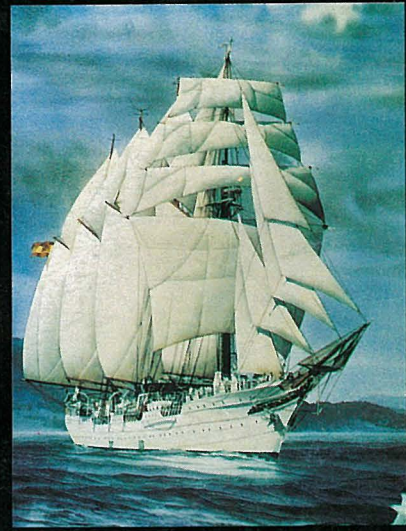


BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL



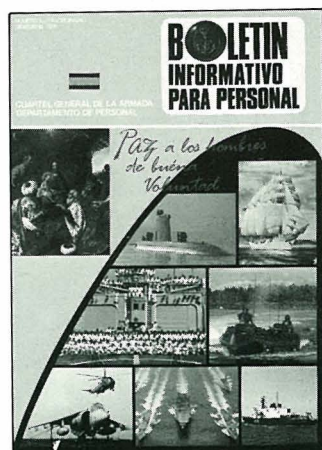
CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO DE PERSONAL

*Paiz a los hombres
de buena
Voluntad*



BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

NUMERO ESPECIAL - DICIEMBRE 1991



PORTADA:
PAZ A LOS HOMBRES
DE BUENA VOLUNTAD

IMPORTANTE:

En atención al número limitado de ejemplares del BIP, y en beneficio de todos, rogamos se facilite su difusión entre nuestros lectores, poniéndolo a su alcance en cámaras, camaretas, sollados, bibliotecas, etc.

NIPO: 098-91-023-4
Depósito Legal: M-43412-1991
Impreso en Grefol, S. A. Pol. II-La Fuensanta
Móstoles (Madrid)

S U M A R I O

	Página
La flota	1
Almirante de la zona Marítima del Mediterráneo ..	8
Cursillo de orientación naval	12
Damas del Carmen	15
Un micromundo ecológico: la base naval de Rota	16
Merecido homenaje a un atleta veterano	18
De Canarias a Galicia a bordo del «Mar del Norte»	20
Bodas de plata	28
Una vida dedicada a la armada y a Canarias	30
La ciudad de San Fernando: cuna de campeones	32
El año 1991 en las corbetas	36
Bienvenido a bordo	38
Horizonte	41
Ejercicio «Tapón 1991»	42
Ofiper Informa	45
Campeonato Interacademia	46
Las islas afortunadas	50
Almirante de la zona Marítima del Cantábrico	54
Nuestro agradecimiento al 45 grupo del ejército del aire	58
Militares españoles regresan a casa	62

DIRECCION Y ADMINISTRACIÓN:

Departamento de Personal (OFIPER)
Cuartel General de la Armada
Calle Montalbán, 2
28071 MADRID (España)



Gorge Matas



Gorge Matas

La Flota

Cuartel General de la Flota, Rota
OCTUBRE 1991
- El Almirante de la Flota -

FLOTA, etimológicamente, es un conjunto de barcos que tiene un destino común. La Armada hace suyo ese mismo concepto: El conjunto de buques, constituye el núcleo fundamental de la Fuerza, y el destino común está claramente expresado en la Constitución y en las Reales Ordenanzas: Garantizar la soberanía e independencia de la Patria y defender la integridad territorial y el ordenamiento constitucional.





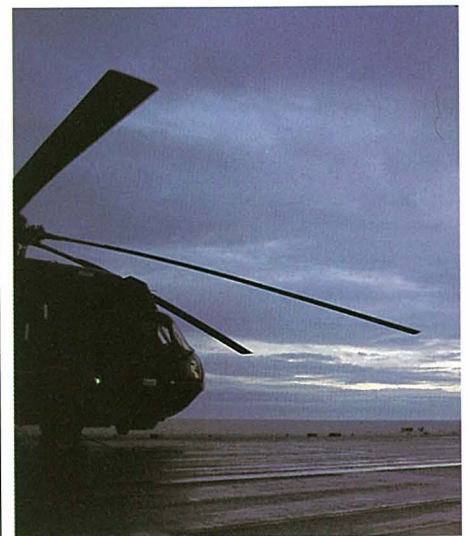
George Matas

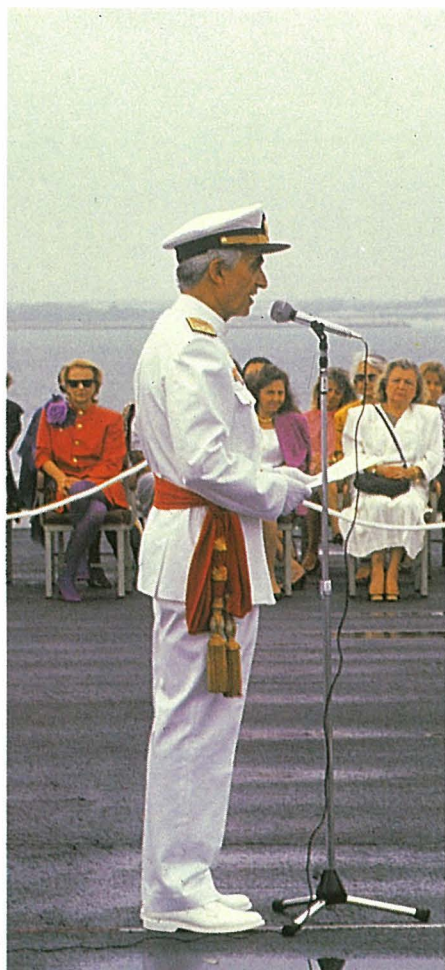
Cuando me hice cargo del Mando de la Flota, en junio de 1990 y pusieron bajo mis órdenes a todos los buques de superficie de algún porte, los submarinos, las aeronaves, los elementos primordiales de la Fuerza, incluido operativamente el Tercio de Armada de la Infantería de Marina, sentí la mayor satisfacción de mi vida profesional y militar; gratuitamente recibí el alto honor y privilegio de heredar el vasto esfuerzo de mis antecesores, legado de una Armada varias veces centenaria, tesoro amontonado, gloria en victorias y desastres, coherencia y anarquía, valor, consternación y dolor, contradicciones de una brillante historia naval.

Recuerdo que en mis palabras ceremoniales invité a los presentes a comprender bien nuestra razón de ser y reflexionar juntos con uno de los políticos que ha dado España, cuando, en plena crisis, escribía:

«La razón, el motivo de que la Asamblea de Naciones de Ginebra, secundando la política británica, se desentienda de nuestro pleito es primeramente la debilidad de España. Si en lugar de docena y media de barcos de escaso poder, tuviéramos ocho o diez grandes acorazados, el derecho de España brillaría con tanta fuerza como el Sol Valenciano».

«Los grandes y poderosos que manejan el cobarde internacional se disputarían nuestra amistad y su preferencia repercutiría en la Asamblea de Naciones, servilmente»... y proseguía ... «Esto no ha querido comprenderse nunca en España» ... «Para hacerse ver y ser atendidos en la Sociedad de Ginebra, arca de la Paz, definitiva y guardadora del derecho, hay que ser poderoso, hay que estar preparado para la guerra, dispuesto a definirse a sí mismo el derecho, resuelto a imponerlo cuando sea desconocido».





George Maras

•El Almirante de la Flota, D. Pedro Regalado Aznar.

Esto se decía en 1937. Hoy, que se cuestiona con mayor intensidad la necesidad de la Fuerza, debemos tener muy presente la validez de ese discurso; el peso específico de nuestra Flota está gravitando en las Naciones Unidas, en la Comunidad Europea, en la Unión Europea Occidental, en la Alianza Atlántica o en cualquier otro organismo internacional.

Como Almirante de la Flota puedo afirmar que tenemos una fuerza modesta en número y bien diseñada. Los últimos bajeles están contruidos con la amplitud de miras y la mentalidad marítima de los que tuvieron la responsabilidad de su concepción y desarrollo, como eminentemente marítima es nuestra nación por razón de su historia, de su geografía, de su economía y sobre todo supervivencia. Conviene recordar, que más del 90% del comercio exterior de España se efectúa por vía marítima y una nación muy lejos de la autarquía y con alto nivel de vida requiere para subsistir la garantía de un tráfico marítimo importante.

Si acaso terminase el empeño de reducir drásticamente los presupuestos militares, existe un meditado Plan de futuras construcciones «El Plan Altamar» para sustituir unidades ya viejas por otras nuevas que darán a la Flota, la movilidad y permanencia que constityó siempre su verdadero valor, y utilidad para la Patria; capacidad de estar presente en las Zonas Marítimas de soberanía, en la zona económica exclusiva, y más allá, en una mar inmensa que no admite límites artificiales... Y actuar donde nuestros intereses puedan verse afectados.

El 30 de julio de 1987 hace ya más de cuatro años, la prensa nacional e internacional daba la siguiente noticia: «El portaviones "Clemenceau" y dos fragatas de escolta emprenden rumbo hacia el Golfo Pérsico con la Misión de proteger los intereses franceses en el Mediterráneo y en el oceano Indico». ¿Cuántos compatriotas conocían entonces que siete petroeros españoles atravesaban regularmente cada mes el Golfo? Quizás ni siquiera cuando dos de ellos fueron ametrallados, llegaron a percibir que allá lejos España tenía intereses similares a los franceses, allá en el Golfo Pérsico había también una fracción de España, una fracción no desdeñable.

Tres años después, en 1990, buques de la Flota, dirigidos desde Madrid, operaban por aquellas aguas en el embargo económico del IRAQ. Mientras parte de la prensa nacional y opinión pública, con obcecación, seguía negando algún sentido a nuestra presencia, España salía de un largo letargo y compartía responsabilidades con Europa. Un hito en la historia.

De los cometidos de mi cargo me preocupan principalmente el adiestramiento de la Fuerza y el mantenimiento de la moral de las dotaciones, dos responsabilidades gratificantes que evidencian el protagonismo del hombre y su espíritu sobre la fría tecnología material de los sistemas de armas que manejamos.





•F-82 en el Golfo Pérsico.

Gorge, Matas





George Meatas



Gorge Matas

El adiestramiento es labor silenciosa y pesada, cuya bondad se demuestra en los ejercicios anuales programados; actividad constante, maniobras nacionales y campañas de la Alianza Atlántica, en el Mediterráneo, Atlántico, Estrecho de Gibraltar, aguas poco profundas de la Mancha, el Báltico y sus accesos, operaciones reales en el Rojo y Golfo Pérsico. Mares y zonas donde nuestra Flota goza de un merecido prestigio. El adiestramiento siempre mejorable está en un buen momento.

La moral, difícil de medir y crítica de mantener, requiere cuidados constantes y un apoyo decidido de la sociedad a la que servimos.

Moral, vocación, afición e inclinación a lo naval, tesoro que madura en la conciencia individual hasta convertirse en deseo, necesidad imperio-

sa, entrega activa y celosa a la profesión de las armas, respeto y culto al código del honor contenido en las Reales Ordenanzas, espíritu incansable al desánimo por grave que sea la crisis, los despropósitos, las veleidades e incomprensión con que se nos cuestione o critique, sometimiento voluntario a la disciplina, acometividad serena en el uso legítimo de la fuerza, forja de heroísmo en defensa de la Patria, sin mayor recompensa que la satisfacción del deber cumplido, sin que la entrega de la propia vida constituya sacrificio.

Tras mi mando y con la ayuda de Dios, aspiro transmitir íntegramente la extensa tradición recibida de los Almirantes que me precedieron, una Flota lista a dar avante, adiestrada y pletórica de moral. Eficacia Flota.



Almirante de la zona marítima del Mediterráneo

El Almirante D. MIGUEL JOSE GARCIA DE LOMAS RISTORI, ostenta en estos momentos la Jefatura de la Zona Marítima del Mediterráneo. De carácter abierto y afable, conquista pronto a su interlocutor con su sonrisa y natural simpatía.

Nos cuenta el Almirante como ha sido su vida en la Armada a la que

ha consagrado todo su tiempo, a lo largo de una gran variedad de destinos; sus mandos, en todos los empleos, le han permitido conocer los planteamientos de vigilancia pesquera, guerra de minas y antisubmarina, y posteriormente el Arma Aérea; luego estuvo unos años en contacto muy directo con la

Infantería de Marina, en el Mando Anfibio, y últimamente tuvo ocasión de conocer en profundidad los problemas del Arma Submarina, como Almirante Jefe del Arsenal en Cartagena y como Director de Construcciones Navales.

Asimismo, el haberse encontrado destinado en órganos de decisión



de la Defensa le ha permitido conocer diferentes problemas, sus imponderables y soluciones. Por último el hecho de realizar el Curso de Estudios Superiores en Ciencias Físico-Matemáticas, le permitió introducirse por un tiempo en el mundo de la ciencia, aunque decidió inclinar su vida militar por la rama operativa, en los barcos.

Por todo ello dialogar con el Almirante García de Lomas sobre la Armada y la mar, es entrar con él en un terreno que domina, pues lo ha vivido con intensidad.

Nos queda por recoger un punto que nos parece muy importante, el agradecimiento sincero y profundo del Almirante hacia su familia, ya que gracias a ella, y a su apoyo y sacrificio ha sido posible que dedicara su vida a la Armada.

P.-Almirante, transcurrida toda una vida al servicio de la Armada, ¿puede decirnos cuáles son los recuerdos más destacados de ella, y los hitos que considera han jalonado la andadura de la Armada durante este tiempo?

R.-En primer lugar debo reconocer que en estos momentos sólo me vienen a la memoria muy buenos recuerdos, empezando desde la niñez. Soy de familia donde la Armada siempre estuvo presente por lo que empecé a quererla desde pequeño y a ella me he entregado desde el momento que ingresé en la Escuela Naval Militar. No dudo en anticipar que para mí este es el recuerdo más destacado, en el plano personal que luego fue complementándose con las satisfacciones de la propia profesión y la familia. Mis recuerdos se enmarcan en una vida normal de un Oficial de Marina que siempre tuvo como norte su continua formación profesional al servicio de la Armada, y digo continua formación porque aún sigo «estudiando» con plena dedicación, para intentar hacerlo lo mejor posible. He tenido la inmensa suerte de recibir de mi mujer un gran apoyo y entusiasmo hacía mi carrera, no exento de sacrificio.

Respecto a la segunda parte de su pregunta sobre qué hitos han jalonado la andadura de la Armada durante este tiempo, creo que debo resaltar como fundamentales aquél que supuso, en los finales de los años cincuenta, la modernización de nuestra «Fuerza F» de la mano de los EE.UU.; la puesta en marcha del primer Plan Naval con Fragatas «Baleares» y Submarinos «Dhapne», que junto a la creación del Tercio de la Armada, como Unidad de élite de nuestra Infantería de Marina, se desarrolló en la década de los 60; la revitalización de nuestra Aviación Naval con los Harriers y la construcción de un portaviones, en los años 70 y, por último, la puesta en operatividad del Grupo de Combate en los años 80. Nunca olvidaré estas etapas, en las que tuve la suerte de haber ocupado destinos con «fila cero», y

puedo dar testimonio del esfuerzo de nuestros Mandos para conseguir unos objetivos de Fuerza de los que hoy nos sentimos orgullosos. No obstante seguimos planificando la renovación de nuestras unidades «veteranas» en la búsqueda de una Fuerza Naval, armónica y equilibrada, que España necesita para la defensa de sus intereses marítimos.

Mi última experiencia quedó en la definición, en el orden interno, de nuestro Plan de Altamar y que esperamos se haga realidad en los 90.

P.-Almirante, Cartagena ha ocupado desde la más remota antigüedad un lugar importante en la historia de España. ¿considera que hoy, desde un punto de vista naval, conserva ese lugar relevante?

R.-Dice bien, desde la más remota antigüedad, Cartagena es consustancial con la mar.

No es posible olvidar que su posición geoestratégica le ha colocado en un mar Mediterráneo que ha sido escenario del nacimiento y muerte de culturas, a la vez que es nexo entre el viejo continente industrializado y una ribera de países en desarrollo.

Cartagena está en la cuenca del Mediterráneo y forma, por tanto, parte de la estrategia naval que es de vital importancia para la seguridad de Europa.

Las aguas mediterráneas conforman una vía insustituible de abastecimiento energético y comercial de las naciones europeas, al tiempo que aglutina una gran diversidad de factores o elementos geopolíticos, religiosos y socio-económicos dentro y sobre sus orillas, que la condicionan como una pieza clave para la defensa del mundo occidental y su Defensa Atlántica, en la que estamos presentes. Todo ello ante un futuro que no permite soslayar su incertidumbre.

Es evidente que a España le interesa la seguridad de la cuenca occidental del Mediterráneo, y ello implica un análisis de relación espacio-tiempo dentro de un escenario de nuestra costa peninsular en conjunción con nuestro Archipiélago Balear. De ahí resul-

«Las aguas mediterráneas conforman una vía insustituible de abastecimiento energético y comercial de las naciones europeas, al tiempo que aglutina una gran diversidad de factores o elementos geopolíticos, religiosos y socio-económicos, dentro sobre sus orillas, que la condicionan como una pieza clave para la defensa del mundo occidental y su Defensa Atlántica, en la que estamos presentes»

ta que no es casual que, como centro de gravedad relativo de este espacio marítimo, se encuentre Cartagena ostentando la capitalidad de esta Zona Marítima mediterránea. Con ello damos prueba de que sigue ostentando ese lugar relevante a que se refiere su pregunta.

P.-Almirante, la Armada se encuentra muy enraizada en una tradición que la ciudad de Cartagena siente y ama en profundidad: sus Procesiones. ¿Puede contarnos sus impresiones sobre este tema?

R.-Efectivamente, entre la Armada y Cartagena existe una convivencia entrañable, de gran arraigo histórico, en el que tiene una presencia muy importante sus tradicionales procesiones. Una de sus agrupaciones de cofrades, los «Marrajos» motivaron su creación con la venta de un producto de la mar, un pez, de ahí, su nombre vulgar. Tal vez para comprender mejor esa simbiosis procesionista con la Armada sirva conocer la tradición que se mantiene con otra de las cofradías, en este caso «Los Californios», cuya agrupación tiene de titular a San Pedro, el cual está «colocado en el Arsenal como obrero». Me explico: en la nómina del Arsenal existe un tal PEDRO MARINA CARTAGENA, Oficial Primero Carpintero de Ribera, que aporta su sueldo como San Pedro a la cofradía Californiana. Su última anécdota ocurrió cuando este «obrero» dejó de cobrar, al implantarse la «Nomina Unificada», porque no tenía DNI; al final la DIGENPER, del Ministerio de Defensa, buscó una solución para seguir manteniendo esta bonita tradición entre la Armada y Cartagena.

El orden y la disciplina de los desfiles profesionales en la Semana Santa cartagenera es impresionante; en ese mismo ambiente se respira su espíritu castrense.

P.-Almirante, Barcelona va a tener una especial relevancia en el año 1992 con motivo de sus Juegos Olímpicos. ¿Puede contarnos qué participación tendrá la zona Marítima del Mediterráneo en este evento?

R.-La Olimpiada contará en su ámbito marítimo con el apoyo de la Armada. Nuestra misión será de vigilancia y control del tráfico marítimo dentro de las aguas soberanas, para lo que estamos planificando su desarrollo en coordinación con los otros Ejércitos y Fuerzas de Seguridad. En ello va incluido el llamado Polígono de Regatas y el apoyo logístico, como soporte ante las emergencias que las embarcaciones náuticas puedan tener. En esta misión el Almirante Jefe del Sector Naval de Cataluña, tiene delegación mía al respecto.

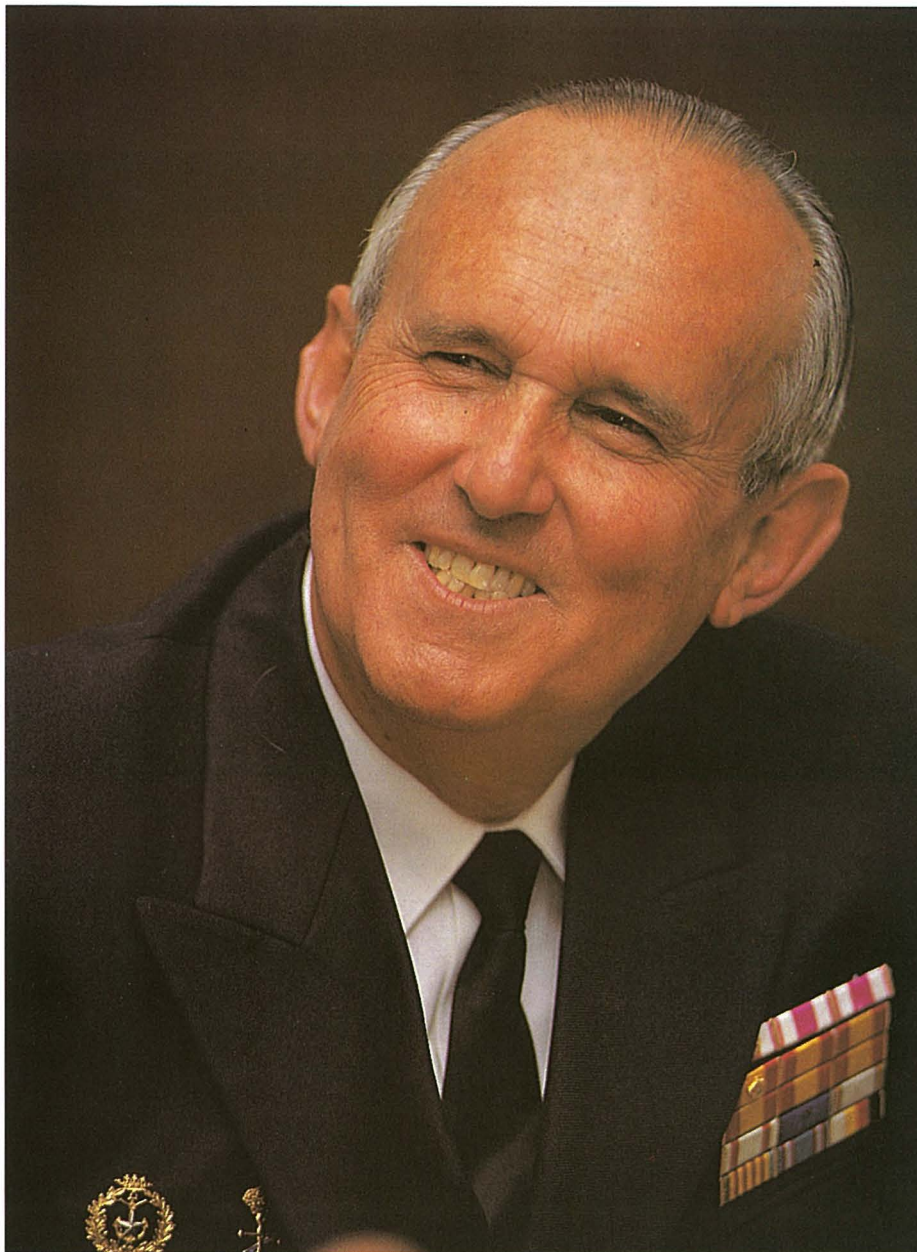
P.-Almirante, podría contarnos en qué consiste su labor como Almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo.

R.-En síntesis es hacer efectiva la Soberanía Nacional en mi Zona, mediante el ejercicio de la conducción de las fuerzas asignadas, control del tráfico marítimo que por ellas navega, apoyo logístico a la Fuerza determinando necesidades y controlando los recursos financieros disponibles, al tiempo que he de velar por la moral y disciplina del personal dentro de las competencias de orden jurídico y administrativo que las disposiciones legales me confieren.

Soy un mando Naval que, aparte de ese nivel de conducción de operaciones y preparación de la Fuerza, ostenta la autoridad militar sobre todos los Servicios e Instalaciones de la Armada ubicados en la demarcación de la zona. En el caso de esta Zona Marítima del Mediterráneo tal demarcación comprende 1.565 Km de litoral abarcando territorialmente a 11 provincias, que a su vez forman parte de 6 Comunidades Autónomas (Cataluña, País Valenciano, Murcia, Baleares, Andalucía y Castilla-La Mancha), ya que Albacete y una parte de Almería me corresponden.

P.-Almirante, para terminar me gustaría dijera a nuestros lectores aquello que considere puede interesarles más.

R.-Sí. Me gustaría terminar con palabras que me permitan hacer llegar unas ideas que me inquietan.



«Creo que la verdadera vida al servicio de la Patria debe estar enmarcada por el compromiso diario, de darle cuanto podamos y no en la preocupación de sólo recibir».

tan, por considerar son de interés para avanzar en beneficio de la Armada.

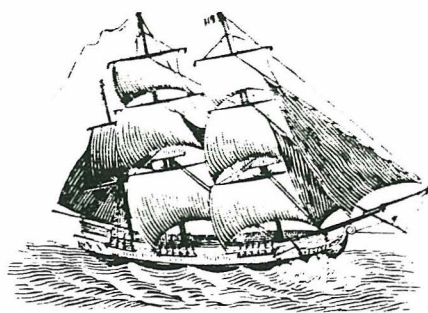
Creo que al ser conscientes de las dificultades que afrontamos, con preocupantes problemas del material y personal, tenemos que exigirnos, individualmente, dar el máximo de nuestra capacidad y eficacia desde nuestros puestos de responsabilidad; con ese esfuerzo corporativo, fruto de una labor conjunta a todos los niveles, estoy seguro que lograremos superar los contratiempos actuales.

Estoy refiriéndome a la necesidad de intentar conseguir ser un profesional íntegro, sin adulteración desde otros intereses y sin

enmascarar nuestra postura con enfoques egoístas en los problemas que a todos nos afectan y que, a veces, puede inducir a incumplir las normas establecidas.

Creo que la verdadera vida al servicio de la Patria debe estar enmarcada por el compromiso diario, de darle cuanto podamos y no en la preocupación de sólo recibir.

No podemos olvidar nuestra vocación militar, ello implica esfuerzo y sacrificio de forma desinteresada, lo cual si somos capaces de aderezarlo con ilusión y con entusiasmo será como mejor nos entreguemos a la Armada y por tanto a España.



Cursillo de Orientación Naval para periodistas

(por C. Jaúregui)

La iniciativa partió del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, ante la gran demanda informativa que provoca la actual situación de la Armada en el escenario internacional, desde la entrada de España en la OTAN.

La finalidad del cursillo, que tuvo una duración de dos días, el 18 y el 19 de noviembre en la Escuela de Guerra Naval, ha sido facilitar a la prensa especializada en temas de Defensa, el acercamiento al ámbito naval, a su Organización, Política de personal, su Fuerza y la actividad continua de sus buques y unidades.



El grupo de periodistas asisten a un «briefing» conducido por el Almirante del Grupo «Alfa» y el Comandante del buque.



Nuestros amigos los reporteros haciendo su labor a bordo.

EL cursillo constó de cuatro conferencias, con sus respectivos coloquios. El V. A. Director de la Escuela de Guerra Naval, D. José María Pérez Antelo, ejerció el papel de hilo conductor de estas jornadas. Las conferencias fueron impartidas durante la primera jornada por: el C. F. Cabrera Juega, Jefe de Organización de la Escuela de Guerra Naval, sobre la «Organización y Estructura de la Armada». El coloquio estuvo presidido por el V. A. Director y profesores de la Escuela de Guerra Naval. El C. N. García Teibel, Jefe de la Junta de Doctrina de Personal, cuya conferencia versó sobre la «Política de Personal en la Armada». El coloquio se vió presidido por el C. A. Antón, Almirante Jefe de Gestión de Personal.

Una vez finalizadas estas dos conferencias, el grupo de periodistas almorzó con los Mandos de la Escuela para, con posterioridad, asistir a un exposición del Juego de la Guerra, que fue explicado con todo detalle por el C. F. Sánchez-Barriga Ferusín-dez.

