

NUMERO ESPECIAL



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO DE PERSONAL

B  **LETIN**
INFORMATIVO
PARA PERSONAL

*ARMADA ESPAÑOLA:
DE LOS FIORDOS NORUEGOS
AL GOLFO PERSICO*



BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

NUMERO ESPECIAL - ENERO 1991

PORTADA:

La Fragata "NUMANCIA" en la STANAVFORLANT (Agrupación de la OTAN de carácter permanente)

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

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

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.

SUMARIO

	Página
La Armada en la crisis del Golfo Pérsico	1
Consideraciones sobre la Fuerza Naval del Almirante Jefe del Apoyo Logístico (AJAL) ...	6
Alistamiento en el Arsenal de la Carraca de buques destacados al Golfo Pérsico	15
E T A N	26
Regreso del Golfo	34
Se inicia el relevo	36
En la muerte del Cabo Primero Ignacio Romero Romero	42
La presencia internacional de la Armada	46
La Armada en el Ejercicio Display Determination-90 en aguas del Mediterráneo	48
Barcos de la Flota en el Atlántico y Mediterráneo	56
Ejercicio anfíbio del Grupo Delta de la Flota ...	60
Ejercicios de la OTAN 1989/90	64

La Armada en la crisis del Golfo Pérsico

El Boletín Informativo de Personal dedica este número, con carácter extraordinario, a la participación de la Armada en la crisis del Golfo Pérsico. Con ello se trata, en primer término, de rendir un homenaje al esfuerzo de las dotaciones de los buques destacados a la zona de crisis y, en segundo término, de presentar una visión panorámica de lo que el mantenimiento de esa presencia supone para el conjunto de la actividad de la Armada.

En la paz como en la guerra, bien que con distintos grados de intensidad y de protagonismo, las Fuerzas Armadas son instrumentos al servicio de la política nacional y, muy en especial, de su proyección internacional. Ahí están los ejemplos de la contribución española a las acciones pacificadoras de Naciones Unidas en Namibia y en América Central. Mas, por el carácter de la alta mar como espacio exento de la soberanía de los estados y por la especial consideración que el derecho internacional reconoce al buque de guerra, la Fuerza Naval es un instrumento especialmente adecuado y flexible de acción exterior. En este número se ofrece, junto a la participación en la crisis del Golfo Pérsico, una variedad de ejemplos que incluyen desde maniobras y ejercicios demostrativos de la solidez del compromiso defensivo de la Alianza Atlántica a la continuidad del esfuerzo de investigación científica en que se sustenta la presencia de España en el grupo de naciones signatarias del Tratado Antártico.

El interés de España por los sucesos del Golfo Pérsico viene de antaño y la posibilidad de destacar buques de la Armada a esa zona fue objeto de estudio en ocasiones anteriores, cuando la dureza de la guerra entre Irán e Irak comprometió la libertad de navegación en aquellas aguas y los buques mercantes españoles sufrieron agresiones con pérdida de vidas en algún caso.

Política, estrategia y fuerza son tres aspectos de la acción del Estado estrechamente interrelacionados. Cuando el Estado es de naturaleza marítima, caso de España, la voluntad política de proyección exterior ha de tener correspondencia con el carácter marítimo de la estrategia y la capacidad naval de la fuerza. Por eso, cuando España, mediante decisiones emanadas de la soberanía nacional, manifiesta su voluntad de presencia y participación en el orden internacional y éste se quebranta, la decisión política incorpora líneas de acción estratégica cuya ejecución requiere el empleo de medios navales proporcionados. Este es para nosotros el por qué de la activación de la Agrupación BRAVO.