En la segunda jornada del cursillo, el grupo de periodistas invitados asistieron a otras dos conferencias, que versaron sobre «Obtención y sostenimiento de la Fuerza», a cargo del C. N. Dueñas Fontán; cuyo coloquio lo presidió el Almirante Jefe del Apoyo Logístico y «La Fuerza Naval y su Actividad» impartida por el C. N. Montojo Supervielle; el coloquio se vio presidido por el V. A. don Eduardo Liberal Lucini, Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada.

En estos dos días la relación entre ambos estamentos, Prensa-Armada, estuvieron presididos por la confianza y la camaradería; así se consiguió uno de los fines primordiales que impulsaron esta iniciativa: facilitar una mayor comprensión sobre los temas que afectan a la Armada, para aportar una adecuada información a la sociedad española.

El interés de los periodistas se centró principalmente en los temas de Personal y en las expectativas creadas ante los recientes recortes presupuestarios.

VISITA AL P/A «PRÍNCIPE DE ASTURIAS»

La clausura de estas dos jornadas de conferencias no significó la finalización del cursillo, ya que todavía quedaba la fase «práctica». En ella los profesionales de la información podrían experimentar «in situ» algunos aspectos de los planteados en las conferencias recibidas. La visita al R-11 «Príncipe de Asturias» constituyó todo un premio y la mejor forma de contrastar la información que, de manera magistral, se dio a conocer a los representantes de los medios de comunicación que asistieron al Cursillo.

A las 09,30 h. de la mañana del 20 de noviembre, un grupo de 30 periodistas esperábamos impacientes, en la Base Aérea de Getafe, la salida del vuelo que nos llevaría, en un «CN-235» hasta Málaga. Para muchos era ésta la primera ocasión que se nos brindaba de visitar el «Príncipe de Asturias» y a duras penas podíamos disimular la impaciencia. El vuelo se realizó sin novedad y en un ambiente de perfecto compañerismo.



La cubierta de vuelo del P/A «Príncipe de Asturias» se vió inundada de personal civil y cachivaches de toda índole.



Protegidos con los cascos correspondientes, observamos los movimientos de las aeronaves.



La autora del reportaje, M.^a del Carmen Jáuregui, en un momento de su visita al P/A «Príncipe de Asturias».

Nada más aterrizar se podían ver los tres helicópteros que nos trasladarían hasta la cubierta del portaaviones; eran tres aparatos de la Flotilla de aeronaves de la Armada, un SH-3D «Sea King» de la 5.^º Escuadrilla y dos AB-212 de la 3.^a.

Personalmente creo que uno de los ejemplos de simbiosis más perfectos que se pueden encontrar, es el de un barco y la mar. Después de sobrevolar durante veinte minutos el Mediterráneo, atisbamos la «respingona cubierta» del P/A «Príncipe de Asturias» cortando las olas a su paso. El fuerte viento que registramos ya en Málaga, no era nada comparado con el que nos encontramos sobre la cubierta de vuelo del R-11; tanto era así, que fue un auténtico logro para los recién llegados poder alcanzar la banda opuesta del buque y ponerse al abrigo de su puente de mando. Sin poderlo evitar, empezaron a rodar por cubierta cazadoras, pañuelos, pendientes, ante nuestros incontrolados esfuerzos por mantener cada cosa en su sitio. Por fin, nos adentramos en el buque, ante la oportuna señal del Oficial que acudió a recibirnos. Accedimos a la Cámara de Oficiales, en donde el Comandante del P/A, su Segundo y algunos Oficiales, nos dieron la bienvenida. Mientras charlábamos animadamente y cambiábamos las primeras impresiones, un reconfortante café caliente nos devolvía el color a nuestras mejillas. Poco después asistimos a un «briefing», conducido por el Almirante, D. Jorge Calvar Gross, Jefe del «Grupo Alfa» de la Flota, en donde nos expuso su honda satisfacción por mandar un grupo de la categoría del «Grupo Alfa»: «Una base aérea flotante con movilidad estratégica y táctica». Inmediatamente cedió la palabra al Comandante del P/A D. José A. Balbás Ota, que prefirió ilustrar sus explicaciones con una película realizada por los equipos de T. V. del buque; en la que, de una manera clara y sencilla, todos pudimos contemplar y asimilar la versatilidad de un buque de estas características.

A continuación fuimos invitados a visitar los principales departamentos del Portaaviones; para lo cual nos dividimos en pequeños grupos. Antes de dar por terminado el recorrido, subimos a la cubierta de vuelo para ver

despegar los «Harrier» que se dirigían ya a Rota. Nos repartieron unos cascos protectores para amortiguar el ruido ensordecedor de las turbinas, y sentimos cómo la onda acústica de cada aparato nos golpeaba el pecho, hasta casi dejarnos sin aliento, durante su breve pero veloz carrera hasta la proa. De uno en uno fueron saliendo todos para, posteriormente, y en nuestro honor, dar un giro y volver a tomar en el portaaviones. Algunos efectuarían el aterrizaje en vertical para volver a despegar casi al instante. Es éste uno de los espectáculos más impresionantes que se pueden contemplar y nosotros tuvimos la gran suerte de estar allí para verlo e intentar retenerlo con nuestros objetivos. Al mismo tiempo, por la banda de babor, se estaba procediendo a efectuar una maniobra de abastecimiento de combustible a la Fragata «Extremadura», que había acompañado en esta ocasión al P/A «Príncipe de Asturias». Al poco, la paz volvió a reinar en cubierta y nuestros Harriers se alejaban ya en dirección a Rota. Al verles alejarse, de alguna manera notábamos que la prisa y la alegría les acompañaba en su regreso a casa, después de haber permanecido con el P/A veinte días fuera de la base realizando unos ejercicios conjuntos con la Armada francesa, en aguas del Atlántico. De esta misma alegría participaban, como es lógico, todos los miembros de la dotación del buque; lo que, en gran medida, quisieron compartir con nosotros, transmitiéndonos con ello una atmósfera de amistad y compañerismo que agradecemos muy de veras.

El almuerzo se vio presidido por ese mismo ambiente familiar que enlazó perfectamente a dos grupos de profesionales bien diferenciados; pero que, «a la postre» pudimos constatar que no eran «tan diferentes». En efecto, nada más terminar la comida, nos invitaron a presenciar un programa de televisión realizado por los equipos que lleva el P/A; presentado y dirigido por el T. N. Prat, Oficial de Operaciones (y todo un auténtico showman, como pudimos ver seguidamente); se solicitaron dos voluntarios de nuestro grupo de periodistas para ser entrevistados en el programa que se emitiría en directo, así que me presté gustosa y, junto con otro compañero, nos dirigimos al es-



De regreso a casa, después de pasar una jornada de inolvidables vivencias.



tudio desde donde se emite a diario, alrededor de las 22,00 h, el programa de más audiencia en el P/A.

Se trataba de una especie de telediario, con información general, información del tiempo y deportiva incluidas y, por supuesto, no podía faltar la adecuada publicidad, para dar mayor sensación de realismo; todo ello conjugado con el finísimo humor de su Presentador-Director; la belleza femenina la aportaba su locutora, Alférez ATS M^a Carmen López Nájar.

Si he de ser sincera creo que ésta fue una de las cosas que más pudo sorprender al grupo de periodistas que allí nos encontrábamos, puesto que íbamos preparados para ver cualquier cosa, excepto a unos «colegas» que, además, nos iban a «mojar la oreja» en nuestro terreno. Nos quedamos realmente asombrados ante los magníficos resultados obtenidos, sobre todo teniendo en cuenta que el programa se hizo sin la menor preparación.

Sin darnos cuenta casi estábamos llegando a la Base de Rotay por algunos minutos nos sentimos desprotegidos sin la compañía de nuestros guías, dado que todos tenían que ocupar sus puestos para atender a las maniobras de atraque. Fue un momento de desconcierto para nosotros, que empezamos a vagar sin rumbo por todas las cubiertas del portaaviones, en un intento vano de llegar a algún sitio: Unos, auxiliados por otros, logramos reunirnos con el resto que, más avisados, habían conseguido ya su meta; y nos dispusimos a tirar las últimas fotografías, intentando plasmar allí nuestra presencia, como constancia de un hecho realmente excepcional.

Poco a poco nos acercamos al muelle de la Base y comenzaban a verse las mujeres y los niños que habían acudido a recibir a nuestros amigos de la Armada. Creo que todos comprendimos entonces el sacrificio que exige la profesión del Marino de Guerra, y admiramos el tesón y el cariño con que estos profesionales cumplen con su deber.

ES esta una asociación muy arraigada en la Armada, cuya principal misión es atender a las necesidades de las viudas y huérfanos de su personal tanto militar como civil, en aquellas necesidades puntuales que quedan fuera de los cauces normales de la Administración.

La presidencia recae en la esposa de la máxima Autoridad Naval, y en el caso de la Zona Marítima del Cantábrico, en D.^a Araceli Gurucharri Martínez, esposa del Almirante López de Arenosa Díaz, Almirante Jefe de la misma.

Estábamos de paso por el Ferrol y nos llamó la atención algunos comentarios sobre la buena labor que las Damas del Carmen vienen realizando, así es que decidimos entrevistar a su presidenta y conocer de viva voz qué hacen y qué proyectos tienen para el futuro.

Es D.^a Araceli persona abierta y amable y nos recibe en compañía de M.^a de los Angeles Santiago de Martínez y de M.^a Victoria Rueda de Dupuy.

Comienzan a hablar como si de una conversación entre amigas se tratara y preguntamos a la presidenta si es difícil para ella ejercer «el mando» de la Asociación. Nos aclara inmediatamente que la presidencia le ha correspondido por ser esposa de la Superior Autoridad de la Zona y que procura ejercerla desde un concepto de servicio y responsabilidad, lleva sólo cuatro meses al frente de la Damas del Carmen y está tratando de ponerse al día, estudiando con el resto de las Damas las mejoras que se pueden introducir y continuar impulsando las actividades que se han llevado a cabo hasta ahora.

La Asociación de las Damas del Carmen cuenta con número elevado de señoras comprometidas, que se reúnen todos los días 16 de cada mes, en honor a que ese día del mes de julio es la Festividad de su Patrona y tratan tanto de los casos que se están atendiendo como de cualquier otro nuevo que pueda exigir dedicación. En este grupo se han integrado las esposas de los suboficiales, incorporándose a los Estatutos, lo que ha sido un gran acierto pues colaboran con mucho interés.

Las damas del Carmen en Ferrol

(Por María González Antón)



D.^a Araceli Gurucharri Martínez, esposa del Almirante Jefe de la zona Marítima del Cantábrico.

En la Asociación existe una gran labor de equipo, tratan de atender todos los problemas que puedan surgir y cuentan para ello con un local que funciona dos veces por semana y que sirve de sala de juntas.

Independientemente de las actividades propias de la Asociación se participa también en otras de carácter nacional, como son las cuestaciones para la Ayuda a la Lucha contra el Cáncer o de Ayuda a la Cruz Roja, montándose la mesa petitoria correspondiente.

D.^a Araceli nos cuenta que hay una gran actividad, pues en el escaso tiempo que lleva en Ferrol, ha participado en la Campaña a favor de la Cruz Roja, posteriormente se organizó un festival en el teatro Jofre, al que desea agradecer públicamente la prestación gratuita de sus servicios, a continuación hubo la cuestación para la Lucha contra el Cáncer y más tarde una fiesta rociera en los locales del Club Naval de Oficiales del Montón, que contó con una gran aceptación y un buen éxito económico.

La verdad es que las Damas suplen con creces, su falta de experiencia, con la mejor de las voluntades. El éxito les va sonriendo, hay que visitar a mucha gente y a muchos centros, pero creen que vale la pena hacerlo, pues la razón que las mueve en sí misma es gratificadora y necesaria.

Creen que la sociedad ha variado y con ello las familias de la Armada, hay necesidades materiales y morales diferentes de las de hace unos años, habiéndose incrementado la lista de viudas y huérfanos, con la de mujeres separadas con hijos, que presentan una problemática similar, a todas hay que atender por igual, hay mucha gente necesitada, concluye D.^a Araceli.

Piensan que la mejor forma de ayudar a estas mujeres es tratando de encontrarles un trabajo que les asegure su independencia, de hecho en la Asociación existe una Bolsa de Trabajo.

Terminamos esta entrevista dando gracias a la Virgen del Carmen, ya que como dicen las Damas «Gracias a ELLA salimos adelante».

Un micromundo ecológico: la Base Naval de Rota



EN la Base Naval de Rota, se presentan una serie de circunstancias que favorecen la existencia de una flora y fauna particular. En primer lugar, su ubicación, que propician la presencia de árboles y animales propios del Atlántico y Mediterráneo. Su extensión, suficiente para propiciar diferentes especies. El hecho de ser un lugar cerrado, por razones de seguridad y poco frecuentado por el mismo motivo. Y por último la permanente preocupación de las autoridades de la Armada, en colaboración con los estamentos civiles más directamente relacionados con la naturaleza, que ha permitido la conservación y repoblación de aquellas especies que han sufrido algún deterioro.

En la Base Naval de Rota, abunda el pino mediterráneo, que ocupa amplias extensiones de su suelo, en medio de dunas y cañizares, es digno de mención el cuidado con que se han ubicado los diferentes edificios, que respetan totalmente su entorno, de forma que circulando por sus diferentes carreteras y pistas, se tiene la sensación de encontrarse en un hábitat natural.

Existe abundancia de caza, especialmente conejos, así como patos salvajes, perdices, etc.

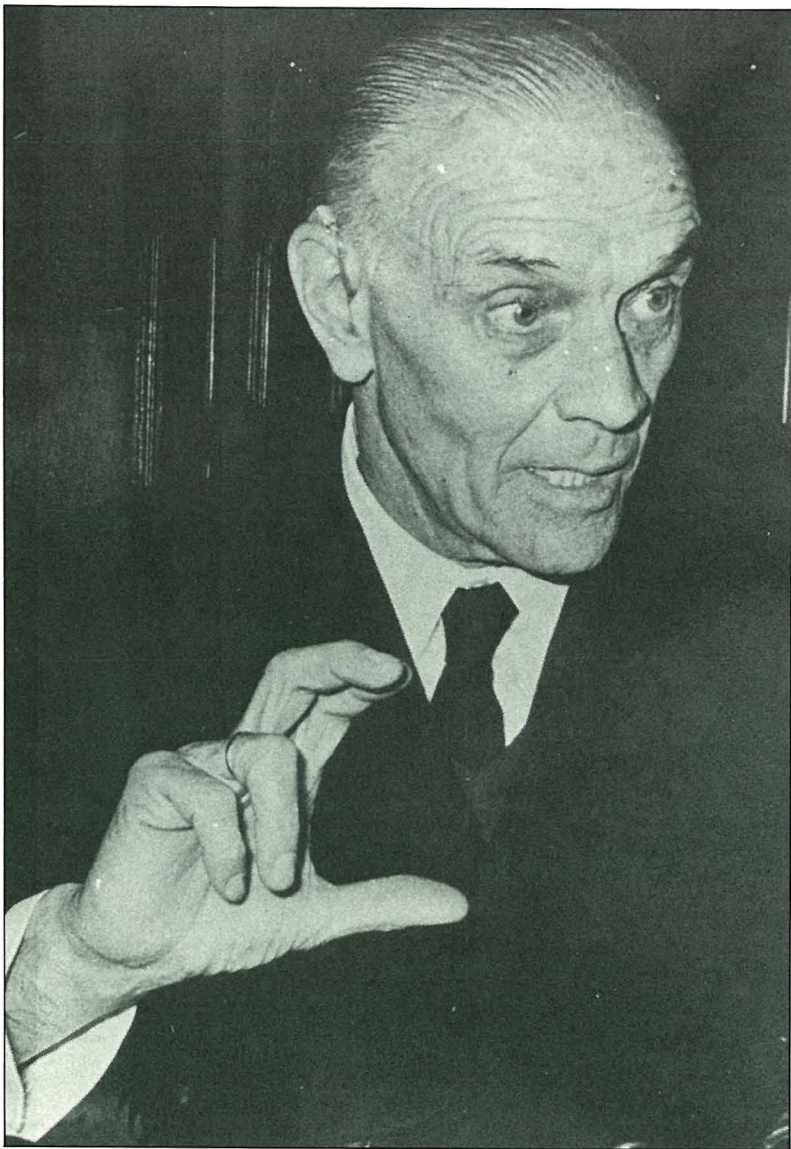
La Jefatura de la Base se encuentra en permanente contacto con los responsables provinciales de ICONA, con quien se cuenta para organizar cacerías controladas a fin de mantener un número estable de caza, necesaria para la conservación de la flora. Como dato curioso, hay un pavo real, escapado del cerco en que éstos tienen su hábitat, que no se le ha podido localizar, aunque se le ha oído cantar.

También es importante la zona de la marisma y monte bajo, así como las dedicadas al cultivo, fundamentalmente las próximas a polvorines y pistas de aterrizaje, que permite mantener el terreno limpio de vegetación.

También se pone un especial cuidado en la limpieza de las playas y aguas del puerto, evitándose todo tipo de vertidos al mar, mediante su recogida por medio de una gabarra especialmente diseñada para estas labores.



Coincidimos en la Base con personal de ICONA, que había venido para estudiar la repoblación de una zona de chopos, recientemente enfermos, comentaban el problema que representa en la repoblación de pinos, los conejos, empeñados en comerse los retoños, aunque habían comprobado la capacidad de éstos para sobrevivir.



Merecido homenaje a un atleta veterano

Queremos hoy rendir un cariñoso homenaje a uno de los pioneros del deporte en la Armada: el Almirante D. José Yusty Pita, recogiendo esta faceta concreta de su personalidad, dentro de una trayectoria profesional brillante y fructífera.

Resulta gratificante charlar de forma distendida con este ilustre marino de 82 años de edad, lleno de vitalidad y buen humor. Destaca en la conversación los recuerdos indelebles de su niñez y juventud, y no pudimos menos que sonreírnos, al ver que no ha conseguido borrar el disgusto que le produjo la carrera de 4 x 100, en el año 1932.

—Almirante, ¿podría darnos algunos datos biográficos que nos permitan recordar su trayectoria profesional?

—Nací el 7 de octubre de 1909 en Ferrol. A los nueve años y tras la muerte de mi padre, Teniente de Navío, ingreso en el Colegio de Huérfanos de la Armada, en donde me preparo para las oposiciones del Cuerpo General.

En 1928, salí de Alférez de Navío y embarqué en el Acorazado «Alfonso XIII», en el Crucero «Miguel de Cervantes» y, posteriormente, en el «Juan Sebastián Elcano». De Teniente de Navío hice el curso de Artillería y Tiro Naval y de Capitán de Corbeta el de Guerra Naval.

Entre los mandos que desempeñé se encuentran el Cañonero «Cánovas del Castillo», los Destroctores «Alava» y «Miranda», el B/E «Juan Sebastián Elcano» y, de Capitán de Navío, el Crucero «Galicia».

En el grado de Contralmirante ejercí el Mando de la Agrupación de Adiestramiento de la Flota y ya, de Vicealmirante, el de la Zona Marítima de Canarias. Ascendido a Almirante, desempeñé la Jefatura del Apoyo Logístico y, posteriormente, el Mando de la Zona Marítima del Mediterráneo.

—Almirante, ¿podría contarnos, cuándo, dónde y por qué motivo nace en Vd. la afición al deporte?

—Yo creo que a todos los niños normales les gusta correr y saltar. Yo cuando empecé a ir al colegio de los Mercedarios en Ferrol (tendría unos 5 años) jugaba en la plaza de Amboage, a un juego que le llamaban «la Bandera», entre dos equipos. Salía uno, alternativamente de cada bando, de una raya separada por un farol y el juego consistía en que el que salía debía tocar otro farol diametralmente opuesto y volver a la raya de salida, sin que le tocara

ninguno del otro bando, en cuyo caso quedaba «pandado». Cuando volvía a tocarle en turno a nuestro equipo, el que salía liberaba al primero, que seguramente lo había tocado alguno del bando enemigo.

Después, a los diez años fui al colegio de Huérfanos de la Armada (ahora le llaman CHA) y allí me aficioné al fútbol, que jugué los 4 años que estuve allí y los tres de la Escuela Naval.

—Almirante, ¿sigue Vd. practicando deporte; si es así, qué deporte practica ahora y hasta cuando cree que una persona puede practicar deporte?

—Ahora, a los casi 82 años, lo único que hago es gimnasia y me tiro al agua desde esas plataformas que hay en el antiguo CIEF, para los campeonatos de natación.



—Almirante, a lo largo de su vida Vd. ha sido un gran enamorado del deporte ¿ha practicado algún deporte de competición y en caso afirmativo, cuáles han sido los resultados obtenidos?

—Los deportes de competición que he practicado han sido el atletismo, de Alférez de Navío, y el tenis después. En atletismo he saltado en altura, longitud y pértiga; he corrido 100 m lisos y 110 vallas y he lanzado la jabalina, mi mejor marca en este deporte, creo que fue la de salto de longitud, que me parece recordar fue de 5,85 m, en el Campeonato de la Marina de 1932 que se celebró en Ferrol. En ese campeonato me parece que quedé campeón de pértiga.

—Almirante, ¿puede contarnos alguna anécdota ocurrida a lo largo de su vida dedicada al deporte?

—Quizá la más curiosa fue que en 1931. El equipo de la Aeronáutica Naval de Barcelona llegó un día tarde y en la prueba de 4 x 100 yo, que estaba de juez, al ver que corrían solos, me puse a correr vestido de uniforme para tirar del 4º corredor y, según me dijo Lostán, corría más que aquél.

—Almirante, ¿de las muchas actividades deportivas que ha practicado, cuál es la que más satisfacciones le ha proporcionado; y hay alguna que le haya producido algún disgusto?

—Disgustos no recuerdo más que uno, independiente de los naturales accidentes, como torceduras (la de 1936 lanzando el disco, me duró casi un año), una jabalina que me clavaron en Marín en 1930 y una rotura del tendón de Aquiles derecho, saltando el potro de espaldas el día que cumplía 78 años. Pero en 1932 tuve un contratiempo que no fue un accidente: en la Escuadra creíamos que nuestro equipo de 4 x 100 era el mejor y, en la reunión preliminar, conseguimos que esta prueba puntuara el doble que las demás pruebas.

Eramos 5 equipos con 6 pasillos y a nuestro último corredor, Cabo electricista Roca, le dijeron que le correspondía el último pasillo y él se colocó en el 6º.

El Alférez de Navío Recacho, tercer corredor, iba por el pasillo n.º 5, sin encontrar a nadie y en aquel barullo, le dio al fin el testigo Roca, que llegó el 2º. Nosotros quisimos

que se repitiera la prueba y al final se nos descalificó, porque Roca iba por el 6º pasillo y no por el 5º, que nadie le había señalado. Sólo le dijeron que ocupara el último pasillo. Al final nos descalificaron y, con pérdida de 8 puntos, quedamos los últimos, lo que para mi gusto fue una «alcaldada».

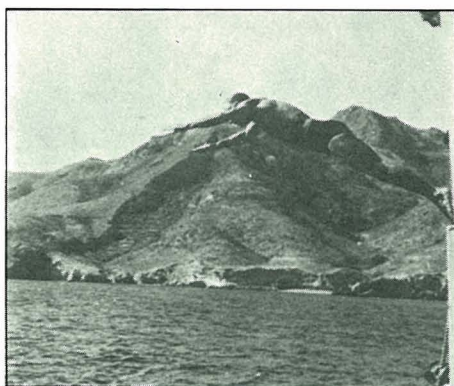
—Almirante, ¿hay algún deporte o actividad deportiva que le hubiese gustado desarrollar y no pudo hacerlo?

—Es posible que me hubiese gustado el ski, pero en mi tiempo no había las facilidades que ahora y nunca patiné por la nieve endurecida, sólo lo hice en la Escuela Naval con patines de ruedas y lo hacía bastante bien.

Yo creo que he tenido un gran sentido del equilibrio y en el «Elcano», tanto de Alférez de Navío, como de Teniente de Navío, y de Comandante tuve ocasión de practicar por vugas y estays. Estoy seguro que no quedé mal.

Por último estando de Comandante General de la Zona marítima de Canarias me presenté para el distintivo de oro de aptitud deportiva.

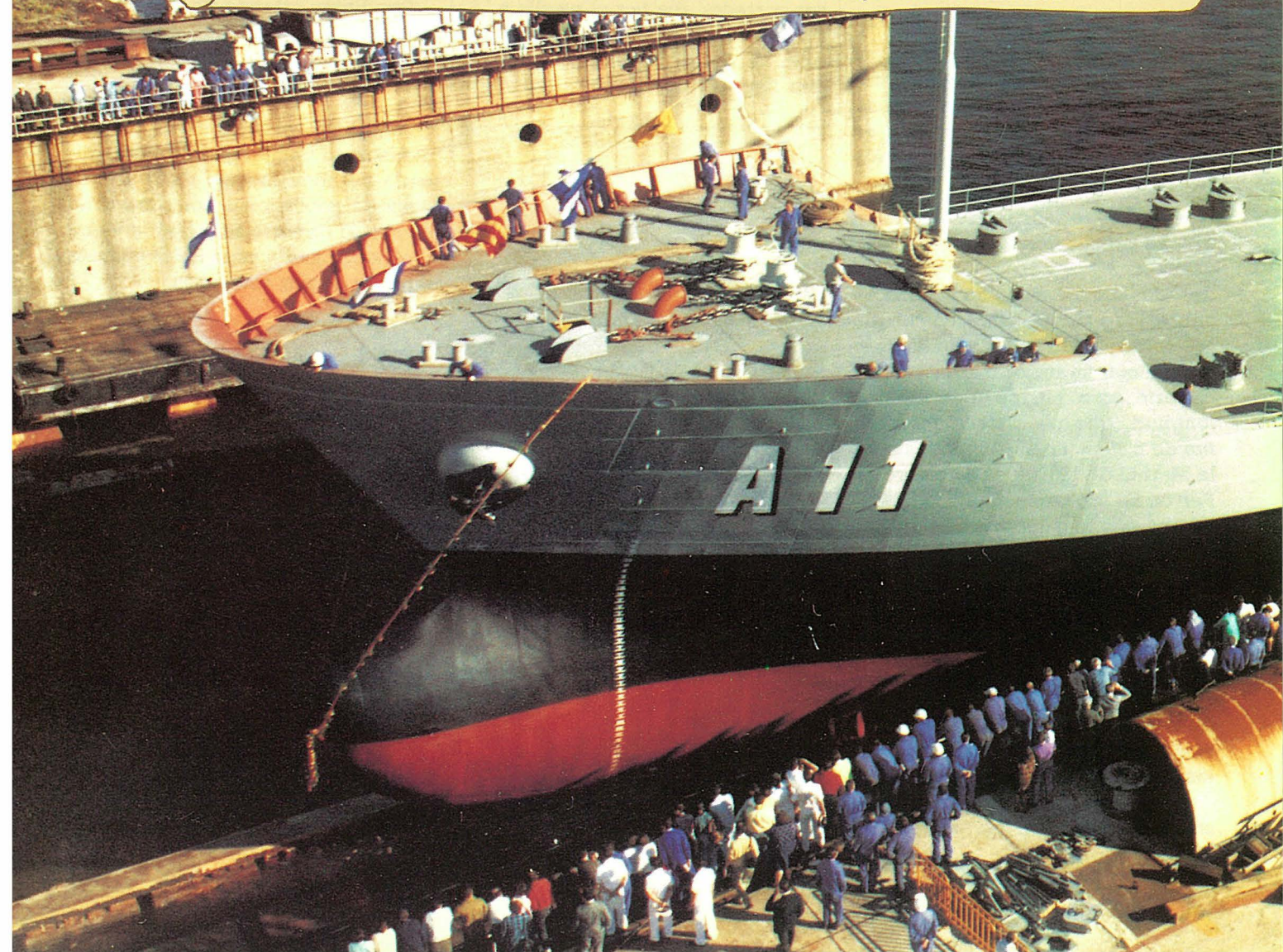
Almirante, agradecemos profundamente el tiempo que nos ha dedicado y sabemos que, tanto su trayectoria profesional como su gran afición al deporte servirán de ejemplo aleccionador para todos cuantos intenten seguir sus pasos.

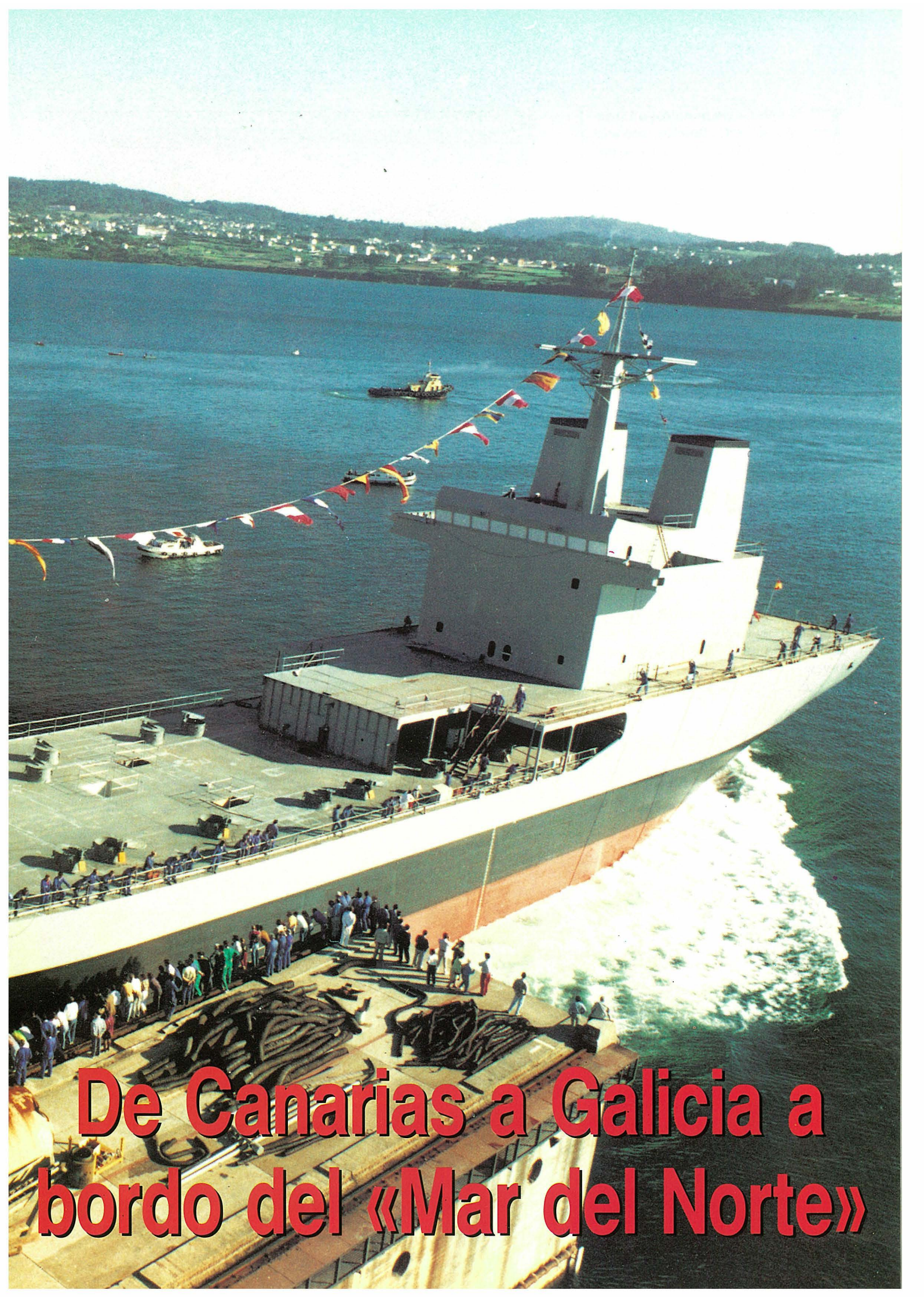


9
A 0827 Br. y Ev. de guardia. A mi vez comiaz
este buque sus singladuras esperando de la Santisima
Trinidad y ayudado por la escala Patrona N. S. del
Carmen que sean benedicibles, ubérrimas y fructíferas
al servicio de nuestra querida España y nuestra
Armada. Ellos nos acompañen para lograr nuestros
cometidos. Doy la voz al TN (RVA) DON ENRIQUE
CASTAÑO ROMALDE primer Oficiere Ayudante de
Derrota del buque

Enrique Romalde

9
SACADO DEL LIBRO DE DERROTA DEL PETROLERO AUXILIAR DE FLOTA «MAR DEL NORTE», AL INICIAR SU PRIMERA SINGLADURA COMO BUQUE DE LA ARMADA.

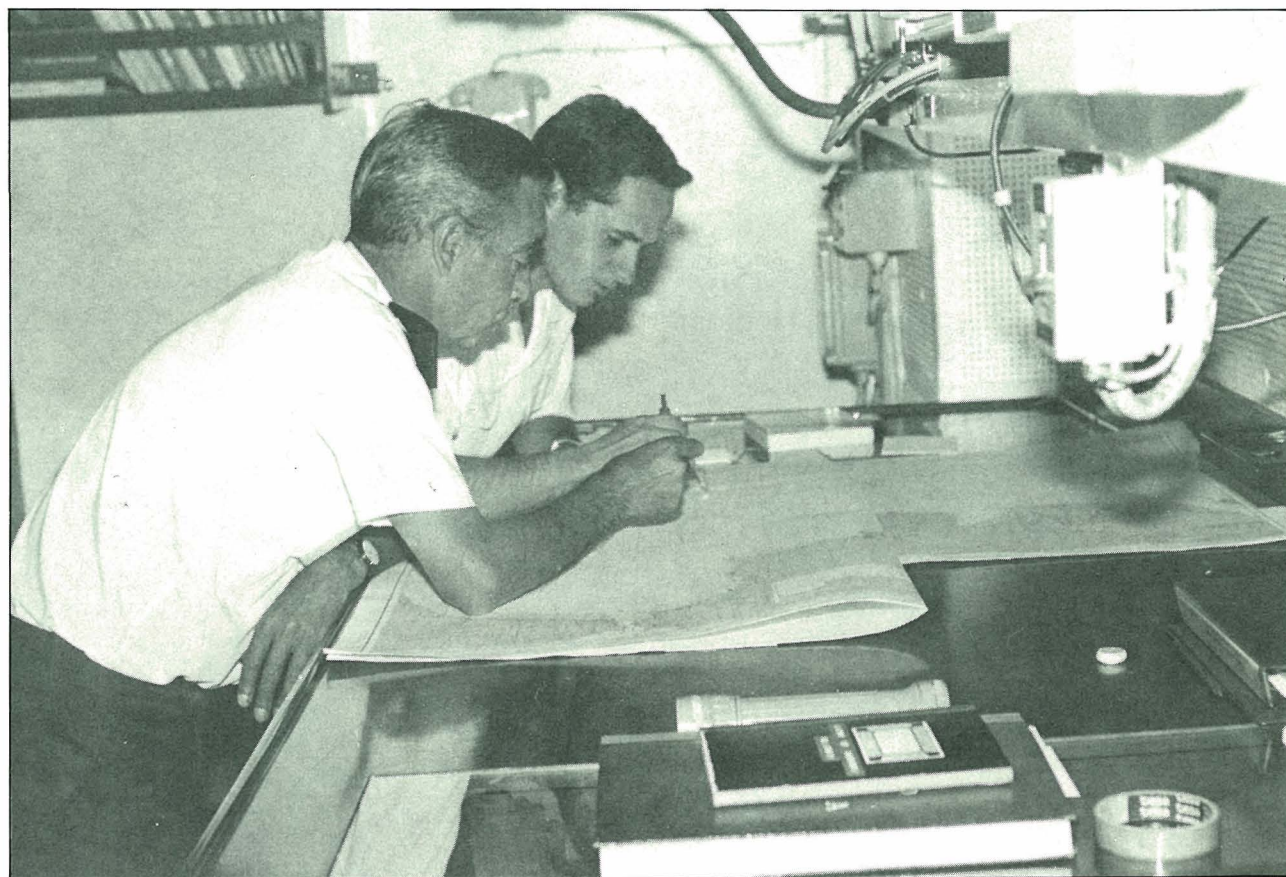
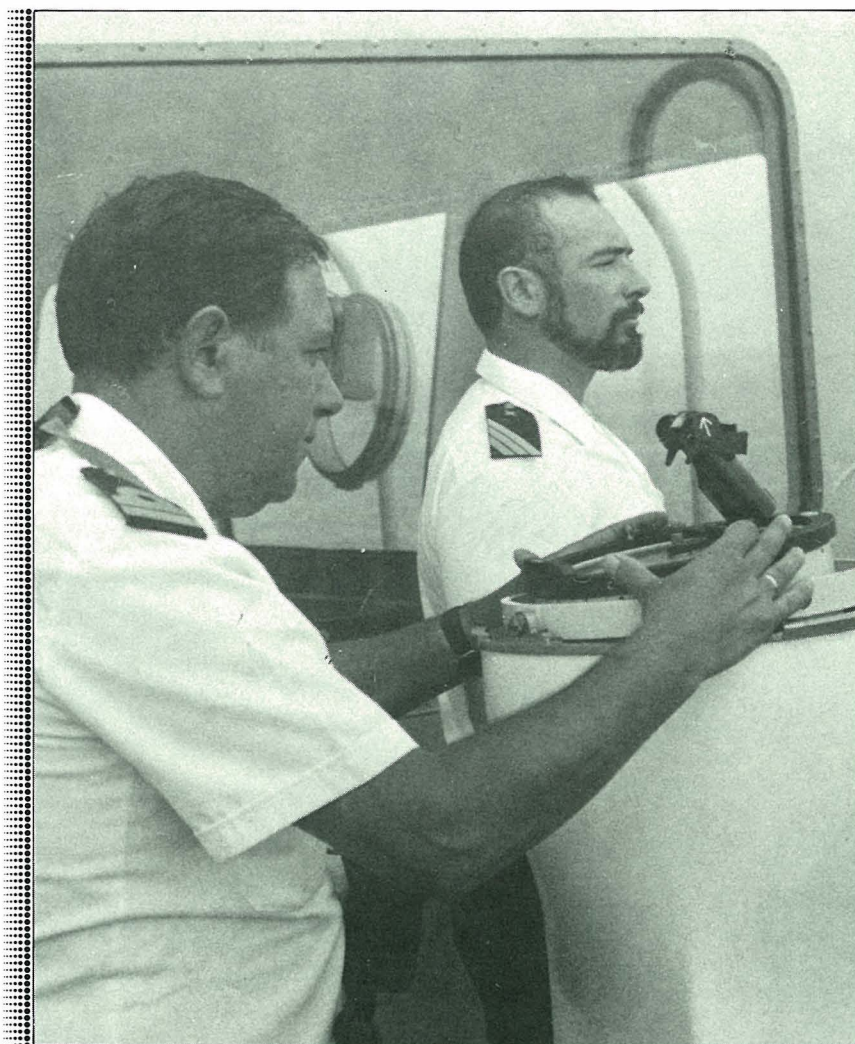




**De Canarias a Galicia a
bordo del «Mar del Norte»**

EN uno de los números anteriores de este Boletín, recogíamos la botadura del Petrolero Auxiliar de Flota «Mar del Norte» en una entrevista a su madrina Dña María Delgado de Bethencourt, esposa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, así como su posterior entrega a la Armada. Ahora deseamos describir nuestras impresiones a lo largo de varios días de navegación, desde Las Palmas de Gran Canaria, a la Base Naval de Ferrol, su casa solariega, pues allí fue construido en las gradas de la Empresa Nacional Bazán.

Embarcamos en el «Mar del Norte», a primeras horas de la mañana. Nos recibe su Comandante, el Capitán de Fragata D. Alfonso García Ramos, con la cordialidad de siempre. Es su deseo que nos encontremos en el barco, como en nuestra propia casa, y la verdad es que lo consigue. Nos invita a un café, que aceptamos, en compañía de otros comandantes de buques atracados en el Arsenal, y que han venido a despedirle y desearle buen viaje. Esto nos permite recordar algunas anécdotas de anteriores navegaciones. El tiempo pasa deprisa, y el práctico acaba de embarcar,



práctico y Comandante parecen tranquilos, aunque permanentemente atentos a la maniobra; de vez en cuando intercambian algunas palabras, yo diría que las justas.

Poco a poco nos separamos del muelle y al pasar a la altura de las Corbetas «Villa de Bilbao» y «Atrevida» sus dotaciones, «rinden honores», que le son correspondidos, todos permanecemos firmes, luego se agita alguna gorra deseando buen viaje.

Cumplida su misión el práctico desembarca y el Comandante ordena poner el rumbo que nos irá acercando a la Península. Acostumbrados a cubrir esta distancia en menos de tres horas en avión, este tiempo que invertiremos a bordo del «Mar del Norte», nos va a permitir disfrutar «a tope» de una navegación tranquila.

Sentados en la Cámara de Oficiales, vacía en aquel momento, pues todo el personal se encontraba en sus destinos, valoramos lo agradable que resulta navegar en uno de los barcos de nuestra Flota.

Ya en mar abierta subimos al puente y nos acomodamos en uno de los alerones viendo como la proa corta la mar y forma unos blancos bigotes que contrasta con el azul intenso del agua. En una de las bandas, a lo lejos, vemos unos delfines, llama nuestra atención su velocidad al desplazarse y el hecho de que siempre saltan por parejas. Pronto aparece la isla de Lanzarote, por estribor, en su costa destacan los blancos pueblos, sobre montes volcánicos.

El Comandante tiene previsto fondear frente a la isla Graciosa, y que la dotación pueda darse el último



se acercan los remolcadores y para nosotros ha llegado la hora de decir «hasta pronto», a estas bellas tierras canarias.

El práctico saluda al Comandante, e intercambia con él información sobre movimiento de buques en el puerto, así como las características de maniobra del barco. Poco después se inicia la maniobra de desatraque, desde mi puesto de observación en el puente, tengo la sensación de que los barcos que se encuentran a proa, están excesivamente próximos, quizás sea una sensación óptica, pero el



baño en aguas canarias por una temporada. Poco a poco nos acercamos al lugar de fondeo, nos cuenta el Comandante, que los actuales medios de navegación permiten situar el barco con un error no superior a una veintena de metros, así como «barrer» el horizonte con el radar y localizar cualquier barco que pudiera encontrarse a una distancia relativamente elevada, pero que él piensa que todos los marinos, prefieren comprobar con sus propios ojos la situación existente por la proa de su barco, la vista no admite errores y funciona perfectamente.

La maniobra de arriado del ancla se hace de forma rápida y sin novedad, se da la escala real y se arria una embarcación, en este trabajo observamos un hecho que se repite de forma constante en los barcos, un Cabo 1.º veterano ocupa el puesto de mayor riesgo y que exige mayor trabajo, mientras la Marinería espera instrucciones. Lo mismo ha sucedido en el arriado del ancla, el Oficial y Suboficial que se encuentran en la manio-



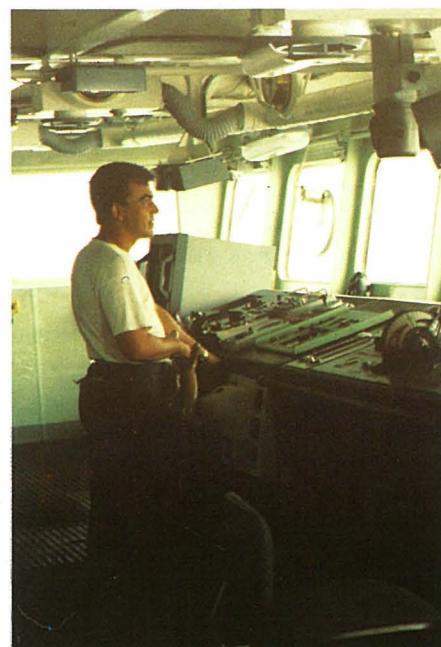
bra permanecen atentos a su personal, la cadena se va a deslizar con fuerza y conviene tomar precauciones, hay un momento en que ésta se encuentra atorada, es el Suboficial el que resuelve el problema.

Poco a poco el agua se va llenando de bañistas, la embarcación de salvamento se encuentra próxima y sentimos cierta envidia, pero no la suficiente como para animarnos a darnos un chapuzón.

Finalizado el baño, el barco vuelve a su régimen normal, nosotros comemos con el Comandante, el menú es igual para toda la dotación, unas lentejas muy sabrosas y un lenguado como ensalada, de postre, fruta, añadimos a la comida un buen café. Sentados frente al televisor descabezamos un sueño mientras intentamos seguir las noticias. Nos gustaría despedir este primer día de navegación con un pequeño comentario a dos tradiciones relacionadas con la puesta de sol u ocaso, se trata del «buenas noches»; el más moderno de los presentes saluda al de más categoría, y el rezo de la Oración, que escuchamos por los altavoces en posición de firmes con el resto del personal.

nueve de la mañana, cuando amanecemos, con el agravante de que al sentarnos a desayunar se produce el cambio de la hora entre la Península y Canarias y sumamos una hora más a nuestro tiempo. Esto hace que renunciemos a un sabroso bocadillo de jamón en favor de un desayuno más clásico y menos rico en calorías.

Se nos presenta la ocasión de asistir a lo largo de la mañana a una prueba de los equipos de suministros de combustible. Es el Jefe del equipo el Alférez de Fragata, Félix Fernández López, auxiliado por el Brigada Contramaestre D. Jaime Lago Piñeiro, y



SEGUNDO DIA DE NAVEGACION

La buena mar y el cansancio natural nos ayudan a dormir, son ya las



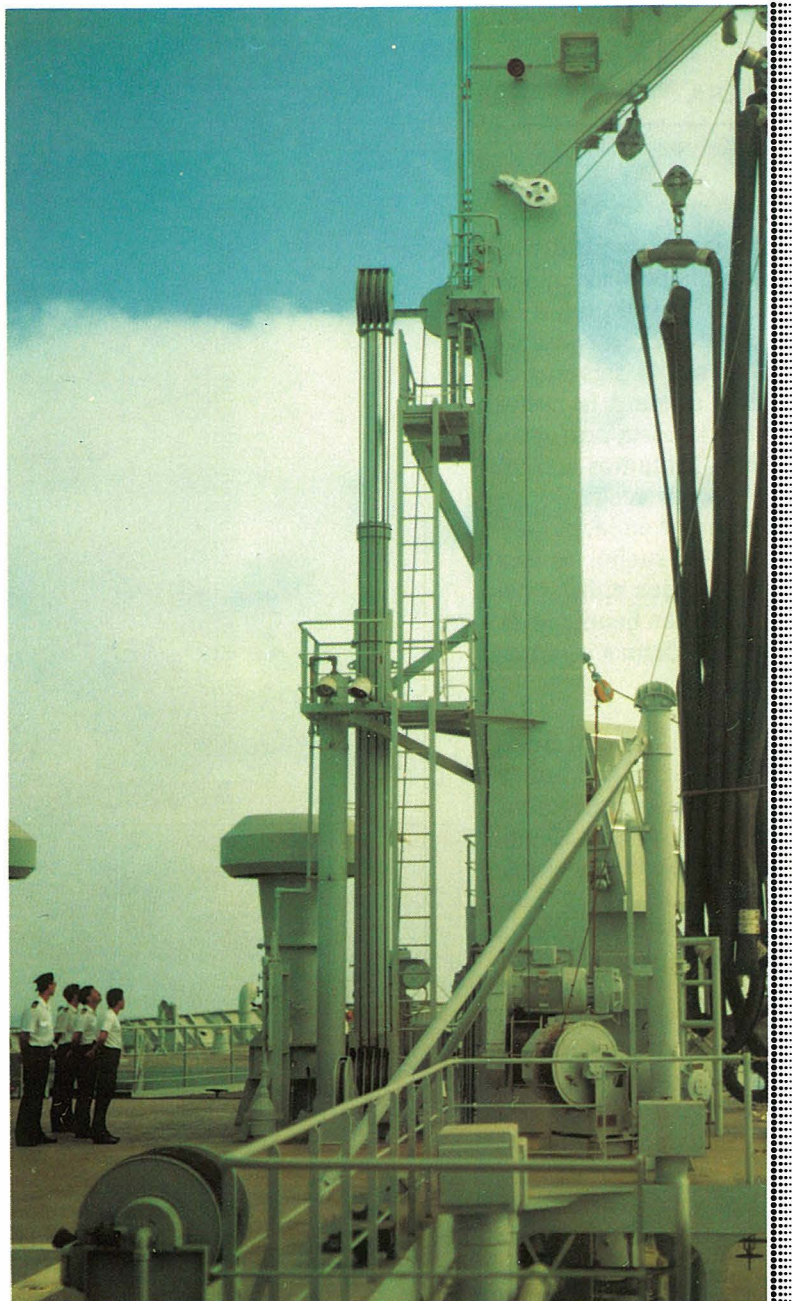
los Sargentos Contraмаestres Tizón García y Miralles Batista y los Cabos 1.º Oliver, Acamo, Alonso, Mota y Roche. La maniobra es compleja, encontrándose los motores que accionan el mecanismo bajo cubierta lo que significa distribuir el personal en dos niveles. El barco está capacitado para proporcionar combustible por las dos bandas y se intenta que pueda hacerlo asimismo por popa.

Después y acompañados por el Teniente de Navío D. José Pellón García, recorreremos todo el sistema de propulsión del barco, él nos cuenta que el barco se mueve impulsado por un motor MAN de 11,250 caballos, que proporciona al eje 450 revoluciones por minuto. Consta de motor de 18 cilindros, y mueve una hélice de 5 metros de diámetro.

Bajamos a la cámara de Control de Propulsión y llama nuestra atención su limpieza y automatismo, en ella se encuentran de guardia el Sargento (E. L.) D. Manuel Sieiro Pérez y el Cabo 1.º veterano Dopico Lobeiras.

En esta cámara se controlan todos los equipos en funcionamiento además del sistema contraincendios y su correspondiente equipo de inundación que puede ser disparado a distancia. Es este un sistema vital en el barco dadas las cargas que transporta.

Más tarde nos damos una vuelta por el resto del barco, y por la cocina limpia y amplia, su sistema de auto-servicio y el comedor de Marinería.

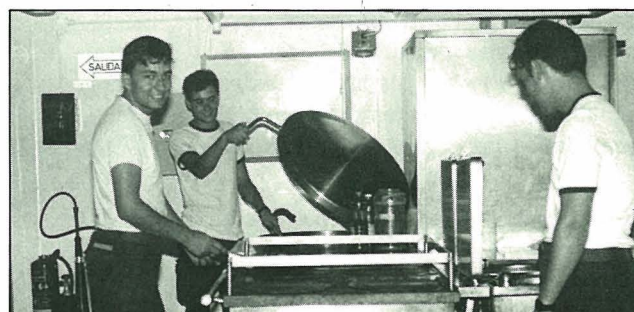
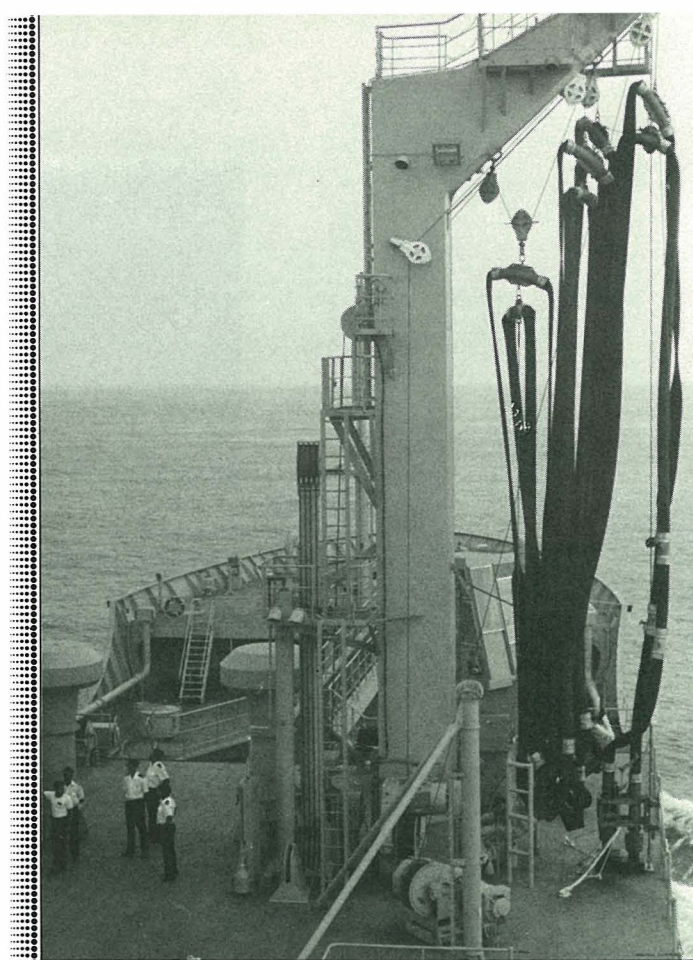


TERCER DIA

Amanecemos a una hora prudente, la mar sigue tranquila pero el cielo se presenta plomizo y la visibilidad ha disminuido sensiblemente a causa de la niebla, la temperatura sigue agradable. Navegamos ahora a la altura de Lisboa, frente a la costa portuguesa, para desayunar contamos con un pan realmente bueno, recuerdo de Las Palmas, y dado que en la mar aumenta el apetito y el sueño, es una bendición que se acerque el final del viaje, aunque sólo sea en beneficio de la línea, pues por lo demás estamos muy a gusto.

Hoy va a celebrar el barco la fiesta de la «Meridiana», es esta una buena costumbre que consiste en tomar unas copas a las doce de la mañana, hora en que se toma la altura del sol, para comprobar la situación y tiene como finalidad celebrar el fin de una navegación sin problemas.

A las doce de la mañana pues, se reúne en el hangar toda la dotación franca de servicio para tomar unas cervezas y un aperitivo que ya nos sirve a todos de comida. El ambiente es distendido y agradable, como corresponde a una familia bien avenida, y no es otra cosa la dotación de un barco, ya que son muchas las horas de convivencia compartiendo días tranquilos y mares duros. Las guardias son largas en tiempo y cortas en espacio lo que permite conocerse y compartir preocupaciones, además los momentos de descanso son pocos y hay que aprovecharlos, en ellos se charla de forma distendida, se recuerdan tiempos pasados, se habla de los diferentes puertos a los que se va a llegar, o se han dejado ya, y el tiempo pasa apaciblemente. Nos llama la atención como el Comandante y el Segundo Comandante aprovechan este acto para charlar con todos, de una forma familiar, en estos momentos se resuelven mejor todos los problemas que en un despacho y ellos lo saben, lo mismo ocurre con los Oficiales y Suboficiales que van buscando a sus subordinados con igual fin.

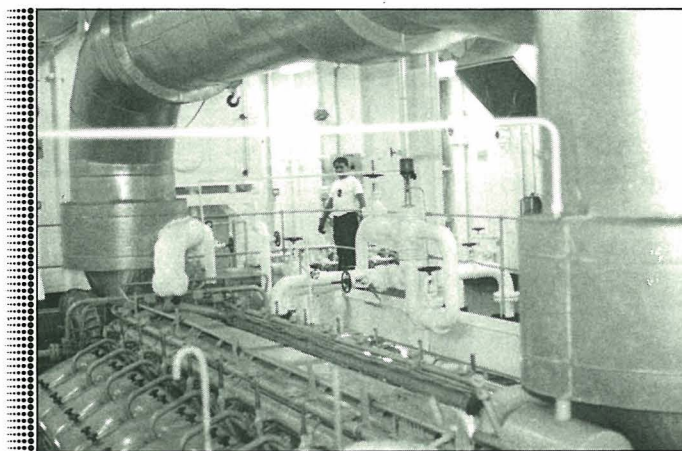
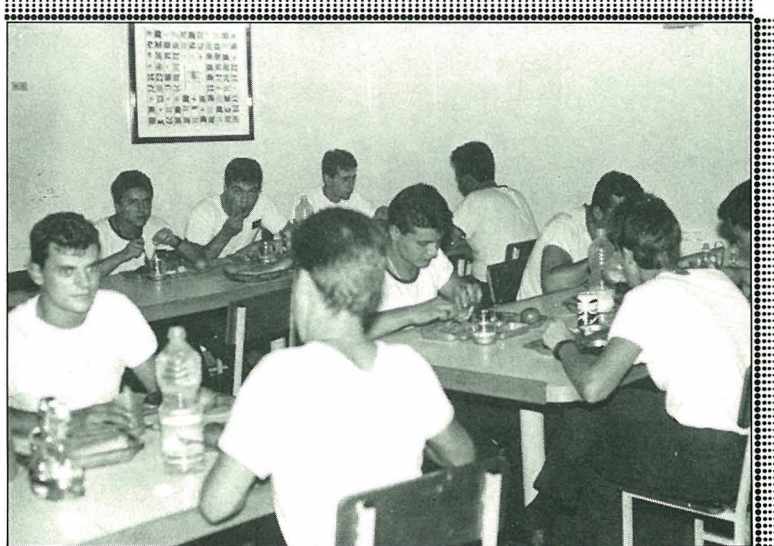




Terminada la «Meridiana» todos vuelven a sus puestos de trabajo. Ferrol está ya cerca y vamos pasando al papel las diferentes impresiones. Hoy ya en Madrid, en el despacho del Cuarte General volvemos a revivir de nuevo estos días a bordo del «Mar del Norte» y nos invade un poco la nostalgia, ¡es muy bonito navegar a pesar de los pesares!



«La fiesta de la "Meridiana", es una buena costumbre que consiste en tomar unas copas a las doce de la mañana, hora en que se toma la altura del sol, para comprobar la situación y tiene como finalidad celebrar el fin de una navegación sin problemas.»



«Los momentos de descanso son pocos y hay que aprovecharlos, en ellos se charla de forma distendida, se recuerdan tiempos pasados, se habla de los diferentes puertos a los que se va a llegar, o se han dejado ya, y el tiempo pasa apaciblemente.»



Bodas de plata en la Escuela Naval

Una vez más han celebrado en la Escuela Naval Militar sus Bodas de Plata, los Oficiales que hace 25 años, un 3 de julio de 1966, recibían sus Reales Despachos en Barcelona. Nos cuentan la emoción que sintieron al volverse a reunir; para ellos han sido unos días maravillosos e inolvidables.



TODOS reconocen la labor eficaz y callada de su compañero el Teniente Coronel de Intendencia D. Carlos Guitart Vadillo, «el alma mater» de la preparación de este veinticinco aniversario, pues gracias a él todo se desarrolló sin novedad.

El encuentro del primer día en un restaurante próximo a la Escuela, se caracterizó por la alegría y estuvo presidido por los recuerdos, algunos dolorosos, como los que se dedicaron a los que no podían estar allí, por ha-

ber fallecido, recogemos aquí sus nombres tal y como les recordaron sus compañeros en este día: «Tono Torres, José M^a Suances, Paco Burgos, Angel Lucas y Ramón Moreda».

El segundo día amaneció con cielos despejados y temperatura muy agradable, tras el desayuno se concentraron en la explanada de la Escuela, a pie de su escalera monumental. Allí les recibió y saludó el Comandante Director. Se leyeron cartas y mensajes de personas ausentes, entre ellas su Comandante de Brigada durante los dos primeros años, hoy

Almirante Jefe del Estado Mayor de la Defensa D. Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo, a quien sus obligaciones no le permitieron estar presente.

Más tarde formarían al frente del Batallón de Alumnos y al mando de su posterior Comandante de Brigada, el C.N. don Antonio Pardo Suárez, y besarían emocionados la Bandera.

Recogemos, ahora, por su interés humano, un resumen de la carta que el Almirante Rodríguez Martín-Granizo, escribió a sus ex-alumnos:



«Queridos amigos y compañeros a quienes conozco y aprecio desde hace treinta años:

Estáis celebrando el XXV Aniversario de la entrega de vuestros despachos como Oficiales de la Armada Española. Una conmemoración importante. Veinticinco años de la salida, por la puerta grande, de la Escuela Naval Militar, donde os encontráis estos días.

Bien siento no haber podido estar presente en vuestra despedida de la Escuela, pero aún siento más no poder disfrutar ahora de vuestra compañía y la de vuestras mujeres en estos días de reencuentros, buenos recuerdos y alegrías.

Tengo bien presente en la memoria vuestra llegada a la Escuela Naval Militar, cinco años antes de la fecha cuyo aniversario celebramos. Recuerdo como si fuera hoy mi gran preocupación por el nuevo destino y la buena impresión que me hicisteis en vuestro primer desfile de paisano. La mirada limpia de vuestros ojos, la ilusión apenas contenida unida a la preocupación por una nueva, disciplinada y desconocida vida militar. Pensé entonces que merecería la pena cualquier esfuerzo para conservar la ilusión que traíais en vuestros corazones.

Han pasado muchos años y con ellos importantes acontecimientos vitales para cada uno de vosotros.

Habéis pasado de Caballeros Aspirantes a veteranos y expertos Capitanes de Fragata y Tenientes Coronales. No sólo habéis sufrido una gran transformación vosotros, también la Armada, que iniciaba una tímida modernización hace veinticinco años, se ha convertido en una Armada modesta pero moderna que no desmerece en tecnología y operatividad de las Marinas Europeas de su clase.

Todos habéis sido Oficiales jóvenes que tuvisteis que estudiar y trabajar duro para después, con más experiencia y empleo, ser la «clase media» que apoyó y asesoró al Mando en todos los grandes cambios de la Armada en los últimos doce años. ¡Continuad así!

¡Seguid luchando por el bien de la Armada, de las Fuerzas Armadas, de España y de vosotros mismos!

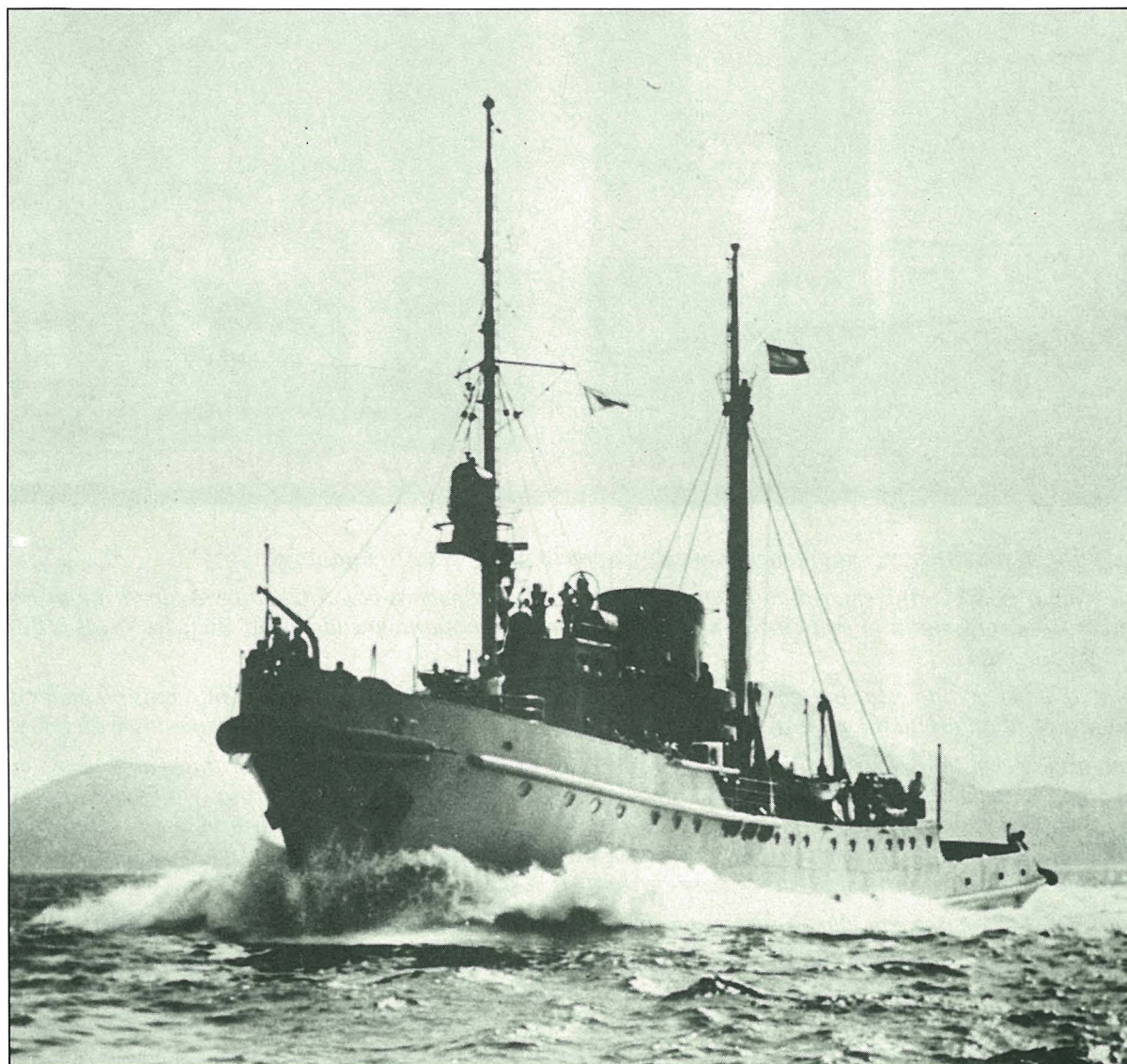
Me pasan por la mente infinidad de recuerdos de aquellos tiempos. ¡Indiscutiblemente me estoy volviendo viejo! Recuerdo el día que os dejé solos en el Salón de Actos después de un oportuno comentario de que un futuro oficial no necesita ser vigilado para actuar siempre bien y a la vuelta estábais en silencio y en orden.

¡Cuanto me hubiera gustado comentar estas cosas con vosotros y con vuestra mujeres que os han aguantado y aguantan todos los días! ¡cuánto mérito tienen ellas de lo que hemos podido hacer profesionalmente! Mi más cariñoso recuerdo a todas.

Para terminar deseo tener un cariñoso y a la vez triste recuerdo a los de la Brigada que han fallecido y nos han dejado, aunque para los que tenemos fe, sabemos que es sólo temporal.

Un fuerte abrazo a todos.»

Una vida dedicada a la Armada y a Canarias



En uno de nuestros viajes a las islas Canarias tuvimos ocasión de conocer a D. Manuel González Quevedo, Capitán de Corbeta (R.N.A.) en situación de supernumerario y práctico del puerto de Las Palmas. Empezamos a charlar con él y pronto entramos en sintonía. Deseábamos recoger de alguna forma la ayuda que la Armada ha prestado y presta a las Instituciones Civiles y él nos fue aportando datos sobre este tipo de servicios a diferentes poblaciones de Canarias y al antiguo Sahara español.

EL Capitán de Corbeta González Quevedo, inicia su andadura marinera a bordo del «Lanzarote», vapor de la Compañía Trasmediterránea, en plena guerra mundial. De esta época recuerda el hundimiento del vapor «Consuelo» al sur de Fuerteventura. Más tarde embarcado en el «Monte Altube», que hacía la línea a Sudamérica, participó en el salvamento del pasaje del «Monte Gorbea», asimismo hundido.

En el año 1951, ingresa en la Escuela Naval Militar y se incorpora a la Reserva Naval. Su primer destino lo desempeña en el buque tanque «Plutón» con base en El Ferrol. Más tarde desempeña el cargo de Segundo Comandante a bordo del B/O «Xahuen». En él tuvo ocasión de conocer a un plantel de destacados científicos del Instituto Español de Oceanografía. De Málaga regresa a Las Palmas como Segundo Comandante del guardacostas «Pegaso», dedicado a la vigilancia pesquera en el Banco Sahariano. Siendo destinado posteriormente como ayudante de Marina a Villa-Bens, allí asiste a la entrega de la Zona Sur del Protectorado, a Marruecos.

Durante este tiempo tomó parte en numerosas operaciones de desembarco de material y tropas por medio de las barcazas «K-1» Y «K-2».

Posteriormente desempeñó el mando de los buques-aljibes A-6 y A-2 con los que prestó numerosos servicios de aprovisionamiento de agua potable a las guarniciones de Villa Cisneros y La Güera, así como a poblaciones civiles de Lanzarote, La Graciosa, Fuerte Ventura y Hierro, cuando las grandes sequías asolaron a las islas Canarias en los años 1960 a 1964.

El Capitán de Corbeta González Quevedo, tuvo también el mando de los remolcadores, con base en el Arsenal de Las Palmas y colaboró con los remolcadores civiles atracando o ayudando a salir a numerosos barcos, entre los cuales destacan los grandes trasatlánticos ingleses «Queen Mary» y «Queen Elisabeth», que exigían maniobras a veces arriesgadas pues el viento se empeñaba en jugar malas pasadas, a las que había que hacer frente. En este sentido recuerda la primera vez que atracó «proa al sur», el «Queen Mary», el día 2 de enero de 1965 a las 09,00 h., con ayuda de tres remolcadores pequeños y el «RA-2», era el mayor trasatlántico en la historia del «Puerto de la Luz» en Gran Canaria. En aquella fecha maniobró el barco el práctico D. Antonio Torrent, que felicitó y consideró decisiva la actuación del remolcador de altura de la Armada «RA-2». Todo ello permitió sucesi-



Queen-Mary atracando Pto. La Luz en Las Palmas con ayuda de remolcadores «EL GUANCHE» y «RA-2» de la Armada que fue muy eficaz por su potencia dada las condiciones de viento de S.E. al Sur.

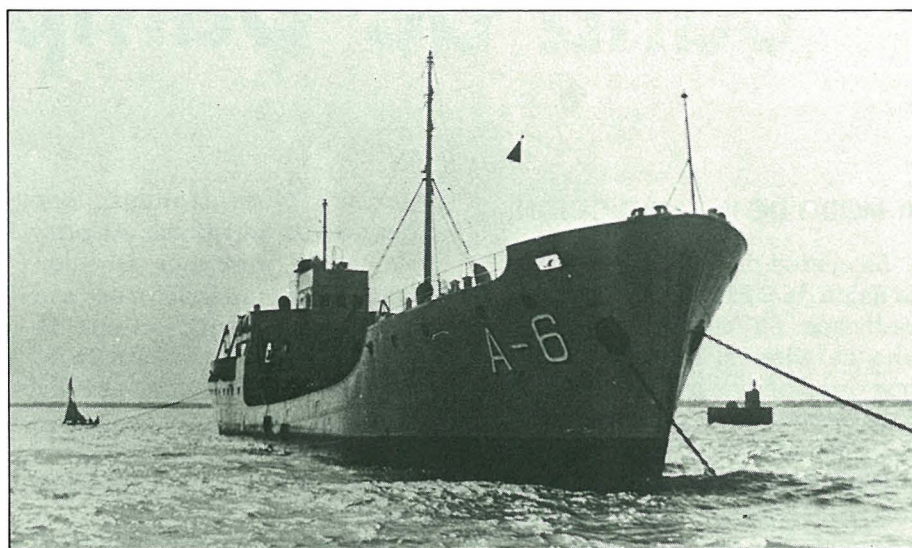
vas escalas del «Queen Mary» y «Queen Elisabeth», hasta su retirada definitiva, dándose el caso de realizar su última escala los dos, por este puerto, destino U.S.A. y Hong-Kong, respectivamente.

D. Manuel es hombre enamorado de la mar y de sus islas Canarias, a las que se siente profundamente arraigado. Invitados por él visitamos su casa de campo, ubicada en un tranquilo rincón de esta paradisíaca isla de Gran Canaria, próxima a la capital, pero alejada de su mundanal ruido. En su jardín existe una magnífica colección de flora canaria, nuestro anfitrión nos va ilustrando sobre árboles y plantas, todas tienen allí su historia. La casa convertida en un pequeño museo rezuma sabor marinero por sus paredes. Allí se concentra la historia marítima de las islas Ca-

narias de las últimas décadas. D. Manuel sueña con que algún día estos objetos sirvan de base a un auténtico museo náutico de la ciudad de Las Palmas.

Sus condecoraciones entre las que cabe destacar, una cruz del Mérito Naval con distintivo rojo, otra del Mérito Naval pensionada y una tercera con distintivo blanco marcan sin duda hitos importantes de su paso por la Armada del Capitán de Corbeta González Quevedo.

Ha llegado la hora de la despedida y desde estas páginas queremos desearle que vea cumplidos todos sus sueños, y que la Virgen del Carmen le acompañe permanentemente y de forma especial en su misión como Práctico del Puerto de Las Palmas.





Giboso Español. Propiedad Sr. Aparicio.



Giboso Español. Propiedad Sr. Aparicio.

La ciudad de San Fernando cuna de Campeones

A MODO DE INTRODUCCION

La ciudad de San Fernando, en la Bahía de Cádiz, es un lugar paradisíaco en muchos aspectos; uno de ellos, al que dedicamos hoy estas páginas: la canicultura.

La verdad es que hasta hace unos días nos encontrábamos «en pañales» sobre este tema, pero una conversación casual con el Comandante de Intendencia D.

Francisco Mora Montero, nos abrió nuevos horizontes. Al principio no le prestamos atención cuando nos confesó que era Campeón del Mundo en una de las ramas de la canicultura, la de «postura», pues siempre está de broma y se considera igualmente campeón del dominó y mus, sin alcanzar, claro está, tan preciado galardón.

Luego seguimos charlando so-

bre el tema y descubrimos que San Fernando, cuenta con un elevado plantel de canicultores entre el personal de la Armada y varios de ellos son Campeones del Mundo. Existe gran variedad de razas, más de ciento cincuenta, por lo que el aficionado a la canicultura puede escoger entre numerosas variedades, dentro de tres fundamentales, «canto», «postura» y «color».

Hay un hecho que llamó nuestra atención, el que en los concursos sólo pueden participar canarios jóvenes, es decir nacidos el año del concurso, que es cuando han alcanzado su plenitud y antes de que comience la etapa de reproducción. Lo que justificaba el mayor número de crías en relación con los pájaros adultos que pudimos admirar en las distintas pajareras que visitamos.

CHARLAMOS CON DON FRANCISCO APARICIO SEGUNDO

Conviene dejar aquí constancia de que este BIP, se ha limitado a entrevistar a personal de la Armada aficionado a la canicultura, sin que por ello se desee excluir o hacer de menos al resto de los aficionados relacionados con el tema, pues es obvio que esta afición la comparten personas de las más diversas profesiones, unidas por el amor al canario.

Hablamos en primer lugar con D. Francisco Aparicio, cocinero del Hospital Naval de San Carlos, y persona entregada en cuerpo y alma a la canicultura, a lo que dedica muchas de sus horas libres. El nos cuenta que la afición en La Isla, data de hace mucho tiempo, en 1920, ya existía. En un principio se dependía de las Asociaciones de Cádiz y Jerez, pero hace 16 años una serie de aficionados decidieron crear la Asociación Ornitológica «La Isla», en la que participaron junto a D. Francisco, el Coronel Médico D. Juan García Cubillana, D. Eulogio Pérez y el Coronel de Infantería de Marina D. Luis Ocaña Muller, ya fallecido. En esta Asociación se inscribieron junto a muchos marinos, personal relacionado con la Armada. Deseamos introducir un pequeño recuerdo al Coronel Ocaña, y es el impacto que causó en un curso de Instructores que se impartía en la Escuela de Suboficiales cuando en la lección magistral, escogió como tema «la cría del canario», durante mucho tiempo se le puso como ejemplo de amenidad e interés.



Angel Crespo, teniente sanitario, al cuidado de sus canarios en el aviario de su propiedad.



Pedro Dominguez, Capitán de Intendencia, en su aviario cuidando uno de sus muchos ejemplares.

La Asociación inicia su andadura organizando campeonatos locales y regionales. En el año 1980, participó por primera vez en un Campeonato del Mundo, y D. Francisco quedó campeón por equipos en el Gibber Itálicus, modalidad de «postura». Este hecho marca un hito en la historia de la canicultura de San Fernando.

Posteriormente diversos canicultores deciden fundar una nueva asociación dedicada exclusivamente al canario de «postura» y nace la Asociación «Al Andalus» que consigue traer para La Isla numerosos trofeos, en los diferentes concursos internacionales que se organizan cada año. En su sede Social lucen en sus vitrinas alrededor del 80 % de los premios en su variedad.

El Club organiza todos los años un concurso internacional, considerado de los más importantes de Europa, de acuerdo con lo expuesto por el Presidente de la Confederación Ornitológica Mundial de Jueces, el Prof. Jomer.

En el último concurso participaron 1.500 pájaros.

ENTREVISTAMOS A DON JUAN GARCIA CUBILLANA

Coronel Médico en situación de reserva, fue Director del Hospital de San Carlos época que considera importante en su vida de canicultor, pues supo hacer compatible su dedicación al servicio, con un adecuado cuidado de sus pájaros.

Se levantaba a las seis, para estar a las ocho en su despacho; y sustituía la pequeña siesta de las tres de la tarde, por otra rápida visita a sus canarios.

D. Juan es un conversador ameno, que yo diría tiene tres amores; su familia, su profesión y sus pájaros, por este orden, padre de 11 hijos, les ha dedicado lo mejor de su vida, cuenta que atendía a sus canarios sin desatender su destino, todo consistía en madrugar y renunciar al descanso después de comer.



José A. Espinosa, ingeniero técnico electrónico, perteneciente a la Armada, observando a uno de sus campeones.



Pedro Domínguez, Capitán de Intendencia; observando sus futuros campeones.

D. Juan abarca otra faceta de la canicultura, el «canto»; en la azotea de su casa tiene montada una «escuela de maestros cantores». Es este un trabajo complicado y que conlleva mucha dedicación, exigiendo a veces ir contra los propios sentimientos pues se ve obligado a aislar a los jóvenes que han de participar en algún concurso, para que en el silencio, la oscuridad y el aislamiento practiquen y aprendan canto con un «profesor» previamente seleccionado de su misma raza y tronco, padre o tío.

COMIDA DE TRABAJO Y VISITA A DISTINTAS PAJARERIAS

Comemos en un restaurante con D. Juan García Cubillana, D. Francisco Aparicio Segundo, D. Pedro Domínguez Moreno, D. José Espinosa todos ellos grandes aficionados a la canicultura y con diversos grados de antigüedad en el tema. La conversación recae, como es lógico, en la afición común, allí nos explican que, uno de los pioneros en la crianza de canarios fue el Condestable 3.º D. Joaquín Barrios Chillas, que en 1933, tenía un piso dedicado a la cría de pájaros, especialmente canarios; D. Pedro Domínguez, que sólo lleva tres años en el tema, se ve obligado a confesar sus errores ante los más veteranos; nosotros asistimos como meros espectadores, dispuestos a disfrutar del tema «viendo los toros desde la barrera», cuenta que el año anterior tuvo diversos problemas, derivados todos de su buen corazón y exceso de cuidados, fundamentalmente por pasarse en la comida y en las vitaminas, los más veteranos le iban adelantando los resultados y él asentía. Fue su casa una de las que visitamos y llamaba la atención el número de canarios de «postura» que tenía en un cuarto especialmente preparado para ellos. En una jaula aparte había varios canarios de canto, eran hembras «nodrizas», encargadas de alimentar a los pequeños canarios, pues son razas tan selectivas que exigen esta colaboración.



Sr. Espinosa y Sr. Aparicio observando los campeones europeos de ambos, pertenecientes a 1990.

D. José Espinosa, Ingeniero Técnico que trabaja en el Arsenal de la Carraca, dedica un cuarto de su casa a los canarios, su mujer, que es una santa, le ayuda a mantener las jaulas limpias y los pájaros alimentados, son cientos de canarios que a nosotros nos parecen casi iguales, pero que estos aficionados distinguen lo mismo que un padre a sus hijos, aunque sea una familia numerosa; para concursar hay que seleccionar muchos porque cualquier defecto, por mínimo que sea, elimina.

D. Angel Crespo Simón, es Teniente de Sanidad y vive en una de esas antiguas casas de San Fernando, encaladas por fuera y llenas de comodidades por dentro, en la azotea que ocupa toda la parte superior de la vivienda, ha construido un cuarto para sus pájaros, a los que dedica todo el tiempo que puede, como en todos los casos, la mujer colabora y mantiene el orden. El también se dedica a los pájaros de «postura».

Por último visitamos la casa de D. Juan García Cubillana, otro de las afortunados isleños que vive en una casa típica de la ciudad, nos cuenta que esta fue un sueño que acarició muchos años, al fin lo ha logrado, su casa es una joya, con su patio, sus barrilitos con buenos caldos para disfrute de los amigos, y los pájaros en la azotea, en su habitación correspondiente. Allí se encuentran separados las hembras, los jóvenes y los machos ya maduros. Un perro comparte con los canarios las atenciones de D. Juan. Este nos cuenta que tiene un nieto que le interesa el tema, hasta el punto de preguntarle un día: «abuelo, cuando tu te mueras, ¿a quién vas a dejar los pájaros?». Esperemos que este problema tarde muchos años en dilucidarse.

Hasta aquí hemos procurado recoger unas pinceladas de una afición firmemente afincada en San Fernando, que ha hecho que esta hermosa ciudad andaluza sea cuna de Campeones mundiales, en algo tan hermoso como son los canarios.



Francisco Aparicio, Presidente de la Entidad Club Al'Andalus, al cuidado de sus canarios.



El año 1991 en las Corbetas

El año 1991 ha sido un año de intensa actividad en la 21ª Escuadrilla de Escoltas; comenzó con las Corbetas «Diana» e «Infanta Cristina» destacadas en el Mar Rojo y el alistamiento de la «Infanta Elena» y «Vencedora» para el relevo de aquéllas.

EN los primeros días de enero se produjo la ruptura de hostilidades, lo que nos trajo un período de inquietud porque, aunque nunca dudamos del éxito aliado ni de la seguridad de nuestros buques, siempre existe un factor de riesgo.

La llamada «Guerra del Golfo» ha demostrado la excelente preparación de nuestros buques para operar en cualquier circunstancia y lugar. Las Corbetas han resultado ser unos buques de gran fiabilidad, rendimiento y economía para los cometidos asig-

nados, de ahí el popular sobrenombre de «hormigas atómicas». Pro ello no sería posible sin el entusiasmo de sus dotaciones y sin el eficaz y decidido apoyo del Arsenal de Cartagena. La gran profesionalidad del personal de los buques y del Arsenal han sido la clave del airoso papel desempeñado por las Corbetas durante su larga estancia en el Mar Rojo.

Una vez restablecida la situación en el Golfo Pérsico, regresaron a Cartagena las dos últimas corbetas allí destacadas, la «Infanta Elena» y la «Vencedora». A su llegada, el día 7 de mayo, el recibimiento fue apoteósico, pletórico de alegría y emociones contenidas. El Ministro de Defensa, que presidió el acto, acompañado por el Jefe del Estado Mayor de la Armada y otras Autoridades, condecoró con la medalla del Mérito Naval a los Comandantes y personal de las seis Corbetas.

Fue una satisfacción para todos los que, de manera directa o indirecta, habían participado en el alistamiento de los buques. Como colofón, cabe destacar la comisión de la Corbeta «Descubierta» a Nueva York para participar en los actos conmemorativos de la Guerra del Golfo junto al resto de las naciones aliadas. Después de una navegación con tiempo extremadamente duro, el recibimiento y la cordial hospitalidad de los «neoyorkinos» compensaron con creces las incomodidades del viaje.

Cerrado el capítulo del «Golfo», se reanudaron las actividades programadas que, hasta la fecha, se han ido desarrollando con entera normalidad.

Quizás la peculiaridad del año 91 es la gran actividad que han desarrollado los buques en el exterior, lo que ha permitido darnos a conocer y dejar una buena impresión entre nuestros aliados de colaboración y solidaridad.

Efectivamente, la participación colectiva de la Escuadrilla o de unidades independientes en ejercicio OTAN y de países mediterráneos aliados se ha mantenido a lo largo del año.



Corbeta Infanta Cristina.

Destacable la participación de la «Infanta Cristina» en la NAVOC-FORMED, del 7 de septiembre al 8 de noviembre y de las Corbetas «Cazadora», «Diana» y «Vencedora» en maniobras organizadas por Italia, Grecia y Turquía, respectivamente.

Asimismo, es de destacar la participación de cuatro Corbetas en el ejercicio OTAN «Dragón Hammer-91», donde la colaboración española fue muy importante, comprendiendo Submarinos, Patrulleros y Fuerzas Anfibas y de la Legión. Las maniobras tuvieron lugar en la cuenca occidental del Mediterráneo, interviniendo numerosas fuerzas de gran parte de los países aliados. El Comandante de la 21ª Escuadrilla se vio honrado con la asignación del Mando de un TG (Task Group) compuesto por unidades de superficie de varios países. Fue una experiencia muy interesante donde pudo contras-



tarse la alta preparación de nuestras fuerzas y donde también pudieron detectarse algunos defectos y carencias para intentar subsanarlos en el futuro.

Como anécdota, el destructor turco «Anittepe», haciéndose pasar por el Mando de arbitraje (DISTAFF), intentó y casi logró, mediante mensaje deceptivo, que la Corbeta «Diana» se cambiase de bando. El resultado fue un toque de atención para el «Anittepe», y la Corbeta recibió el apelativo de «traicionera», «the treacherous Diana», lo que figuró en algún mensaje posterior.

Las maniobras y ejercicios nacionales también ocuparon un lugar destacado en la actividad de la Escuadrilla. Los denominados «Tapón-91», «Anfibex» y «Gibraltex», con participación de tres o cuatro Corbetas en cada ejercicio, se completaron con lanzamiento de misiles, torpedos y armas submarinas así como ejercicios de tiro de superficie y antiaéreo.

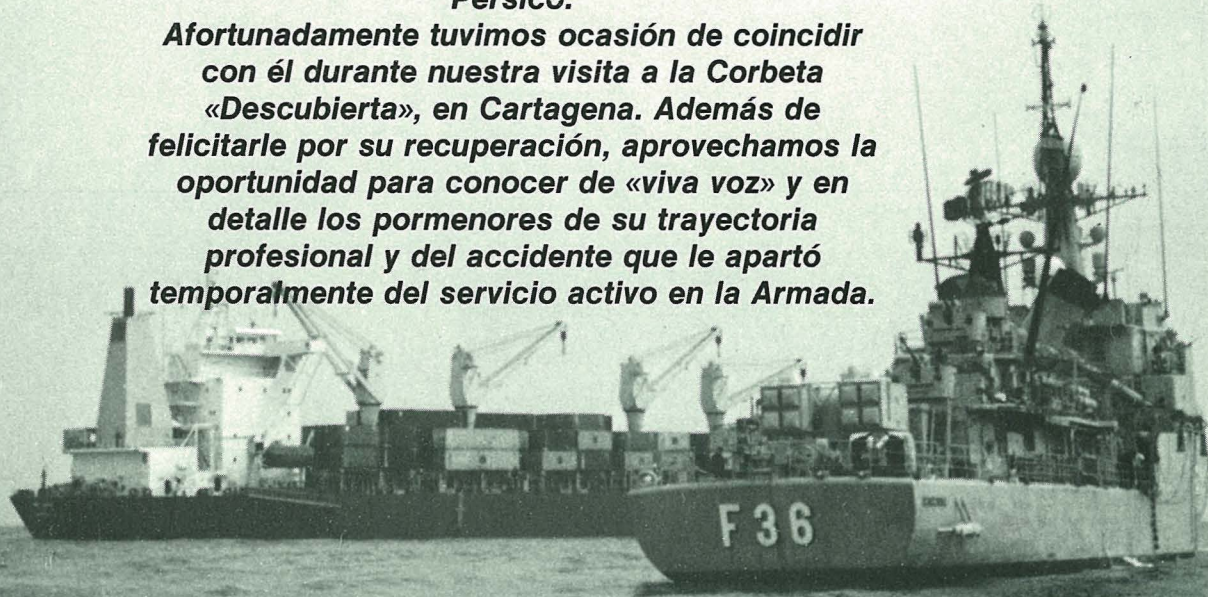
En fin, un año en el que la 21ª Escuadrilla ha salido airosa de cuantos cometidos se le han asignado y en el que ha tenido la oportunidad de ser protagonistas de un hecho histórico notable, contribuyendo al restablecimiento del Orden Internacional y de la Paz en Oriente Medio.

En resumen, cada unidad ha navegado durante el año un promedio de 115 días, con un tiempo de ausencia de la Base en torno a los 6 meses. Ello es el mejor índice de la eficacia y operatividad de la 21ª Escuadrilla.

¡Bienvenido a bordo!

En su día tuvimos noticias y seguimos con interés y preocupación el accidente sufrido por el Teniente de Navío Pedro Pemartín Sirvent, mientras cumplía con su deber, en misión de inspección a un mercante, an aguas del Golfo Pérsico.

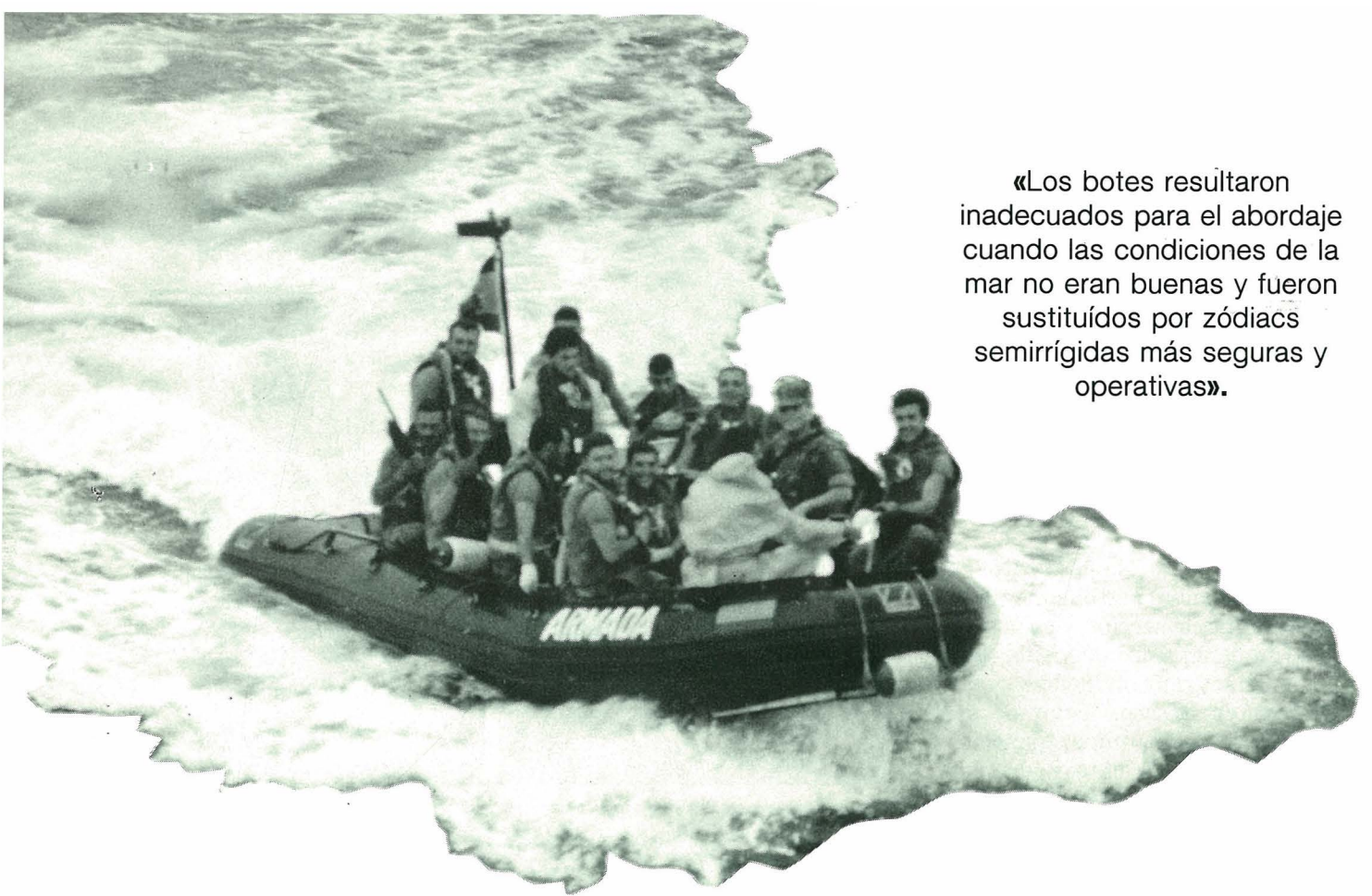
Afortunadamente tuvimos ocasión de coincidir con él durante nuestra visita a la Corbeta «Descubierta», en Cartagena. Además de felicitarle por su recuperación, aprovechamos la oportunidad para conocer de «viva voz» y en detalle los pormenores de su trayectoria profesional y del accidente que le apartó temporalmente del servicio activo en la Armada.



DESDE que era niño, Pedro Pemartín Sirvent quiso ser Oficial de la Armada Española. La tradición familiar, la atracción por el mar y la vida militar forjaron la vocación de este profesional de 35 años, que hoy luce sobre su uniforme los galones de Teniente de Navío y en su hoja de servicios la consecución de más de 1.300 días de mar.

Pedro Pemartín recibió el despacho de Alférez de Navío el verano del 82. «Inmediatamente fui destinado como Director de Tiro al destructor «Alcalá Galiano». Recuerdo que nada más llegar el Jefe de Armas me dijo que había tiro al cabo de una semana. Ahora me río, pero durante siete días aquellos cañones me parecieron los más grandes y complicados del mundo».

«Los botes resultaron inadecuados para el abordaje cuando las condiciones de la mar no eran buenas y fueron sustituidos por zódiacs semirrígidos más seguros y operativas».

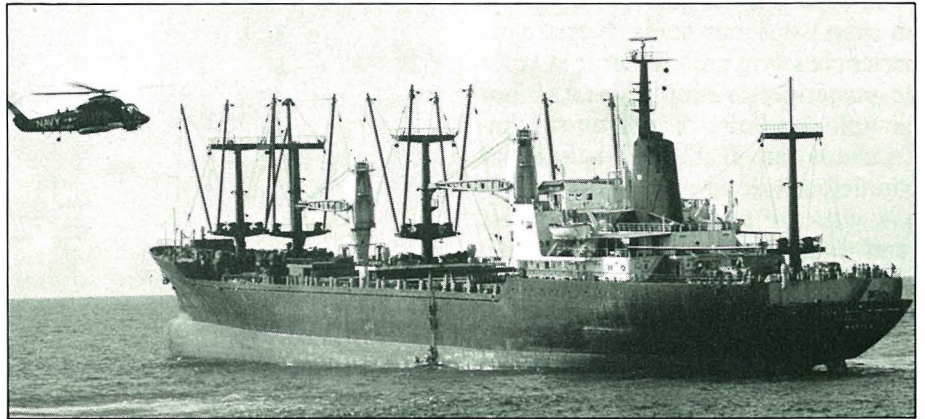


Un año más tarde es destinado a otro destructor, el «Almirante Valdés», en el que permaneció durante dos años, también como Director de Tiro y Oficial de Maniobra.

«Después enfoqué mi carrera hacia Submarinos, la parte de la Armada que más me ha atraído siempre. Realicé el curso de Submarinos del 85 al 86, y en abril de 1986 embarqué en el Submarino “Delfín S-61”, en el que permanecí tres años y medio, hasta que el barco entró en gran carena y pasé destinado al “Tramontana, S-74”».

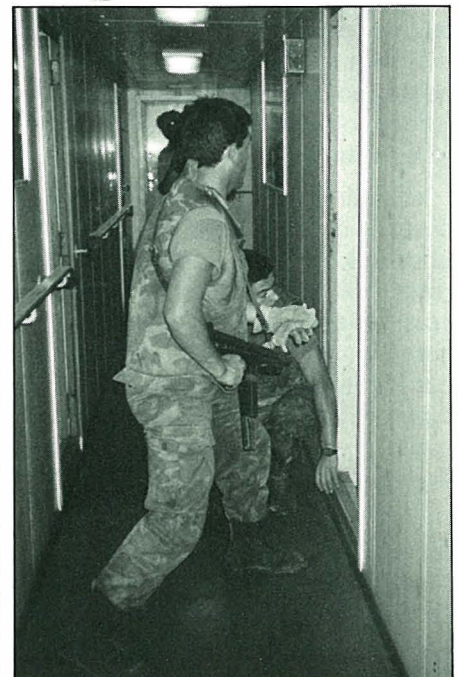
En Submarinos desempeñó destinos de Oficial de Aprovisionamiento, Segundo Jefe de Máquinas, Oficial de Electricidad, Jefe de Armas y Jefe de Operaciones, una polivalencia que posibilita, a su juicio, un mayor conocimiento del medio y del buque que se gobierna.

«Una vez finalizada mi estancia en Submarinos, por una serie de circunstancias, tuve que embarcar en la Flota. El 3 de agosto del 90 fui destinado precisamente a la corbeta “Descubierta”. El comandante me asignó el destino de artillería. Después de varios años volví a mis comienzos, aunque entre la tecnología de unos y otros cañones había cuarenta años de diferencia».



«Con la “Descubierta” —continúa el Teniente de Navío Pemartín— he vivido uno de los hitos de la historia de la Marina de los últimos años: la participación en el embargo decretado por Naciones Unidas a Irak con motivo de la invasión de Kuwait».

«Junto con la corbeta “Cazadora” constituímos el primer reemplazo. En cuestión de días los barcos adquirieron una operatividad total y se completaron las plantillas. Teníamos la sensación de que nos estábamos preparando para una operación bélica. Al salir por la bocana del puerto de Cartagena para iniciar nuestra misión, nos preocupaba en cierta medida la gran responsabilidad que teníamos, pues deseábamos demostrar que la Marina era capaz de cumplir la misión que se le había encomendado».



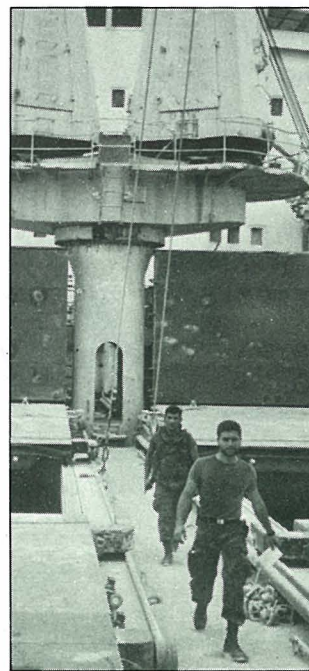
«¿Momentos de peligro?... Mirando atrás piensas que no hubo tales momentos, pero allí sí tenías esa sensación, no sólo por un posible ataque iraquí, sino también porque las visitas de inspección a los mercantes que navegaban por el Golfo Pérsico, en virtud del embargo decretado, comportaban siempre una situación de riesgo: nunca sabes cómo va a responder la dotación del mercante que vas a abordar en alta mar y desconoces la estructura del barco».

El Teniente de Navío Pedro Pemartín participó personalmente en las visitas de inspección y en la organización de un trozo de visita, «algo que teníamos muy olvidado o prácticamente en desuso. Tuvimos que partir de cero, determinar qué personal iba a componer el trozo de visita y qué medios tendría que utilizar. Al final se decidió que estuviera formado por un teniente de navío, un alférez de navío como segundo oficial, un suboficial, y cuatro cabos, además de la dotación del bote, formada por un cabo y dos marineros. Nuestra experiencia sirvió para mejorar la labor de posteriores reemplazos. Así, por ejemplo, los botes resultaron ser inadecuados para el abordaje cuando las condiciones de la mar no eran buenas, y fueron sustituidos por zódiacs semi-rígidos, más seguros y operativas».

«En cada visita que se hacía se iba aprendiendo algo nuevo, descubríamos errores y la forma de solventarlos. A pesar de todo existía un riesgo latente, como lo prueba la caída al mar de un cabo de la “Cazadora” o el mismo accidente que sufrí yo al inspeccionar la bodega de un mercante a oscuras».

«Tirado en el fondo de la bodega, después de caer desde una altura de unos seis metros y con varios huesos rotos, me sentí ridículo. Tenía una gran desazón por no haber podido cumplir mi misión. No pude terminar la inspección de ese barco, ni tampoco la campaña con la “Descubierta”, ya que tuve que ser evacuado inmediatamente».

Un crucero de la Armada estadounidense lo trasladó hasta el portaviones «Kennedy» y de allí fué enviado en avión hasta un hospital de campaña norteamericano. La inminencia de un ataque iraquí desaconsejó que



fuera intervenido quirúrgicamente «in situ», ya que la consideración de las lesiones que tenía requería un postoperatorio y una recuperación largas.

Una vez en España, Pedro Pemartín vivió la campaña desde una perspectiva totalmente distinta, compartiendo la intranquilidad y la incertidumbre de los familiares de sus compañeros, «el no saber qué va a pasar máxime cuando la presión informativa era muy fuerte».

«El día que mi barco entró en el puerto de Cartagena, me enfundé como pude el uniforme y me acerqué al muelle para recibir a mis compañeros como uno más. Recuerdo con gratitud y cariño el detalle del Capitán General de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Miguel Gar-

cía de Lomas Ristori, que me hizo embarcar con las autoridades que dieron la bienvenida a las dotaciones de las corbetas y pude formar junto a mis compañeros en la cubierta de mi barco».

Tras aquella inolvidable experiencia, ya repuesto de las lesiones sufridas, Pedro Pemartín afirma que le gustaría reconducir su carrera profesional por la especialidad de Submarinos y continuar en destinos de mar. «No estoy cansado de navegar. Después de diez años como Oficial de la Armada Española para mí es un orgullo y una satisfacción poder decir que el único tiempo que he estado desembarcado fue durante los siete meses que duró el Curso de Submarinos, especialidad que ostento con orgullo, y los 198 días que estuve de baja por el accidente del Golfo».

HORIZONTES

Joaquín Montull



La pintura de Montull, más proclive en la actualidad al paisajismo que a las figuras, desvaídas en ensoñaciones líricas y casi musicales de pretéritos cuadros, ha pasado por un prolongado proceso de maduración que se inició en el dibujo, donde el pintor, con laboriosidad encomiable, fue plasmando ingenuos soldaditos de cartón, caballos, escenas navales..., desembocando finalmente en magistrales apuntes urbanos en austero blanco y negro.

En el actual contexto paisajístico de su plenitud de artista destacan sobre todo las marinas, cuyas costas difumina el pintor con maestría y estilo inimitables, haciéndolas desfilar ante nuestros ojos, sin merma de su belleza natural, como si fueran ellas las que estuvieran en movimiento. Confiesa el autor, no obstante, su preferencia por las marinas puras, en las que la mar es la nota protagonista, sin buques, sin gaviotas..., por el reto que supone y la satisfacción que le embarga cuando intenta retener en el lienzo el instante fugaz de la cambiante y tornadiza mar, siempre la misma pero nunca igual, en su perenne movimiento, en su variados colores e innumerables tonalidades.

La EDITORIAL NAVAL ofrece como novedad en su colección «MONLEÓN», dedicada a los pintores consagrados de la Armada, la obra de Joaquín Montull Lavilla

HORIZONTES

cuyo precio de venta al público es de 3.800 pesetas (IVA incluido).

Un volumen encuadernado en guaflex, impreso en offset en papel couché, formato de 28 x 22 cm. y sobrecubierta a color. Contiene 124 ilustraciones de dibujos y pinturas, en su mayoría a todo color.

Joaquín Montull Lavilla, nacido en Tortosa en 1923, de ascendencia aragonesa, es licenciado en Derecho por la Universidad de Zaragoza y Ministro Togado del Cuerpo Jurídico de la Armada. Desde siempre se ha dedicado vocacionalmente al dibujo y la pintura, habiendo realizado, con gran éxito, numerosas exposiciones en Madrid, Barcelona, Zaragoza, Cádiz, Las Palmas..., tanto en certámenes oficiales como en Salas y Galerías de Arte de renombre. Sus obras, dispersas en colecciones privadas, figuran igualmente en centros culturales y museos. Describe Montull a lo largo del libro su temprana vocación a la pintura, sus esfuerzos iniciales en el dibujo y el posterior proceso de formación técnica y maduración que culmina en la espléndida realidad de sus pinturas, en las que su maestría en el oficio y original percepción del color se conjugan idealmente en la expresión de su arte. Todo ello con una prosa fácil y elegante salpicada de anécdotas chispeantes de su vida en su doble contenido como marino y artista.

Esta obra puede adquirirse directamente en la Editorial Naval, c/ Montalbán, 2, 28071 Madrid, y en el Centro de Publicaciones del Ministerio de Defensa, c/ Pedro Teixeira, 15, 28046 Madrid, o bien cursando la Nota de Pedido adjunta.

NOTA DE PEDIDO

Deseo me remitan contra reembolso las siguientes obras de la Colección «MONLEÓN»

	Ejemplares	P.V.P.
<i>Horizontes</i> (J. Montull)	<input type="checkbox"/>	3.800
<i>Garcés visto por Garcés</i> (J. Garcés)...	<input type="checkbox"/>	4.500
<i>Singladuras</i> (E. Arriaga)	<input type="checkbox"/>	5.000

Don DNI:

Dirección: C.P.:

Población: Teléfono:

(Firma)

EDITORIAL NAVAL
Montalbán, 2
28071 MADRID
Teléfono: (91) 532 82 66
Fax: (91) 531 14 43



Ejercicio «Tapón91»

LA Armada participa desde hace ya muchos años en ejercicio con Marinas de otros países, fundamentalmente de la OTAN, con notable mérito, pues lo es hacerlo en un nivel de igualdad con los buques de las principales naciones del Mundo Occidental.

Un ejercicio que cobra para nosotros una especial relevancia es el «Tapón» ya que al realizarlo en aguas del Estrecho y ser un ejercicio de los clasificados «INVITEX»; es decir, un ejercicio interno nacional, es España la que organiza e invita a participar al resto de los países. Este año aceptaron la invitación y aportaron buques de superficie, submarinos o aviones de patrulla marítima, las diez naciones siguientes: Alemania, Canadá, Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Portugal, Reino Unido y Turquía. Tuvo por objeto elevar los niveles de adiestramiento y de interoperatividad aliados en las siguientes modalidades de guerra marítima:

— Vigilancia, localización, seguimiento y ataque a submarinos en un escenario de doble amenaza, aérea y submarina.

— Operaciones antisubmarinas en un ambiente acústico difícil. Hay que señalar al respecto que el estrecho de Gibralt

ar, por sus peculiaridades oceanográficas y la cantidad de tráfico marítimo que lo atraviesa, es una de las zonas marítimas del mundo más complicadas desde el punto de vista anti-submarino.

— Operaciones coordinadas entre submarinos y aviones.

— Operaciones en tiempos de crisis.

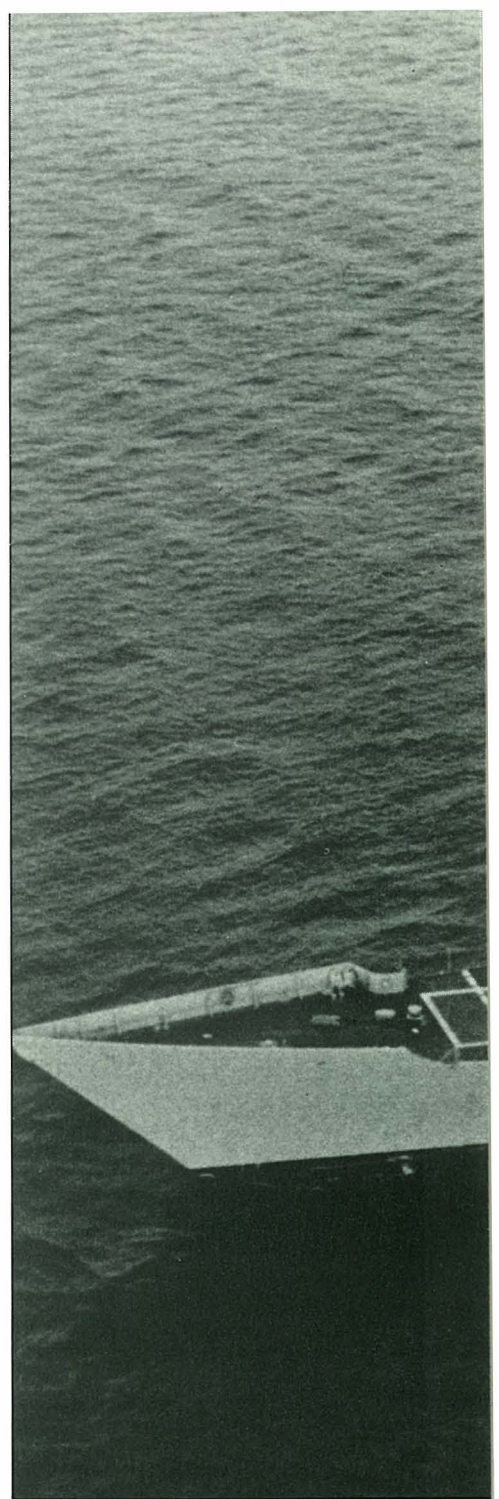
El supuesto de partida del ejercicio consistió «en una situación de crisis intensa, la coalición azul (BLUE), a la que pertenece España, decide controlar estrictamente el paso, en ambas direcciones, de submarinos de un hipotético oponente (OPFOR) a través del estrecho de Gibraltar, y si la situación alcanza la de hostilidades declaradas, impedir dicho tránsito y destruir los submarinos oponentes».

Los medios de juego fueron por el bando azul:

— Tres agrupaciones de buques de superficie, que operarán dos en el Atlántico y una en el Mediterráneo. Total: 16 escoltas antisubmarinos y dos buques de apoyo.

— Una agrupación de helicópteros antisubmarinos, que operó en la angostura del Estrecho.

— Dos submarinos.





Por el bando oponente:

— Cinco submarinos, que intentó forzar repetidamente el paso del Estrecho.

— Dos buques de superficie, en papel de buques de obtención de inteligencia sobre los movimientos de las fuerzas azules, en la situación de crisis.

— Aviones de combate «Harrier» de la Armada, que materializó la amenaza aérea.

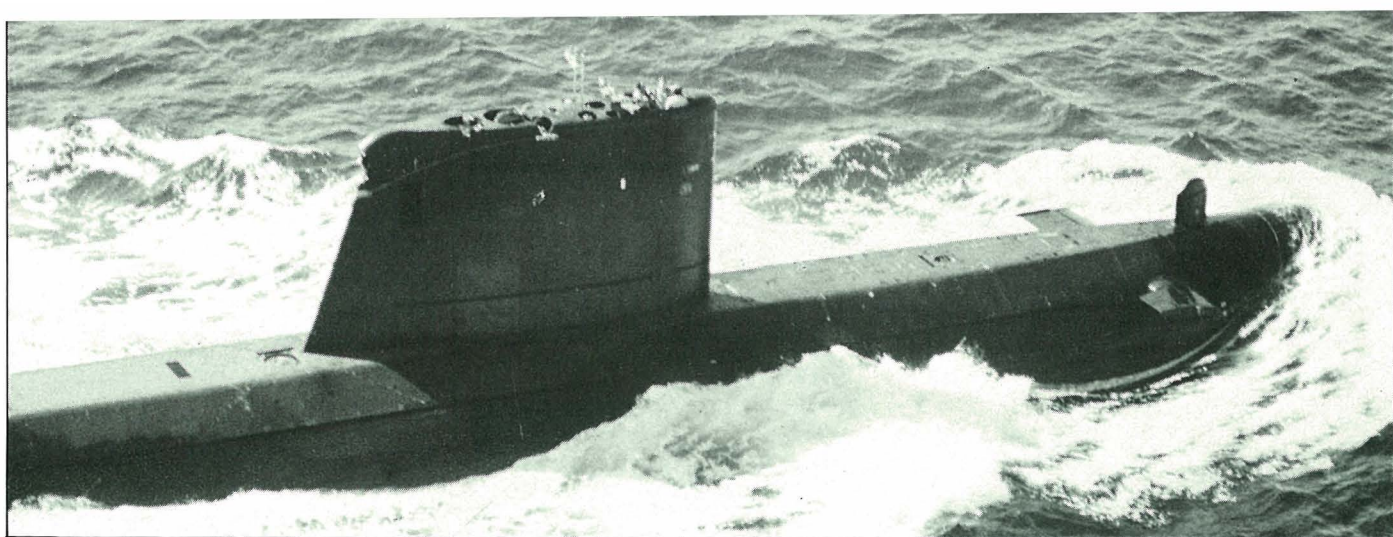
Recogemos en estas páginas las impresiones de dos estamentos implicados en el ejercicio «Tapón», las del Jefe de la Sección de Operaciones del



Estado Mayor de la Flota, C.N. don Juan José González-Írún Sánchez y las del C.N. don Antonio Moreno Barberá, Comandante de la Flotilla de Submarinos.

Opina el Jefe de la Sección de Operaciones del Estado Mayor de la Flota

Considera el C.N. González-Írún que el ejercicio «Tapón», ha representado para el Almirante Jefe de la Flota la posibilidad de conducir una de las operaciones navales importantes en que participan el resto de las Armadas de la OTAN. Es este un reto importante, y por los informes recibidos



se puede deducir que resuelto satisfactoriamente.

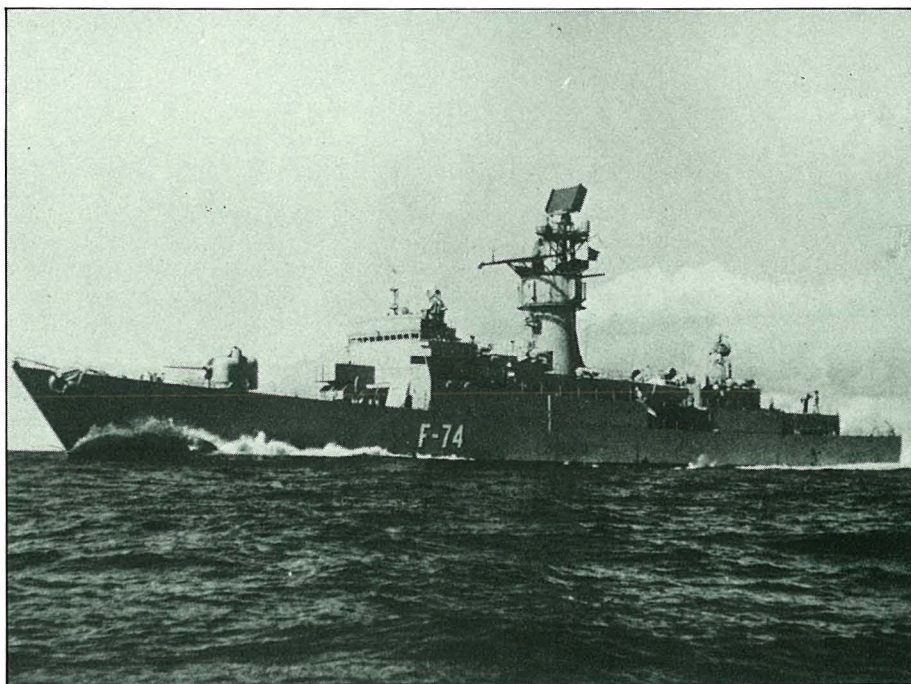
Debe tenerse en cuenta además que la conducción del ejercicio hubo que simultanearla, además, con la de las diversas unidades empeñadas en otras actividades; por ejemplo, había un buque en Noruega, otro en el Mediterráneo, un número relativamente elevado en el DISPLAY, etc.

Esto exige como requisito principal de la conducción, la flexibilidad.

Considera el C.N. González-Irún que la Armada cuenta con buques de alto nivel operativo y muy representativos, las fragatas son de primera línea, y el P/A Príncipe de Asturias, con el Grupo Aeronaval, desarrolla un papel muy brillante. Indudablemente se nos valora positivamente en las Marinas de nuestro entorno y se solicita continuamente nuestra participación.

De nuevo centramos nuestra charla sobre el Ejercicio «Tapón». Es un ejercicio básicamente antisubmarino y pretende valorar el control del Estrecho ante una amenaza de este tipo. También supone una utilización de medios aéreos relativamente elevada, siendo éstos uno de los más beneficiados en el ejercicio, en relación con su adiestramiento específico de lucha antisubmarina.

La conducción de las operaciones presentaba una dificultad añadida con el idioma, ya que se hablaba permanentemente en inglés; aunque ésta fue superada sin problemas; hay que tener en cuenta además que había representantes de diez naciones y tanto los mensajes como órdenes se redactaban e impartían en inglés. El C.N. González-Irún, se encontraba muy satisfecho de la labor desarrollada. Se había trabajado a tope, pero se habían recogido los frutos.



El C.N. González-Irún y su sección representan en este artículo a todo el Estado Mayor de la Flota, y nos atreveríamos a decir a todos los participantes de ésta, pues la verdad es que no existieron protagonistas sino un gran equipo que, bajo la conducción del Almirante de la Flota, consiguió, una vez más, que el nombre de la Armada y, por supuesto, el de España brillara a una altura digna.

Los submarinos en la operación «Tapón 91»

Indudablemente este ejercicio ha representado un hito importante en la vida de la flotilla de los submarinos, dentro de la gran actividad desarrollada a lo largo de 1991 en esta operación «Tapón 91». Correspondió a su Comandante actuar como Autoridad Operativa de todos los submarinos, siete en total, entre nacionales y extranjeros y conducir sus operaciones, tanto en un bando como en otro.

En cuanto a los resultados, cabe destacar que se efectuó el control de seguridad sin ninguna novedad y la conducción del ejercicio, a pesar de haberse desarrollado fuera de su lugar habitual, Rota, en vez de Cartagena, resultó sencillo, fluido y sin problemas, empleándose una radiodifusión especial para submarinos con gran fiabilidad. Cabe destacar que ha sido un ejercicio que ha ofrecido una magnífica oportunidad de adiestramiento, al haberse efectuado en aguas de gran interés para la Armada y en él se ha confirmado la integración, entendimiento y mutua cooperación entre las unidades de las diferentes naciones aliadas.

Participaron en la operación, por parte de la Armada, los submarinos «Mistral», «Galerna», «Delfín» y «Narval» además del USS «Boston» por EE.UU.; NRR «Alba-Cora» por Portugal y el ITS «Primi» por Italia.



Previsión de destinos 1991/1992

CON la entrada en vigor de la Ley 17/1989 de 19 de julio, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, se establece una nueva estructura de Cuerpos y Escalas que obligó a definir las correspondientes plantillas, de acuerdo con las necesidades de la Armada y dentro de los límites de efectivos autorizados por la Ley 8/1986, una vez deducidos los correspondientes a los Cuerpos Comunes.

Estas plantillas, a las que denominamos Plantillas de Referencia, son el objetivo a alcanzar, y el tránsito hacia ellas se hará durante los próximos años mediante las Plantillas Transitorias Anuales que sirvieron de base para la redacción de la Previsión de Destinos 91/92 y seguirán siéndolo de las sucesivas Previsiones.

Este cambio tan importante en la estructura de personal y las nuevas plantillas, implicaría un gran número de cambios de destinos, con los consiguientes perjuicios personales; por lo que la adaptación se llevará a cabo de una manera gradual a lo largo de los próximos años, con el propósito de adecuar las necesidades a las existencias de personal.

La regulación de todo este proceso y para el caso concreto de las Escalas Básicas se tradujo en establecer modificaciones que podrían fijarse con carácter general, en el 30 % de los cambios a efectuar teniéndose en cuenta, además, los diferentes pases a la situación de Reserva por edad, a la Escala Media, a la Reserva Transitoria, ingreso en la Escala Básica de Suboficiales procedentes de la Escala de Complemento y las bajas de diferentes buques, así como algunas unidades del Tren Naval. Esto dio lugar a cerca de 200 vacantes publicadas de cualquier especialidad, lo que sumado a los cambios habidos, produjeron un total de 250 excedentes de previsión. Lo que condujo a la publicación de vacantes y asignación de destinos con un cómputo global de 829 destinos cubiertos, que comparados con los asignados en 1990 en que se cubrieron 810 vacantes dan un superávit, para este año de 1991, de 19 destinos.

Con objeto de clarificar los términos empleados en este proceso, se establecen las siguientes definiciones:

— Plantillas de Referencia, son las definidas en el Real Decreto 255/91 de uno de marzo (BOD.45) resultantes de adaptar a la nueva estructura de Cuerpos y Escalas los efectivos autorizados en la Ley 8/86.

— Plantillas Transitorias, son las definidas en la Orden Ministerial 20/1991 de marzo (BOD.54) para el período 91/92.

— Destinos de Prioridad. I: Son aquellos por más sobre la Plantilla y que la Plantilla Transitoria permite tener cubierto hasta el 30 de junio de 1992.

— Destinos de Prioridad. II: Son aquéllos por más sobre la Plantilla Transitoria para el año naval 91/92 (P.T. 91/92), que está previsto que desaparezca durante este período.

Consideraciones del Alper sobre la Ley 17/19 reguladora del régimen de personal militar profesional

DURANTE la visita del Almirante, Jefe de Personal a la Zona Marítima del Cantábrico, los días 28 y 29 de octubre pasado, tuvo lugar en el Salón de Actos de la antigua Escuela de Máquinas un coloquio con los Suboficiales destinados en Ferrol, para conocer su estado de opinión y las posibles inquietudes que la nueva normativa de desarrollo de la Ley 17/1989, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, han producido en este personal de la Armada.

En general, las preguntas formuladas durante el coloquio estaban, en su mayoría, relacionadas con los cambios que toda nueva Ley produce y, en particular, las modificaciones en las expectativas personales de carrera.

Por ser de interés general las consideraciones que se adujeron al hilo de las preguntas efectuadas, a continuación se exponen las más importantes:

— La Ley 17/1989 pretende, como señala en su preámbulo, crear un marco legal con criterio de globalidad para todo el personal de las Fuerzas Armadas y todas las contingencias que comporta la carrera del militar profesional.

— El acceso a la Escala Especial, por la modalidad «B», que contemplaba la legislación anterior (Ley 19/1973), ha sido derogada a la entrada en vigor de la nueva Ley; pues ésta sólo contempla el cambio de Escala por los mecanismos de promoción interna; sin embargo deja abierta esta posibilidad para los que cumplían las condiciones a la entrada en vigor de la Ley, en el momento de su pase a la situación de Reserva. La posible discrepancia que puede aparentar la Disposición Transitoria Quinta, con respecto al Ejército del Aire, se debe a que el empleo de Teniente estaba incluido en la propia Escala donde estaban los Subtenientes, no como en la Armada que suponía un cambio real de Escala.

— El Suboficial Mayor, máximo empleo de las Escalas Básicas, es una de las innovaciones de la Ley 17/1989. Está en estudio un Programa para potenciar esta figura, que en principio ocupará destinos relevantes en los distintos órganos de la Armada. Durante este año naval sólo habrá 22 en el Cuerpo de Especialistas y 3 en el Cuerpo de Infantería de Marina, que en el período de 5 años al completar su plantilla será 111 y 17, respectivamente. El curso de capacitación, pretende proporcionarles una formación general que los desvincule de su Especialidad de origen y puedan ejercer puestos de responsabilidad.

— El R.D. 255/1991, de adaptación de las Leyes de Plantillas, fija para todos y cada uno de los empleos los efectivos de la Escala Básica, esto supone un cambio fundamental en lo que a progresión de carrera supone, pues la legislación anterior globalizaba los efectivos cada dos empleos, SB.-BG. y SG1°-SG., lo que suponía el ascenso a SB. y SG1° sin necesidad de vacante, una vez cumplidos los tiempos de condiciones. Esto y los nuevos tiempos medios de permanencia que fija la Ley, determinan la configuración de las plantillas, lo que supondrá tiempos mayores de permanencia en los empleos. Sin embargo, en las plantillas transitorias anuales se procurará, dentro de lo posible, arbitrar el procedimiento para disminuir los retrasos en los ascensos durante el período transitorio de adecuación de plantillas. Hay que considerar como logro el aumento de las retribuciones para los Suboficiales Superiores, ahora incluidos en el Grupo B.

— La Disposición Final Primera, cuatro, establece que reglamentariamente se determinarán los trámites y condiciones de ingreso en la Real y Militar Orden de San Hermenegildo de los Suboficiales que posean la Cruz de la Constancia en el Servicio. El carácter reglamentario de esta norma obliga que debe hacerse por Real Decreto, lo que supone un largo trámite. El organismo originador es la DIGENPER, que en este momento tiene en estudio y trámite once Proyectos de Real Decreto, diecisiete Ordenes Ministeriales y siete Programas.

— Los efectivos de la Escala Básica del Cuerpo de Especialistas e Infantería de Marina están por debajo de los globales autorizados, por ello no pueden darse pases a la situación de Reserva Transitoria y Reserva, sin embargo todos los años se dan algunos para acomodar los efectivos de las promociones a la teóricas que permitan una progresión de carrera óptima.

— El Proyecto de Real Decreto de las Escalas a extinguir, que permitirá alcanzar el empleo de Sargento en la Escala Básica a los Cabos 1° veteranos, con más de 18 años de servicio, ya ha sido informado favorablemente por el Cuartel General de la Armada, lo que supondrá su próxima publicación y entrada en vigor.



Campeonatos Interacademias 1991



EN el marco incomparable de la ría de Pontevedra, la Escuela Naval Militar (ENM) ha hecho reverdecer los laureles de sus mejores años, ganando merecidamente el Campeonato Interacademias 1991. Sus rivales, la Academia General Militar (A.G.M.) y la Academia General del Aire (A.G.A.) conceden mayor valor a esta victoria, pues persiguieron con tesón el triunfo. Los tres participantes subieron al podium de los campeones en caballerosidad, buenas formas y espíritu de lucha; por todo ello, nuestra más cordial enhorabuena a la E.N.M., a la A.G.M. y a la A.G.A.

El hecho de ser la anfitriona y el que en anteriores campeonatos su papel no pasara de discreto, impulsó a la Escuela Naval a realizar un esfuerzo especial en la preparación de estos Campeonatos, según nos cuenta el C.C. don Manuel García de Quesada

Fort, Jefe de Instrucción de la misma; quien destaca que los alumnos dedicaron muchas horas de su tiempo libre para prepararse; y, como ha podido verse, con buenos resultados.

Destaca también la labor de todos los profesores del área de educación física y tiro, así como la del C.F. Touza; que, encontrándose destinado en Pontevedra, colaboró de forma desinteresada y digna de mayor encomio, en la preparación de los alumnos.

Resalta la dificultad de las pruebas de Pentalón, para los alumnos, ya que exigía «estar a punto» en cinco pruebas diferentes, con un escaso margen de tiempo. Se dedicó a ella más de un año y se escogió con mucho cuidado el personal participante.

Se ha intentado, por otra parte, que los alumnos participasen en muchas actividades exteriores, con clubes de

la Zona, en atletismo fundamentalmente. Concretamente en los Campeonatos Gallegos Absolutos, se consiguió colocar varios atletas entre los diez primeros. También se realizaron varias carreras de orientación y se organizaron los Campeonatos de Tiro de la Armada, con participación de alumnos. Asimismo se ha organizado dos competiciones anuales, una de invierno y otra de primavera, de todos los deportes, incluidos en estos Campeonatos Interacademias, que sirvieron de aliciente para los alumnos y de preparación a largo plazo.

En natación se ha notado mucho la preparación del entrenador D. Gerardo Steudel, Subcampeón de Europa de veteranos en 200 m. espalda y, en judo, se han obtenido buenos resultados tras el trabajo desarrollado y se desea continuar en esta línea. Los jugadores de tenis están federados, participando en competiciones con otros clubes, especialmente el de Pontevedra y el Rías de Villagarcía. Globalmente el deporte en la Escuela Naval es importante para todos los alumnos, ya que forja una serie de virtudes, como espíritu de sacrificio y espíritu de equipo, así como fomenta la caballerosidad.

El C.C. Quesada quiere agradecer a los alumnos su dedicación y entrega cuyos frutos han recogido y a los Coroneles de Infantería de Marina Pasquín y Díaz del Río, la constante atención que han dedicado al deporte en la Escuela Naval.

TIRO

Es este un deporte que está cogiendo auge en la Escuela Naval de la mano del C.C. Crespo y del T.N. Lewicky. Nos cuentan que la selección de los alumnos se realiza en la galería de tiro con «armas de aire comprimido»; preparándose tres equipos, arma corta, arma larga y pentatlón, en la faceta de tiro.

Se cuenta con buenas armas para los ejercicios y con equipos de preparación. Se practican tres modalidades de tiro, una civil y dos militares; la primera es el de tiro con armas de aire comprimido, modalidad olímpica que permite practicar de forma económica, y sin necesidad de grandes desplazamientos.



Los alumnos que participaron en el Campeonato sacrificaron muchas horas libres, entre semana, y también sábados y domingos para prepararlo, fueron siempre voluntarios, porque tienen afición; piensan que, dentro de algunos años, varios de estos alumnos estarán en el Equipo Militar de España.

Quieren agradecer al C.N. Arcilla, su colaboración, pues en el arma corta hizo el «ajuste fino». Cuentan con orgullo cómo se abrazaron los alumnos de la A.G.A. y de la E.N.M. cuando salieron empatados en el concurso de tiro de velocidad; luego, en un segundo recuento, ganó el alumno de la Escuela, pero el abrazo había quedado allí, como una muestra de amistad y compañerismo.

La preocupación entre la competición se refleja en los alumnos; estaban pálidos ante la responsabilidad asumida.

NATACION

D. Gerardo Steudel Cabrera es profesor de natación de la E.N.M. desde el año 1986, Licenciado en Educación Física y Deportes y Entrenador Superior en Natación, a la que ha dedicado su vida. Nos informa que tuvo problemas para formar la selección, ya que algunos alumnos se encontraban en el «Elcano».

Los alumnos tuvieron sesiones de 30 y 45 minutos, tres veces por semana y se aprovechaban los fines de semana para recuperar, pues hay que hacer compatibles los entrenamientos con la vida escolar.

Piensa D. Gerardo que los resultados ha sido muy satisfactorios y como dato curioso nos cuenta que hubo que eliminar a un alumno con muy buenas marcas por problemas de estudio; afortunadamente su relevo las mejoró. El nivel de competición fue muy alto, y se han batido varios récords interacademias, en algunos casos, por tres participantes.

JUDO

Participaron seis alumnos, dos por cada peso: ligeros, medios y pesados. Se consiguieron varias medallas, lo que es un éxito, si se tiene en cuenta que hubo que luchar contra el tiempo.

Verdaderamente hace falta fuerza de voluntad y pundonor para participar, pues en la Escuela sólo había «cinturones marrones» frente a «cinturones negros» de las otras Academias.

ATLETISMO

El C.F. Touza, lleva más de un año preparando a los alumnos, ahora empezará a preparar el próximo cam-

peonato interacademias que se celebra en la A.G.A. en San Javier (Murcia). Nos dice que «no queda más remedio, hay que volver a empezar»; aunque esta vez resultará más fácil, ya que los vencedores tirarán de los que ahora empiezan.

En los dos últimos meses se dedicaba media hora, todas las mañanas, para realizar el trabajo primordial; luego tres días por la tarde y los sábados se remataba el trabajo. Nos cuenta el Tte Coronel Touza, la buena colaboración prestada por el Teniente de Intendencia D. Mario Barreiro, que se dedicaba a los lanzadores.

El éxito fue total e inesperado, fruto del trabajo diario. Se ganó porque se trabajó mucho y con constancia; «nadie da nada sin trabajo», nos comenta el Tte Coronel Touza. Se compitió también en la calle, en cross y en el Campeonato Gallego de pista cubierta. Ha sido una preparación organizada lo mejor posible dentro de las limitaciones de la Escuela Naval.

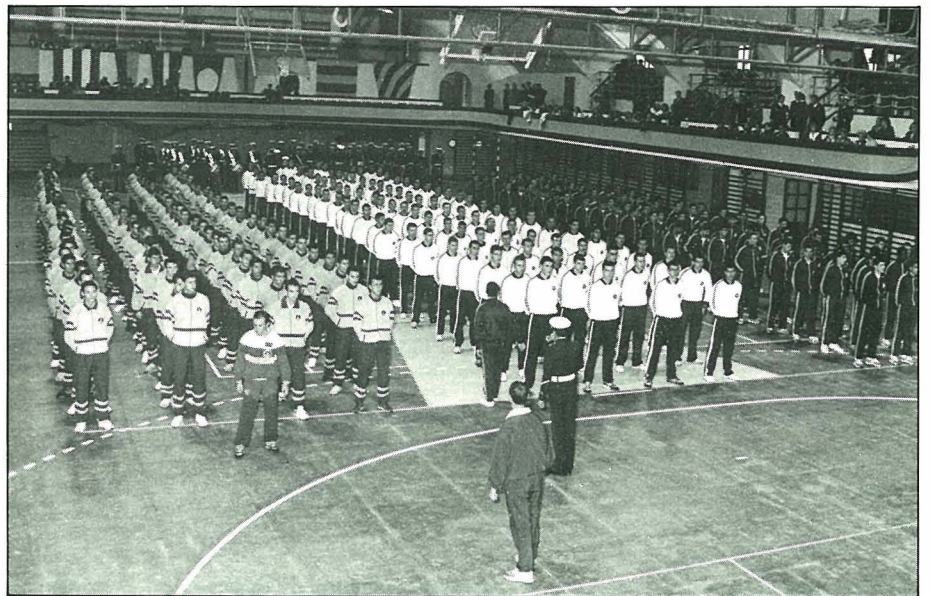
Capitán de Infantería de Marina D. Ignacio Yáñez González

Coordinador de todos los trabajos, como Jefe de la Sección de Educación Física y Deportes, nos cuenta que se inició la preparación en septiembre de 1990, sobre todo con los equipos que, por contar con más componentes cuesta más conjuntarlos: Atletismo, Baloncesto, Balonvolea y Balonmano; continuando con el resto de los equipos a partir de enero.

Ahora se han recogido los frutos. El entrenamiento se realizaba por la mañana dedicándose tres veces a la semana, la tarde para entrenamientos específicos y técnicos.

Un boletín de noticias muy especial el «Tambo Sport»

Con motivo del Campeonato Interacademias se pensó en hacer un Boletín de noticias, que mantuviera informado a todo el personal del desarrollo de las pruebas, por un lado y, por otro, publicar una serie de artículos que recogiesen los acontecimientos más importantes, en clave de humor. Se buscaba la noticia y el entretenimiento, «informar divirtiéndose», fue el tema escogido.



Se contaba para ello con la redacción de la revista «TAMBO», de gran solera entre los alumnos, y el sistema informático de la Escuela, para agilizar el trabajo. El C.C. Carnicero y el T.N. Delgado, ofrecieron su colaboración desinteresada para desarrollar el programa, luego se buscó un equipo de redactores no muy amplio, pues había que trabajar contra reloj.

Hubo alumnos que se ofrecieron a hacer de «correos», trayendo «caliente» la información sobre las competiciones, según se iban produciendo, o las noticias que pudieran ser de interés.

Este trabajo exigió una dedicación exclusiva de 8 de la mañana a 10 de la noche, y fue posible gracias a la colaboración de todos. Normalmente se entregaban los números alrededor de las 8 de la tarde, y los alumnos cuentan con orgullo, cómo el Comandante de la Escuela reclamó una mañana su número, pues aquél día se había distribuido tarde.

El C.C. Carnicero, Delegado de Información de la Escuela en los Campeonatos, confesaba que le ocupó más tiempo el Boletín que el tener que atender a la prensa local.

Para la elaboración e impresión del Boletín se montó en el Gimnasio de la Escuela, un Centro de Información con tres pantallas conectadas con el ordenador central, y tres impresoras; se contaba además en la línea de meta con otro ordenador para transmisión de datos.

Se llegaba a la redacción a las 8 de la mañana y se ultimaba la relación de participantes en cada prueba preparándose los ficheros y redactando artículos o realizando dibujos. Hacia las 12,30 h. se iniciaba el pase de resultados a la redacción, completándose luego con los de la tarde. Hacia las 19,00 horas se editaba y distribuía el Boletín.

En la redacción colaboraban también alumnos de la A.G.M. y de la A.G.A., así como personal de la Escuela de Educación Física de Toledo. Terminado el Boletín se mandaba por FAX a la A.G.M. y a la A.G.A.

Opinan los alumnos

Los alumnos resaltan el buen ambiente en que se desarrollaron las pruebas. Un hecho constante era ver como se «luchaba a muerte» durante la competición, para nada más terminar ésta, convertirse de nuevo en amigos, e irse a la calle a tomar unas copas o un refresco, pues había muchos compañeros de preparación para ingreso a los que hacía mucho tiempo que no se veía.

Un alumno tahlilandés piensa que hubo suerte, pues se compitió en casa con viento y lluvia; él batió el record de la E.N.M. en salto de longitud y, al terminar, se fue de copas con sus adversarios, «la verdad que no muchas», concretó.

En natación se batieron todos los récords, y en tenis hubo mucha rivalidad; un alumno de la E.N.M. que se

enfrentó al alumno que le había eliminado en Zaragoza, logró vencerle en Marín.

En la Competición de Orientación Militar la complejidad propia de la misma se vio incrementada con el mal tiempo; un alumno comentaba la dificultad que supuso para los de las Academias invitadas el enfrentarse al tojo, pues al no conocer esta planta espinosa, les inspiraba un cierto respeto y procuraban rodearla.

Opina el C.N. Comandante Director de la Escuela Naval Militar

Al terminar hace dos años el Campeonato Interacademias en la A.G.M., en Zaragoza, se sabía que en 1991 tocaba organizarlo a la E.N.M. se contaba pues, con un cierto tiempo para organizarse, lo que podía ser contraproducente, pues se veía distante en el tiempo.

La organización de un Campeonato Interacademias es complejo, no sólo en el aspecto deportivo, sino también en el aspecto social y de protocolo, se dividió pues el trabajo. Por ello el Director desea resaltar la labor desarrollada por todo el personal de la Escuela, pues nadie quedó fuera de los grupos de trabajo. Resalta también la ayuda recibida de la Dirección de Enseñanza Naval, organismo del que depende la Escuela, así como la colaboración eficaz del centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada, que trabajó día y noche, incluidos

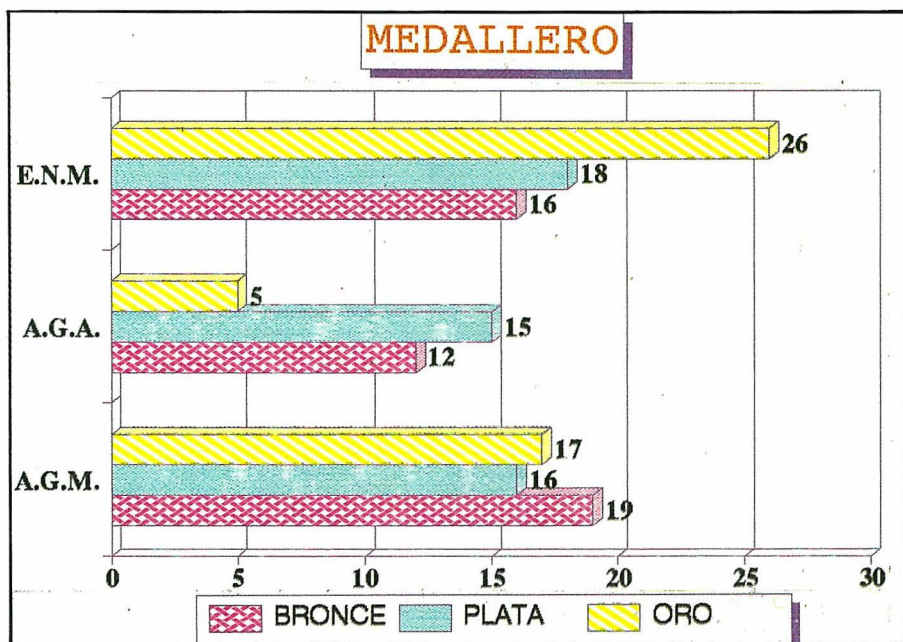


los fines de semana, en la preparación de los programas. Se hizo una planificación en la que se contemplaban las competiciones deportivas, los actos culturales, sociales y turísticos; lo que afortunadamente pudo desarrollarse en su totalidad.

En lo deportivo piensa el Comandante que el mayor éxito fue conseguir una convivencia ejemplar entre los alumnos de la E.N.M., A.G.M. y A.G.A. «se palpó un alto espíritu de deportividad», nos comenta; puede servir de ejemplo el regalo de su medalla que hizo un alumno de la Escuela a otro de un Ejército diferente que, habiendo entrado delante de él, fue descalificado.

En el aspecto deportivo todos quedaron sorprendidos ante el éxito alcanzado, «fue una sorpresa muy agradable, aunque hay que tener en cuenta que jugábamos en casa y el ambiente siempre influye», nos comenta el Director; el mal tiempo también colaboró, pues la lluvia escasea más en Zaragoza y Murcia; «fueron unos campeonatos navales, por aquello de «pasados por agua», nos comentó en broma el Director.

Faltan ahora dos años para la celebración de los próximos Campeonatos Interacademias, deseamos que la Escuela Naval Militar conserve los laureles ganados en 1991, y que sus rivales, la Academia General Militar y la Academia General del Aire, sean tan dignos rivales como lo han sido este año.



ATLETISMO			
Oro	Plata	Bronce	
E.N.M.	9	8	5
A.G.M.	6	4	
	6	A.G.A.	1
	4	5	

NATACION			
Oro	Plata	Bronce	
E.N.M.	4	2	1
A.G.M.	1	2	2
	A.G.A.	0	1
			2

TIRO			
Oro	Plata	Bronce	
E.N.M.	4	3	4
A.G.M.	2	2	3
	A.G.A.	2	1
		3	

PENTATHLON			
Oro	Plata	Bronce	
E.N.M.	5	0	4
A.G.M.	1	6	2
	A.G.A.	1	1
			1

En el resto de pruebas hasta completar el total, nos encontramos con la siguiente relación de medallas:

Oro	Plata	Bronce	
E.N.M.	4	5	2
A.G.M.	7	2	6
	A.G.A.	1	3
		6	



Las Islas Afortunadas vistas por los peninsulares



HACE ya mucho tiempo tuvimos la suerte de poner pie en la isla de Gran Canaria, durante el viaje de fin de curso de los alumnos de la Escuela Naval. Posteriormente conocimos Tenerife, La Palma y Lanzarote.

Ahora en una de nuestras visitas a la Base Naval de Las Palmas, pudimos charlar con diferentes mandos y personal de la Armada que, procedentes de la Península, han recalado por un tiempo, o de forma prácticamente definitiva en esta Zona Marítima. Con ellos intercambiamos opiniones sobre estas hermosas islas.

ALMIRANTE JEFE DE LA ZONA MARITIMA

El Vicealmirante Delgado Manzanas, nos cuenta que vino a este destino encantado, ya que se trataba de un mando realmente bonito, lo único que ha sucedido es que en estos momentos se encuentra todavía más satisfecho que cuando llegó. Considera a los canarios como personas profundamente afectuosas, que aman sus islas y agradecen a los foráneos que se encuentren en ellas como en sus propias casas. Este es su caso.

Sólo encuentra una pega y es la distancia económica que la separa de la Península.

Hablamos ahora sobre la festividad de la Virgen del Carmen Patrona de todo el personal de la mar. En

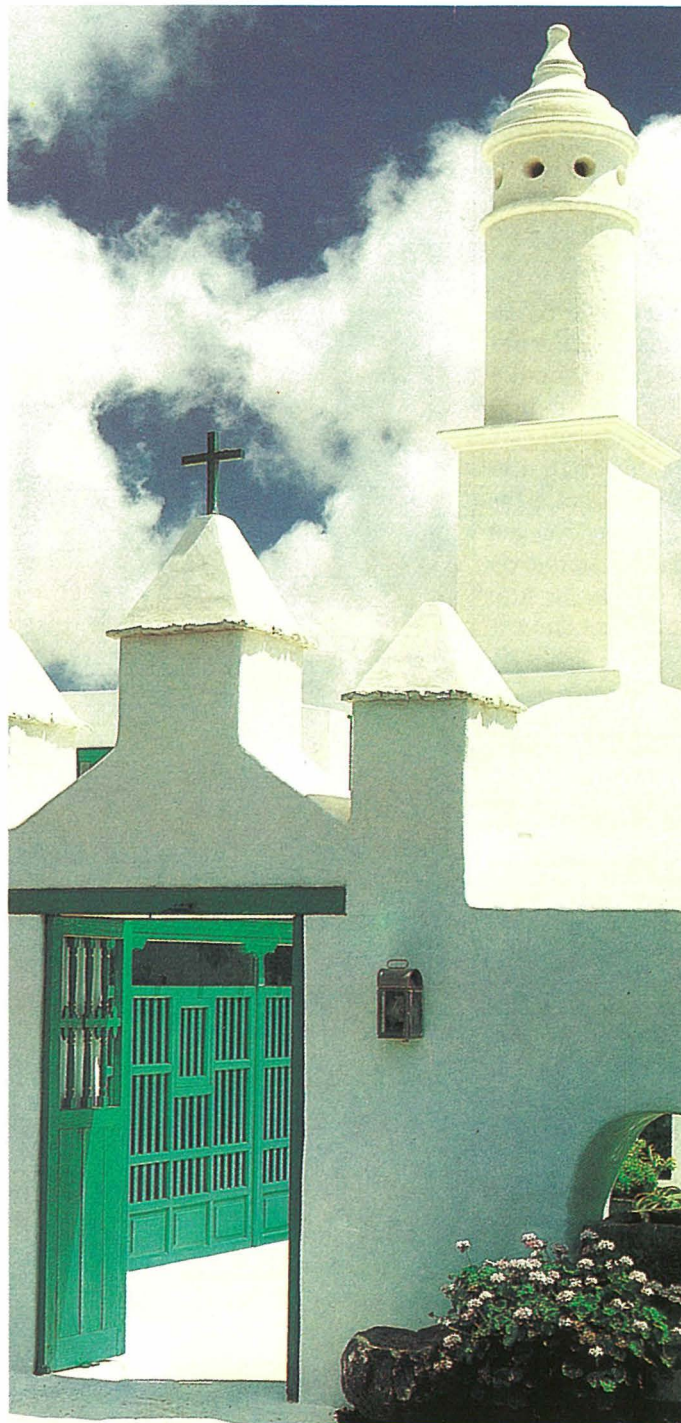
Canarias se la tiene una especial devoción, por ejemplo en el barrio de la Isleta, de la ciudad de Las Palmas, las fiestas en su honor se prolongan durante dos semanas. Por su parte la Armada la festeja con una cena-baile y una Misa de Campaña, a la que asistieron las Autoridades, el Cuerpo

Consular y numeroso público.

En cuanto al clima es una auténtica delicia, en las cuatro estaciones del año en invierno las temperaturas son suaves y en verano el calor se puede soportar perfectamente.

Hablamos ahora de las diferentes islas que constituyen el archipiélago canario el Almirante cree que la mar separa, de forma que cada isleño tiene su propia idiosincrasia, si bien el trato con todos ellos tiene siempre como base un profundo cariño hacia la Armada. «Se la quiere de verdad, se valora su labor y por ello mi vida está llena de satisfacciones», añade el Almirante.

Piensa que la ciudad de Las Palmas ha cambiado mucho en los últimos años y llaman su atención las nuevas Avenidas con jardines verdes y muy cuidados a ambos lados de la calzada así como lo mucho que se ha extendido la ciudad.



EL PERSONAL DE LA INFANTERIA DE MARINA

El Comandante D. Leopoldo Chanca Cidras, los Subtenientes Gil Gundin y Villar Prieto y el Brigada Muñoz Buil se van cediendo la palabra en un diálogo abierto sobre las islas Canarias. Hablan en primer lugar del Municipio de Tias en la isla de Lanzarote, donde la Agrupación realiza muchas de sus maniobras y resaltan las extraordinarias relaciones que mantienen con la población, que culminan siempre con una comida de confraternización.

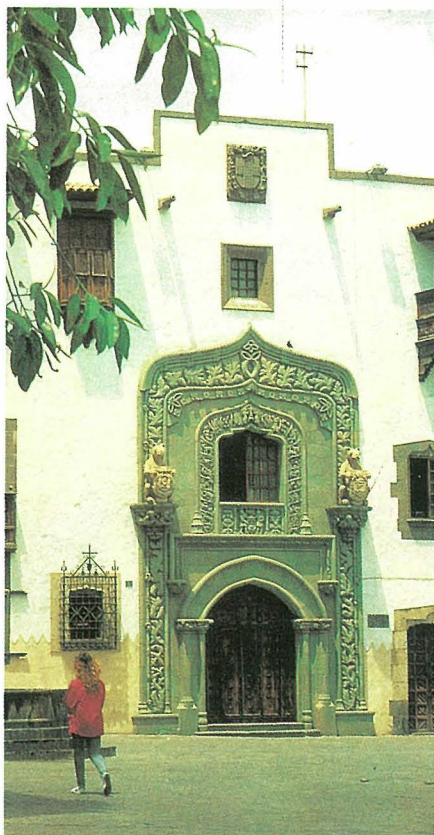
Piensan que todas las islas tienen su particular belleza y sobre el canario dicen que «tiene siempre el corazón abierto y nunca dice que no».

De la isla de La Palma la variedad de su paisaje y los cambios de su climatología, en el Norte siempre es primavera, en el Sur Otoño, en el Este Invierno y en el Oeste Verano.

Otra virtud del canario que llama la atención del peninsular es su generosidad, «dan lo que tienen y lo que no tienen» como ellos han podido comprobar a lo largo de las muchas actividades castrenses que han ido realizando por estas hermosas tierras canarias por último añaden que «el canario es una persona entrañable de carácter acogedor, de forma que uno se siente integrado en la sociedad canaria rápidamente».

EL PERSONAL DE SANIDAD DE LA CLINICA NAVAL

Charlamos con el Teniente Coronel Farmacéutico D. Manuel García García, el Comandante de Sanidad D. Miguel Segovia y los Tenientes Herrera, González Hernández, Botello y Vázquez. En la reunión se integra el Director de la Clínica, Comandante Médico D. Carlos Luzardo Del Rosario, que no disfrutó del uso de la voz, pues siendo canario de nacimiento «le vedamos», hablar de sus islas. Lo que hicimos fue abusar de su bondad y pasear por la Clínica como por nuestra casa, siempre encontramos una acogida muy afable y un desvivirse todos por atendernos, por ello en un deber de justicia lo constatamos aquí.



Todos están de acuerdo en que el mayor problema es el que se crea al desplazarse a la península debido al binomio distancia-precio. El ambiente en el trabajo es inmejorable, confesaban los Tenientes y nosotros damos fe de ello pues en la Clínica reinaba un clima realmente distendido. Sirva de ejemplo que «nos colamos» literalmente en el despacho del Director, éste nos saludó y siguió luego con su trabajo de seleccionar unos equipos para analizar la potabilidad del agua para buques y dependencias mediante un sistema sencillo de comparación de colores. Nos llamó la atención su preocupación por encontrar un sistema simple, eficaz y económico y la meticulosidad con la que pedía información.

El más veterano de los asistentes lleva ya cuarenta años en la isla y el más moderno un mes. El Comandante Segovia, que ha pasado la mayor parte de su vida profesional en la Clínica se encuentra próximo a pasar a la Reserva y piensa quedarse a vivir en Las Palmas.

El Teniente más moderno en el destino, confiesa que ha venido forzado y todavía no ha orientado su vida de forma definitiva. En relación con el trabajo piensa que éste es inmejorable, el trato de la gente es estupendo y el verano muy soportable gracias a la buena temperatura. Le llama la atención el tráfico tan rápido de la isla y piensa que Las Palmas es una ciudad muy cosmopolita.

El Teniente Coronel García García, llegó a Las Palmas hace veinte años, por sólo seis meses. Al principio siempre que podía intentaba volverse a Madrid, pero se casó, vinieron los hijos y se ha asentado definitivamente en las islas Canarias, al llegar a la conclusión de que la vida en ellas, es francamente agradable.

Le toca ahora la vez a los Tenientes, algunos de ellos llevan cuatro meses otro ocho años, al principio vino con la idea de volverse a San Fernando, pero le ha gustado la vida en esta ciudad y se ha quedado. Todos están de acuerdo del compañerismo a «tope» que reina en el servicio, «se trabaja en equipo», piensan que la calidad del servicio médico que se imparte es muy buena y consideran que el marineru recibe una muy buena atención.

Por último entrevistamos a Doña Isabel López Soler, que atiende la Farmacia. Gallega natural de Ferrol lleva ya diecinueve años en la isla de Gran Canaria sin haber perdido su más puro acento natal. Casada tiene muchas amistades canarias, «gente muy buena desde luego» en su opinión. Está contenta de su trabajo de tal forma que afirma ser «la persona más contenta de su trabajo en toda la Marina» y asegura que «llorará y mucho» cuando se vaya alguno de los Jefes que ahora tiene.

Hasta aquí las impresiones recogidas entre peninsulares que viven en las Islas Afortunadas. Nosotros como peninsulares creemos que es de justicia decir que les entendemos, más aún les envidiamos.

El hecho de que el Comandante Luzardo, sea el único canario «colado» en esta entrevista, no debe excluirle de ésta, por ello le permitimos que, en justa correspondencia, hable de la península. Cuenta que estudió la carrera de Medicina en Santiago de Compostela, ciudad a la que considera su segunda tierra conservando muy buenos amigos en Galicia y Asturias, posteriormente vivió algunos años en Palma de Mallorca, al final le entró la morriña y se vino a Canarias.

Hemos intentado recoger en estas páginas cómo ven los peninsulares a las islas Canarias, hemos tenido la suerte de poder recoger cómo ve un canario la península.



Entrevista al Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico



El Almirante D. Francisco José López de Arenosa Díaz, desempeña el destino de Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico. Madrileño, casado y padre de seis hijos, ingresó en la Armada el 15 de Enero de 1949, habiendo desempeñado numerosos destinos, tanto de mar como de tierra, a lo largo de la geografía española.

El Almirante López de Arenosa nos recibe en su despacho. Educado y serio destaca en él la atención con que escucha a su interlocutor, lo que hace que la entrevista transcurra, desde el principio, por cauces distendidos.

Tenemos pues la obligación de agradecerle las atenciones recibidas y la colaboración que en todo momento nos ha prestado.

(Por María González Antón)

—Almirante, desde que recibió su despacho de Alférez de Navío, hace ya algunos años, hasta este momento en que ha alcanzado la máxima graduación en la carrera militar, habrán pasado muchas cosas. ¿Nos podría contar qué ha representado para usted este transcurrir del tiempo al servicio de la Armada?

—Hace ya treinta y ocho años que recibí el despacho de Alférez de Navío, lo que representa un período de tiempo bastante largo. Es prácticamente toda la vida activa de un hombre.

Para mí ha representado más que nada el vivir una vocación mantenida, una vocación que es fuente de grandes satisfacciones, a pesar de las dificultades, de aquellas cosas de las que habitualmente nos quejamos y de los pequeños inconvenientes de la vida diaria. La verdad es que esta vida tiene muchos alicientes y satisfacciones y los años que me han tocado vivir han estado llenos de cambios y evoluciones continuos, motivo este para estar siempre vivo, lejos de la monotonía.

—Almirante, de la Armada que usted conoció, a la actual ¿cree que existen diferencias sustanciales; y de haberlas, cuáles son a su juicio?

—Sí, ha habido cambios óptimos, hay que tener en cuenta que el mundo ha evolucionado durante este tiempo, que la sociedad ha cambiado y que la Armada se encuentra dentro de este tiempo y esta sociedad, por lo que ha evolucionado igual que nuestro entorno, incluso se podría decir que ha ido, en algunos momentos, en vanguardia de esta evolución, ya que por su propia naturaleza vive abierta al mundo exterior, fuera muchas veces de nuestras fronteras, y por consiguiente es muy sensible a esa continua evolución.

Salí oficial en 1953, fecha en la que con la firma de los primeros convenios hispano-norteamericanos, España comenzó a abrirse al mundo exterior, después de la Segunda Guerra Mundial, y por ello mi carrera sigue un poco la historia de esa apertura. Ha habido renovación de buques, de tecnología y sobre todo de ideas. Se vive mucho más abierto a nuestra sociedad, tiempo y mundo.

«La Armada por su propia naturaleza vive abierta al mundo exterior, fuera muchas veces de nuestras fronteras y por consiguiente es muy sensible a la continua evolución de nuestro entorno»



La zona Marítima del Cantábrico se extiende a lo largo de todo este mar hasta el Atlántico.

«Esta extensa zona marítima presenta gran diversidad en diferentes aspectos y situaciones y muchos problemas de diferente naturaleza las crisis de la marina mercante, la de construcción naval, los problemas del sector pesquero... muchas familias dependemos del mar»



—**Almirante, Ferrol, como Base Naval, ha ocupado siempre un lugar relevante en la historia de la Armada, ¿qué representa para usted ejercer el mando precisamente desde ella?**

—Es un poco como cerrar el ciclo de mi vida en la Armada, yo empecé como oficial en Ferrol, aquí tuve mis primeros destinos como Alférez de Navío, en esta ciudad monté mi primera casa, recién casado, aquí nació mi primera hija, esto es pues, una manera de terminar como empecé.

Ferrol es un lugar que ha evolucionado como todas las ciudades y tiene un papel propio y muy importante en la vida de la Armada. Fue contruida a impulso de ésta, en el siglo XVIII, para dar apoyo a la creación del Arsenal, y desde entonces, su vida está muy relacionada, con la vida de la Armada.

Ferrol ocupa hoy un lugar importante, desde el punto de vista de la estrategia y de la geografía y ha sido siempre y seguirá siendo una Base Naval muy importante.

—**Almirante, ¿qué ha representado para usted presidir por primera vez el «Día de las Fuerzas Armadas» y el tradicional «Homenaje a la Bandera» en una Base Naval de tanta tradición Castrense como es Ferrol?**

—El día de las Fuerzas Armadas es una conmemoración muy importante, el Homenaje a la Bandera es la renovación de unos sentimientos, ya que la Bandera es el símbolo de la Patria y por ello, para los españoles, la bandera significa mucho. Este homenaje público es la exaltación de unos sentimientos trascendentales, sobre todo al unirse a este «Homenaje a la Bandera», el «Homenaje a los que dieron su vida por España», pues juntos adquieren una significación muy honda, muy emotiva, pues se dedica, no sólo a los que mueren en acción de guerra sino también a los que lo hacen en acción de servicio en tiempo de paz, como el cabo 1º Romero Romero, muerto durante la Guerra del Golfo. Además antes de este homenaje hubo unos sangrientos atentados en que perdieron la vida unos guardias civiles y sus familiares, por lo que este año en el Homenaje estuvieron presentes, especialmente.



—**Almirante, ¿qué destacaría de su labor como Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico?**

—Si se refiere a mi labor personal, llevo aquí todavía poco tiempo y no sé si habrá algo que destacar de lo que hasta ahora llevo hecho. Tendrán que ser, en todo caso, mis subordinados los que lo juzguen.

Si la pregunta se refiere a la labor que debe desempeñar el Almirante Jefe de esta Zona Marítima, le diré que aquí, ahora, lo que hay es la realidad de una Zona Marítima que se extiende desde la frontera del Bidasoa a la frontera del Miño. Una Zona Marítima que hoy quizá, quepa caracterizar fundamentalmente por su diversidad. El número de autonomías que se encuentran dentro de ella es elevado, lo que representa una gran diversidad en diferentes aspectos y situaciones y muchos problemas de diferente naturaleza.

Ferrol, como cabecera de la Zona Marítima, es una parte importante pero hay muchas otras cosas alrededor, se trata de un conjunto donde hoy día pesan mucho los problemas que afectan a la vida marítima en España: la crisis de la Marina Mercante, la de construcción Naval, los problemas del sector pesquero, etc..., hay que tener en cuenta que en esta zona muchas familias dependemos del mar.

Ferrol, especialmente, es una ciudad muy vinculada a la construcción Naval y por ello la crisis de este sector es la crisis de esta ciudad, que ha perdido parte de la Fuerza Naval al trasladarse ésta a la Zona del Estrecho. No obstante Ferrol seguirá siendo el principal Astillero en la construcción de buques de la Armada.



«Las reales ordenanzas continúan siendo la regla moral para medir nuestra entrega al cumplimiento del deber y cultivarlas es responsabilidad de todos»



—Almirante, antes de terminar nos gustaría que nos dijera aquello que considere puede interesar a nuestros lectores.

—Con mucho gusto, mejor que contar alguna anécdota para el entretenimiento, prefiero terminar con una reflexión dirigida a quienes por pertenecer a la Armada son lectores del Boletín. Esta entrevista ha girado alrededor de los cambios habidos en la Armada en estos tiempos de evolución acelerada. Por ello creo oportuno recordar que, como la Polar nos sigue indicando el norte, las Reales Ordenanzas continúan siendo la regla moral para medir nuestra entrega al cumplimiento del deber; y que es saludable releer con frecuencia su contenido, meditarlo y reflexionar sobre el grado de adhe-

sión que cada uno siente en lo fondo de su espíritu con los preceptos que se nos proponen. Porque, cuando tantas cosas cambian a nuestro alrededor se hace más necesaria la referencia de lo permanente. Quienes piensen que son antiguallas, tienen equivocada la vocación y además olvida que las Reales Ordenanzas han sido una de las primeras leyes promulgadas dentro del desarrollo normativo de la Constitución en vigor.

Quizá sea ésta una forma demasiado seria de terminar la entrevista. Aún así, me parece que es bueno en estos tiempos difíciles recordar que la moral es la médula de la Armada como institución militar y que cultivarla es responsabilidad de todos.

Nuestro agradecimiento al 45 grupo del ejército del aire

HA pasado ya un tiempo relativamente elevado, desde que los barcos han regresado del Golfo Pérsico, terminada su misión de paz en apoyo de las resoluciones de la ONU contra la invasión de Kuwait por parte de Irak. En su día mostramos el agradecimiento de la Armada al Ejército del Aire por su eficaz colaboración en apoyo de nuestras dotaciones, pero faltaba hacer mención a su 45 Grupo, que trasladando a un número relativamente elevado de Autoridades de la Nación y en una ocasión a S.A.R. el Príncipe de Asturias, mantuvo permanentemente en nuestras dotaciones la presencia de España.

Puesto al habla con el Teniente Coronel D. Jenaro López Iñiguez, concertamos una primera entrevista, que no llegó a salir adelante debido a los permisos de verano. Terminados éstos, seguíamos con el mismo interés de recoger en las páginas de este BIP al 45 Grupo de nuestro Ejército hermano, por lo que una mañana nos desplazamos a Barajas, donde tiene su Base, dispuestos a saldar la deuda.

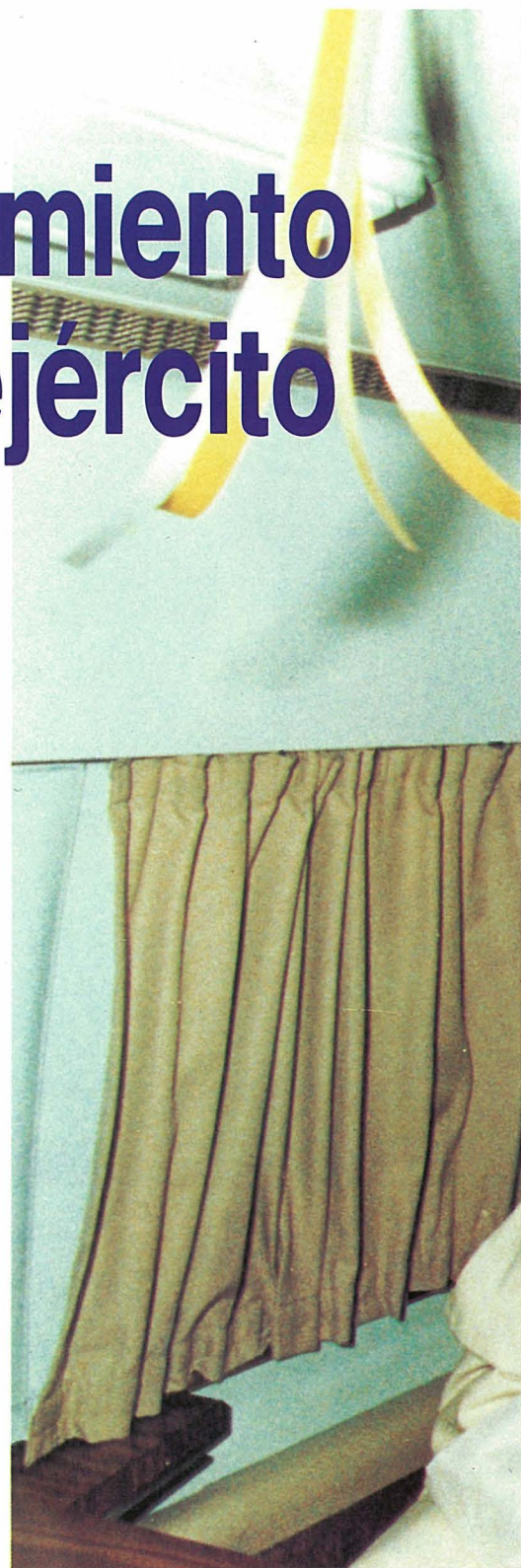
Nos recibe el Teniente Coronel D. José Jiménez Ruiz, segundo Jefe del Grupo ya que el Teniente Coronel López Iñiguez, se encuentra volando en esos momentos rumbo a Argentina trasladando a S.A.R. el Príncipe de Asturias.

Pronto entablamos con el T.C. Jiménez, una conversación distendida, lo que nos permite recoger el aspecto humano de esta Unidad, conocida por muchos de nosotros a través de los diferentes medios de comunicación, especialmente en los informativos de la televisión.

El hecho de que, entre sus misiones, figure el traslado de personalidades españolas a diferentes puntos de la Tierra, hace que el 45 Grupo se encuentre presente en muchos momentos de la vida política española. Este hecho exige una labor callada, eficaz y sacrificada de sus dotaciones para volar con seguridad y garantía, con muchas horas de trabajo oculto, tanto de sus Oficiales como de los mecánicos que revisan y ponen a punto los aviones. Ellos hacen posible que un Ministro asista a una reunión en cualquier ciudad de Europa y pueda incorporarse a su trabajo en un mínimo de tiempo y permiten a los medios de comunicación social acompañar a nuestras primeras autoridades e informar puntualmente al resto del país de sus actividades, en favor de la paz internacionales o de la presencia de España en el foro internacional.

Pero atienden y han atendido también otras actividades menos conocidas pero importantes, durante dos

años y medio hubo una dotación de servicio permanente, a fin de cubrir las necesidades de trasplantes que surgieran en los diferentes Hospitales de España, era ésta una misión muy gratificante pues permite continuar viviendo a gente desahuciada. Nos cuenta el Teniente Coronel Jiménez, la emoción que embargó a todas las dotaciones de los aviones que presta-





ban este servicio, cuando un día fueron homenajeados tanto por el persona médico, como por los enfermos que vivían gracias a su ayuda, «no hay nada más bonito que volar para salvar vidas», comentaba uno de estos Oficiales del Ejército del Aire, a quien esta labor humanitaria había «robado» muchas horas de estar con su familia.

En el 45 Grupo hay 23 pilotos y diez aviones por lo que el número de horas de vuelo resulta elevado. Es un destino muy duro pero a la vez sumamente gratificante, nos confiesa el T.C. Jiménez.

Tenemos ante nosotros el anagrama del 45 Grupo— una paloma blanca sobre la bola del mundo, al que le



rodea la Bandera Nacional—, es un símbolo del que todos están orgullosos: pasear nuestra Enseña Nacional por toda la Tierra, en misión de paz. Cree que es la Unidad que por más países ha enseñado nuestra Bandera y paseado el uniforme del Ejército del Aire.

Un hecho que asume todo el personal del grupo es que la gente confunde el concepto servicio con el de viaje. Muchos piensan en la suerte que tienen de visitar, como meros turistas, una serie de naciones, olvidándose de que hay que preparar el avión, pilotarlo, revisarlo y volverlo a poner a punto. Es preciso estar permanentemente preparados para despegar, sin que nadie pueda predecir «a priori» cuándo se presentará ese momento. Hoy por ejemplo se presenta un día normal de actividades, en el que un avión está cruzando el «charco», otro vuela a Lisboa, un tercero lo hace a Vigo y Santiago, un cuarto a Gerona, y por último uno a Albacete.

Una cosa poco conocida es que los Boeing 707, están preparados y realizan misiones de reabastecimiento de combustible en el aire, así como que los Falcon, colaboran en la calibración de ayudas a la navegación tanto de aeropuertos civiles como militares.

El servicio a prestar tiene que ser excelente en honor de las personas a trasladar, aunque éstas siempre muestran un trato exquisito y facilitan totalmente el cumplimiento de cualquier misión. Entre las personalidades que han volado en el 45 Grupo, destaca S.S. el Papa Juan Pablo II. En su honor colocaron en un lugar visible del avión una imagen de la Virgen de Loreto, Patrona del Ejército del Aire, que el Papa bendijo. Hoy se encuentra en la entrada del Pabellón de Mando.

Charla con el General de Brigada don Enrique Nieto Rodríguez

En un momento concreto de la conversación el T.C. Jiménez, hace una referencia al General Nieto, «alma mater» del 45 Grupo, al que ha dedicado gran parte de su vida militar. Nuestra charla se ve salpicada por una serie de llamadas telefónicas y una de ellas procede del citado General lo que nos permite pedirle una entrevista, a lo que accede muy gustoso. Le preocupa y así nos lo manifiesta, que consigamos captar la faceta humana del 45 Grupo, integrada a su juicio por gente de grandes virtudes humanas.

El General nos recibe en su domicilio y nos pasa al salón, persona de carácter abierto y gran humanidad, nos pide como un favor especial, que resaltemos la labor callada y eficaz del personal del 45 Grupo, y a quien corresponde el mérito de las muchas actividades desarrolladas con éxito.

El salón es un lugar acogedor, lleno de recuerdos del mundo entero, figuras de porcelana y marfil, fotografías entrañables, entre las que destaca una de S.S. el Papa saludando al General y otra dedicada con mucho cariño por S.M. el Rey. Un cuadro de la Virgen del Perpetuo Socorro, ocupa un lugar de honor. La charla va adquiriendo un aire familiar, salpicado de anécdotas y algo de nostalgia.

Nace el 45 Grupo de la fusión de dos unidades, la de «Comprobación y Colaboración de Ayudas a la Navegación Aérea», que dependía de la Subsecretaría de Aviación Civil, y del 90 Grupo de las Fuerzas Aéreas, o Grupo de Estado Mayor, encargado del transporte de personalidades a bordo de los DC-4 y DC-3. En aquel entonces se volaba poco.

Hacia los años 1970 la Unidad de Comprobación recibe el primer avión a reacción, se trata de un Mystere 20, que pronto empieza a complementar sus misiones de calibración con las de transporte de personalidades, aunque éstas últimas fueron bastantes inferiores a las primeras.



En 1978, aumenta sensiblemente la presencia de España en los foros internacionales con el correspondiente traslado de personalidades a los mismos, dentro de un tiempo limitado por la rapidez y la puntualidad. Aparece además la necesidad de contar con aviones transoceánicos, problema que se solventa con la compra de dos aviones DC-8 a la Compañía Iberia y Aviaco respectivamente, más tarde se adquieren aviones Falcon, los que junto con los Boeing 707, que han sustituido a los DC-8, permiten cubrir una amplia gama de densidad de pasaje y radio de acción.

El General Nieto Rodríguez, perteneció al Grupo 45 desde Comandante, y este año ha cumplido 31 años de vuelos en él. Esto le ha permitido conocer 90 países. Su mayor satisfacción ha sido acompañar a SS.MM. en muchos de sus viajes, y confiesa que numerosas veces se le han saltado las lágrimas al escuchar como en los países hispanoamericanos se vitorea al Rey, como si de españoles se tratara; este hecho compensa cualquier sacrificio que se pueda hacer. La verdad es que todo el personal del Grupo se siente orgulloso de desempeñar esta misión, para ellos esto es lo más grande que les corresponde hacer.

Considera el General un gran honor, haber trasladado a S.S. el Papa en todos los vuelos que hizo en sus visitas a España y los recuerda con auténtica emoción.

El General Nieto, piensa que los auténticos sacrificados del Grupo son para las familias que comprenden y aceptan este sacrificio, nunca saben cuándo saldrán y cuándo volverán, lo que sí tienen claro es que habrá muchas separaciones, en un total de cuarenta días se pueden pasar 35 fuera de casa, desde luego en una situación extraordinaria, pero que se puede dar. El mismo no ha podido asistir a la Jura de Bandera de sus dos hijos. Insiste, por ello en que los héroes anónimos, son las familias, en palabras del General son «el soldado desconocido».

A ellos pues les dedicamos el recuerdo de todos los componentes del 45 Grupo, conscientes de que pueden cumplir con su deber gracias a su apoyo y comprensión.

Sobre el personal, el T.C. Jiménez se deshace en elogios, hay que tener en cuenta, nos dice, que es una Unidad independiente ubicada dentro de un entorno civil, esto le exige tener capacidad para resolver sus propios problemas. Todo el personal desempeña algún trabajo distinto del de su especialidad; por ejemplo, el taller de mantenimiento está atendido por mecánicos de vuelo y de tierra y estos últimos montan diferentes servicios en la Base.

El personal de tropa es muy responsable, son conscientes de la necesidad de ser estrictos en el tema de la seguridad y aunque se encuentren muy recargados de servicio, están contentos. Su horario de trabajo es muy flexible pues así lo exigen los vuelos, ya que salen y entran aviones a horas muy intempestivas y el personal tiene que vivir pendiente de aquéllos.

El 45 Grupo es la única Unidad del Ejército del Aire que cuenta con auxiliares de vuelo femeninas, éstas, hacen compatibles sus funciones de Azafata con las de Secretarias en tierra, según las necesidades de cada momento.

Llevamos un rato intrigados desde que descubrimos que el T.C. Jiménez, usa dos relojes, uno en cada muñeca, y decidimos salir de dudas, ante nuestra pregunta nos cuenta que, no es ninguna chaladura, sino más bien una manía inocente, que además le resulta cómoda, pues le permite tener permanentemente la hora de la Península y la de los diferentes meridianos, por los que va pasando cuándo vuela. Para esto último utiliza un reloj digital, por lo que basta apretar un botón para cambiar automáticamente de hora, por más o por menos según corresponda.

Por último el T.C. Jiménez, tiene palabras de respeto y cariño para su S.M. el Rey, y S.A. Real el Príncipe de Asturias, auténticos enamorados de los aviones.



Militares españoles regresan a casa

Terminada la Guerra del Golfo regresaron a España los buques de la Armada que habían participado en ésta para dar cumplimiento a las resoluciones de la ONU. Más tarde el Ejército de Tierra se desplazó a la frontera turco-iraquí, en apoyo humanitario de los kurdos. Finalizada su misión le cupo a la Armada la satisfacción del traslado a España del personal del Ejército, en el Transporte de Ataque «Castilla» y el «Contramaestre Casado».

El Boletín Informativo para Personal ha querido recoger este acontecimiento a través de las opiniones de los protagonistas.

OPINA EL COMANDANTE DEL T/A «CASTILLA»

Sobre este tema charlamos con el C.N. don José Antonio Zea Salgueiro, Comandante del «Castilla», quien nos cuenta que cuando las Fragatas y Corbetas fueron destacadas al golfo, todos sintieron una sana envidia; así es que al recibir la orden de participar en la operación PROVIDE CONFORT, para trasladar a España las Fuerzas del Ejército destacadas en el norte de Irak, sintieron una gran satisfacción al poder colaborar en esta labor.

La comisión fue agradable y sencilla, el barco acababa de regresar de la operación DRAGON HAMMER con 1.500 hombres, incluida la dotación, con lo que se había adquirido experiencia después de veinte días seguidos en la mar y un posterior desembarco y reembarque.

En el caso concreto de la PROVIDE CONFORT, se trataba de transportar camiones, vehículos ligeros y vehículos especiales similares a los utilizados por la Infantería de Marina, además de dos helicópteros de gran tamaño y cinco de tamaño medio; junto a 380 hombres de la Brigada Paracaidista y de la FAMET.



IMPRESIONES DE ALGUNOS OFICIALES DEL T/A «CASTILLA»

Todos se muestran de acuerdo en que los Oficiales del Ejército, «se sintieron muy bien recibidos», aunque consideran que ellos no hicieron nada especial, pues se les trató igual que al personal de Infantería de Marina, que embarca para alguna maniobra. Piensan que valoraron este hecho, porque venían de vivir en unas condiciones duras, «la verdad es que se encontraron como en casa» y el tiempo fue muy bueno, lo que les ayudó a perder el síndrome del mar.

El Teniente Coronel Salas, JEFE DE LA FAMET embarcada, resultó ser compañero de colegio y juegos del Jefe de Máquinas del barco, allá por los años cincuenta, hacía pues cerca de cuarenta años que no se veían, por lo que la alegría del encuentro fue muy grande. Una de las manías del Teniente Coronel Salas fue comprobar la situación del barco por medio de sus sistemas de navegación vía satélite, los errores con los datos obtenidos por el Oficial de Derrota fueron siempre mínimos.

Un viajero inesperado fue «CURDY», cachorro de perro Curdo, al que al principio se le negó el permiso para poder embarcar, pero al reunir los certificados correspondientes de vacunaciones y buen estado de salud, se le permitió emprender el viaje. Ocupaba mucho del tiempo de sus dueños, y hubo que buscarle en cubierta un lugar a la sombra para evitarle una insolación. «Se le cuidaba más que a un hijo».

El Capitán de Infantería de Marina Villalpando, recuerda cómo los Oficiales de embarque de la FAMET y de la Brigada Paracaidista expresaban su desconfianza sobre la capacidad de las bodegas, poco a poco se fueron convenciendo de que cabía todo, llamándoles la atención la profesionalidad y experiencia del personal de carga del bargo. Los helicópteros se embarcaron «con auténtica maestría» y el Capitán recuerda la atención y el cuidado del personal de la FAMET por estos aparatos, lo que no deja de ser lógico, si se tiene en cuenta que luego tienen que volar.



Helicóptero de la Famet listo para ser embarcado.

CHARLA CON LOS SUBOFICIALES DEL T/A «CASTILLA»

El Subteniente Eduardo López Foncubierta, Jefe de la Cámara de Suboficiales desea resaltar lo estupidamente que se han portado los Suboficiales del Ejército, «han sido unos auténticos caballeros» según su expresión literal. Le hacía gracia que éstos pensaran que era exceso de amabilidad, lo que en realidad era normal.

El Contramaestre de Cargo tiene también la responsabilidad de los víveres, se consideraba que ésta sería una navegación difícil y tomó sus precauciones, no hubo pegas, «se dio de comer» todos los días; nos comenta en broma. Se dio prioridad a las comidas caseras y fue para él una satisfacción comprobar que al personal del Ejército «le supo a gloria».

El Segundo Comandante presente en la reunión específica que la comida fue muy buena, cuentan que a la pregunta de un periodista de «¿qué tal el viaje?», un Soboficial contestó: «Muy bien, pero lo mejor la comida; y lo peor, la marejadilla». Todos venían con «psicosis de mareo», y al principio las pastillas contra éste estaban a la orden del día.



Embarcando material en el T/A Castilla.

OPINIONES DEL PERSONAL DEL «CONTRAMAESTRE CASADO»

El Teniente de Navío D. Lázaro Navas Casado, Segundo Comandante del barco, resalta la satisfacción del personal del Ejército al encontrarse a bordo, y cómo agradecieron el hecho de hacer comidas españolas. Desde el principio reinó gran camaradería.

El Teniente de Navío D. Manuel Arias Estrada, considera como «muy positivo» las relaciones entre el personal, que en todo momento «han sido totalmente cordiales»; durante su estancia a bordo demostraron una perfecta integración, así como unas grandes cualidades humanas y de compañerismo.

El Cabo Primero Jesús Acosta, nos cuenta el interés de todos por los diferentes destinos del barco, y el trato «cordial en todos los sentidos»; así como que siguen intercambiando correspondencia y recuerdos con el personal de la BRIPAC.

Por último el marinero Jesús Casillas Alvarez, considera que es muy de agradecer la ayuda que recibieron del personal de la BRIPAC, para cargar el material, pues «no declinaron el trabajo en ningún momento».

He recogido aquí las cosas que llamaron más mi atención, aunque la verdad es que sólo figura una pequeña parte de lo que me fue contado, ahora y a manera de colofón, deseo plasmar aquí una conclusión para mí importante. Aquella navegación sirvió para crear lazos de unión entre personal del Ejército de Tierra y de la Armada, alcanzándose con ello el mayor grado de compañerismo: la amistad.

ENTREVISTA AL PERSONAL DE LA «AGRUPACION ALCALA», DEL EJERCITO.

LA FUERZA AEROMOVIL DEL EJERCITO DE TIERRA

Nos trasladamos a Colmenar Viejo, donde se encuentra ubicada una de las seis bases de la FAMET. Nos recibió el Coronel de Infantería D. Manuel de Lara Cimadevilla, Jefe de la misma. Con él charlamos sobre la buena impresión que su gente había causado en la dotación del T/A «Castilla». El Coronel nos cuenta que en la «Operación Alcalá» participó personal del Batallón de Helicópteros de Maniobra, con Base en Valencia, del Batallón de Transmisiones y de la Unidad de Apoyo Logístico, ambos de Colmenar Viejo.

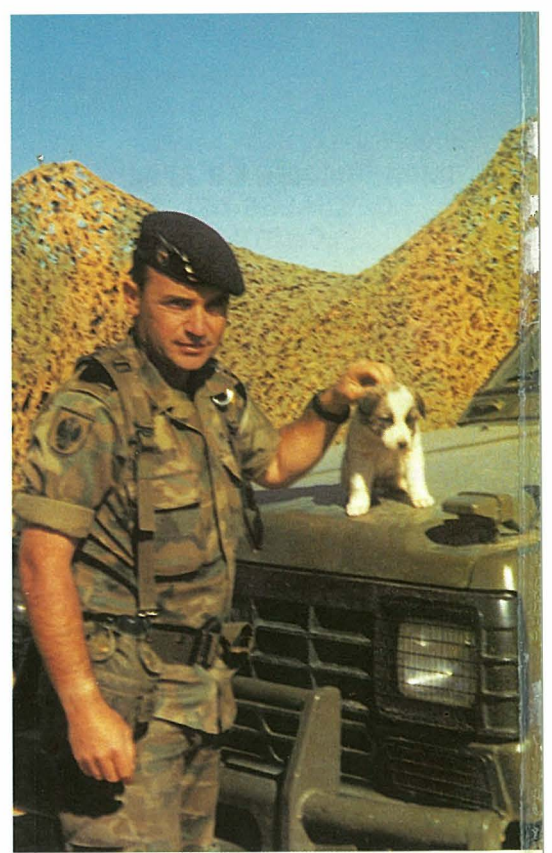
El Coronel De Lara, nos presenta al Teniente Coronel de Infantería D. José Miguel de Salas Salvatierra, que mandaba la Agrupación de Helicópteros en la operación «PROVIDE CONFORT». Este nos acompaña a su despacho, amplio y lleno de recuerdos de su vida militar, entre los que se encuentra los de ésta última experiencia, vivida más allá de nuestras fronteras. Nos acompañan en la entrevista, los Capitanes Navío y Olalla, los Tenientes Sáez y Verde y los Sargentos Vázquez, Tristán y Cantín.

DE TENIENTE DE NAVIO A CAPITAN DE NAVIO EN 24 HORAS

Abrimos aquí un paréntesis para contar una pequeña anécdota; cuando entró en el despacho el Capitán Navío y nos lo presentaron, sufrimos la clásica deformación profesional y entendimos claramente que nos presentaban a un Capitán de Navío; nos hizo gracia este cariñoso recuerdo, al tiempo pasado a bordo del T/A «Castilla» y aumentó nuestro regocijo, cuando el Teniente Coronel Salas nos informó que, hasta hacía pocos días, era el Teniente Navío. De tal forma que le felicitamos por su «meteórico» ascenso, un total de «tres grados», en 24 horas. Luego nos fijamos en que su apellido coincidía con la graduación militar de la Armada y comentamos entre risas el error sufrido.

Nos comenta el Teniente Coronel Salas, que todo se preparó con una semana y que, en la «Agrupación Alcalá» han participado cerca de ochenta hombres entre pilotos y especialistas, con siete aparatos; habiéndose realizado 540 h. de vuelo y batido, dentro de la FAMET, dos récords, uno en cuanto a distancia de actuación, y otro como transporte máximo de paracaidistas occidentales, habiéndose mantenido una operatividad del 95 %. Considera que estas intervenciones son beneficiosas en orden a la preparación de los hombres y de cara a la operatividad de la Fuerza.

En cuanto al viaje de regreso a España, nos cuenta que escogieron el T/A «Castilla», debido a la experiencia positiva que tuvo al estar embarcado en el «Dédalo», del que guarda un gran recuerdo. Luego comprobaron que habían acertado en la elección.



Kurdy con el capitán lanza.



Personal de la agrupación «Alcalá» listos para embarcar cumplida la misión.





Personal del T/A Castilla en plena faena con profesionalidad y eficacia.

Los Suboficiales opinan que al embarcar entraban en su casa, luego advirtieron que esta primera impresión se convertía en una realidad. «Se volcaban con nosotros, nos cedían todo e incluso cuando nos veían en la Cámara, se marchaban a sus camarotes». Dedicar un especial recuerdo al cocinero. Le resultó inolvidable el primer cocido y la tortilla de patatas que se les sirvió el primer día, posiblemente a petición de los expedicionarios.

Un Suboficial cuenta que se movía por el barco «acompañando siempre a alguien fuera donde fuera, hasta llegar a cubierta».

El Capitán Olalla, responsable del embarque de los helicópteros, desconfiaba que éstos cupieran en los lugares asignados para su transporte, luego vio con satisfacción que sí. Le llamaba la atención ver cómo el Contraestre de Cargo se entendía a la perfección con los estibadores turcos en una mezcla de idiomas y gestos.

Todos cuentan, como un hecho curioso, que los taxistas kurdos hablaban del Real Madrid y conocían a Hugo Sánchez, Butragueño, Michel, etc.

LA BRIGADA PARACAIDISTA

Manda la Brigada el General D. Antonio Muñoz Manero, persona de carácter abierto y trato agradable, charlamos con él durante un rato sobre el tema de regreso de su Bandera, una vez cumplida la misión humanitaria en la frontera entre Turquía e Irak y le contábamos la magnífica opinión de las dotaciones del «Castilla» y «Contraestre Casado», sobre el personal de Ejército, con el que habían compartido unos días de navegación.

Luego charlamos sobre el tema con el Comandante Gómez Armero, los Capitanes Lanza y Macarro y los Sargentos Fernández Castelló, Nieto, León y Pérez Vara.

Teníamos interés en conocer cómo se había desarrollado su vida en Irak y el Comandante nos contó que, el mando de la «Agrupación Alcalá» lo había ejercido el Coronel Ledesma Salgues.

Desde Turquía se trasladaron en autobuses a la frontera con Irak, donde se establecieron en Zarkho, en una Escuela de Formación Agraria. Tenían como misión el control de las carreteras para evitar la entrada de armamento, así como ofrecer apoyo a un equipo médico avanzado, procedente de Sevilla. Asimismo daban seguridad al pueblo y organizaban la vida de los distintos refugiados, manteniendo en funcionamiento un campo de acogida, que les servía de tránsito, antes de incorporarse a su casa.

El Médico de la Bandera montó un Dispensario para atender al personal de ésta, pero enseguida el 90 % de los pacientes correspondió al personal civil; había auténticas colas y, entre los paracaidistas, siempre hubo voluntarios, para lavar a los niños, cortarles el pelo y preparar pequeñas cosas, lo que representó una gran ayuda para el Médico.

Nos hablan ahora de su regreso a bordo del «Castilla» y del «Contraestre Casado». La vida fue muy relajada, se volvía a casa cumplida la misión.

Todos se deshacen en alabanzas hacia el cocinero; gracias a él recuperaron los kilos perdidos, también recuerdan el horario flexible y totalmente distendido.

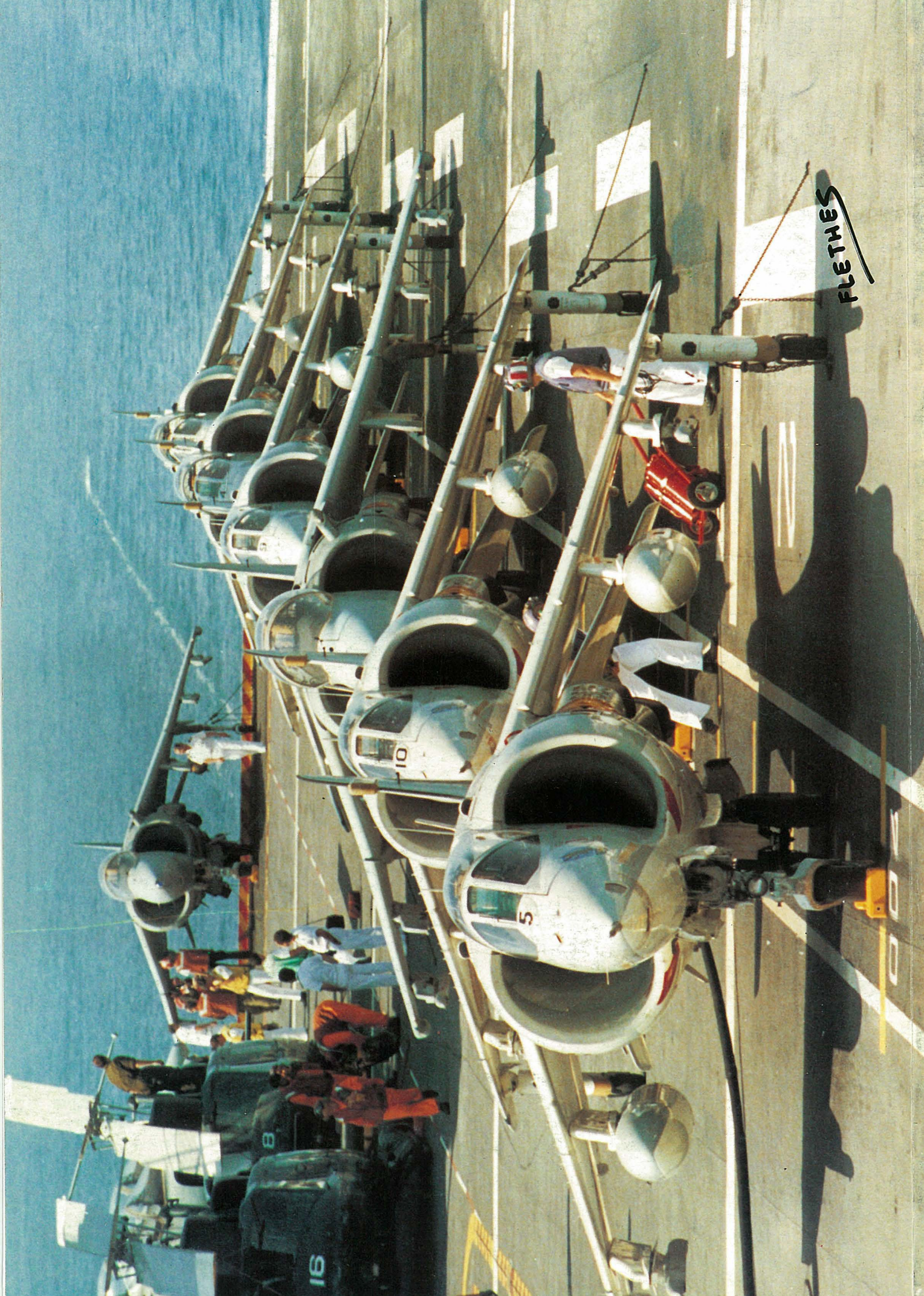
KURDY

Hacia un rato que queríamos hablar de este pasajero de excepción, que acompañó al personal de la BRIPAC en su regreso a España. Preguntamos por él y nos enteramos que no era un «caballero», sino una «dama» y que actualmente se encuentra en casa del Suboficial que lo había adoptado.

Lo encontraron junto con otros cuatro cachorros en la frontera, le cogieron cariño y le llevaron al Campamento. Al principio se alimentaba de leche en polvo y galletas, aunque «tampoco le hacía ascos» al rancho. Para embarcarla en el «Castilla», tuvieron que recorrer toda la ciudad, hasta conseguir vacunarla, pues los turcos celebraban una fiesta muy importante y estaba prácticamente todo cerrado.

LO QUE OPINAN EL PERSONAL DEL REGIMIENTO DE TRANSMISIONES TACTICAS III N.º 21

Tiene este Regimiento su Base en el Pardo y hasta allí nos trasladamos para charlar un rato con el personal del Arma de Ingenieros que participaron en la «Operación Alcalá». Nos recibe su Coronel D. Antonio Cañas Bello, quien nos presenta al Capitán D. Cristóbal Hernández García; con él se encuentran el Teniente Escobar Gómez y los Sargentos Conde, Ramos y Belijas éstos últimos regresaron a la Península a bordo del T/A «Castilla». Nos cuentan que tuvieron como principal misión cubrir el enlace del Mando de la Agrupación con el Estado Mayor del Ejército, así como el interno de la Agrupación, desde dos Puertos de Mando situados en Zajo (Irak) y Inceruk (Turquía). En relación con el regreso a bordo del T/A «Castilla», guardan un gratísimo recuerdo. Tienen palabras de elogio para el Maestro de la cocina del barco y señalan los lazos de amistad que se crearon con los Suboficiales de mismo, fueron unos días de descanso y convivencia de los que guardarán un recuerdo inolvidable.



FLETHES

8

16

10

5