Desde hace años, insistimos en la afirmación de que la Fuerza Naval es la razón de ser de la organización de la Armada. Esta ha sido ocasión propicia para demostrar la realidad del aserto, pues nadie previó la invasión de Kuwait y el momento elegido,

recién iniciado el turno de permisos del mes de agosto, encontró todos los eslabones de la organización en su momento de máxima debilidad. Pese a ello las acciones necesarias se realizaron en tiempo oportuno, con mínima alteración de los turnos de permiso y escaso recurso a la improvisación. La disponibilidad operativa de los buques hizo posible el alistamiento para el desempeño de la misión asignada en el corto número de días que mediaron entre la decisión política y la salida a la mar de la fragata "Santa María" y de las corbetas "Descubierta" y "Cazadora". La estructura orgánica de la Armada mostró una agilidad de reacción y una flexibilidad de adaptación a circunstancias imprevisibles que a todos nos debe servir de estímulo y proporcionar satisfacción; en este espíritu han de analizarse los hechos, corregir las deficiencias y formular las enseñanzas.

Si la organización ha respondido, la doctrina naval ha aportado soluciones a los problemas planteados y ha facilitado la comprensión y la ejecución de las instrucciones y órdenes impartidas.

Definida la misión y seleccionados los medios adecuados para cumplimentarla, se estableció la consiguiente organización operativa, adaptada a los condicionamientos que en situación de crisis afectan a la conducción de las operaciones navales. En breve tiempo se acreditaron Agregados Navales en la zona para canalizar el apoyo y facilitar las relaciones con las autoridades de los puertos previstos para el descanso de las dotaciones. Se establecieron, en conjunción con los aliados, normas de coordinación cuya eficacia, demostrada en la actuación diaria de los buques de la fuerza multinacional, tiene su fundamento en la mutua compenetración y camaradería desarrolladas durante años de participación en ejercicios navales aliados.

Nada positivo es fruto de la improvisación, sino resultado de un esfuerzo tenaz, continuado, por mejorar la eficacia de nuestra reducida Fuerza Naval. El apoyo logístico a unidades o agrupaciones comprometidas en misiones prolongadas en aguas lejanas venía experimentándose desde hace tiempo: recordemos, como ejemplo, los ejercicios SHARP SPEAR y los destacamentos de fragatas en STANAVFORLANT. La calidad de proyecto y construcción de los buques es patente; pero son el mantenimiento y el aprovisionamiento los que hacen posible que la eficacia de los servicios y sistemas no sufra deterioro durante el cumplimiento de la misión.

También desde los niveles responsables del apoyo de personal seguimos atentamente las novedades diarias y esperamos recibir los partes de campaña para deducir enseñanzas que contribuyan a mejorar los procesos de selección y de formación

del personal, de asignación de destinos o de definición de plantillas orgánicas; ello sin olvidar la importancia de otros aspectos tales como la atención sanitaria o la incidencia en el régimen de comidas de la dificultad de reabastecimiento de algunos alimentos perecederos.

Superada la controversia inicial y desmintiendo ciertas valoraciones peyorativas recogidas en algunos medios de comunicación, es de justicia hacer constar que las dotaciones de los buques vienen demostrando con su quehacer diario estar a la altura de la misión encomendada. Como sabemos, la dotación de un buque, bajo el mando único del Comandante, es un equipo jerarquizado y orgánicamente estructurado. Cada uno de sus componentes desempeña funciones diversas en las distintas situaciones previstas en la organización, de las que ninguna es desdeñable. Como tal dotación participan todos en las diversas misiones y comisiones que se asignan al buque, sin que quepa hacer distinción por empleos, clases o modalidades de reclutamiento. Por todo esto, durante el proceso de alistamiento de las unidades no se están produciendo otros movimientos de personal más que los normales: anticipar el desembarco de quienes, por causas reglamentarias, no podrían permanecer a bordo hasta completar la duración prevista de la misión y cubrir las vacantes que, por cualquier motivo, existan en el buque. La primera circunstancia afecta, principalmente, al personal de marinería de los reemplazos más veteranos que hay que sustituir por los más bisoños, lo que obliga a un mayor esfuerzo de adiestramiento para que no se resienta la operatividad del buque. La segunda ha obligado a efectuar cambios de Cabos, pues, por la escasez de personal en esta categoría tan necesaria a bordo, ningún buque tiene normalmente cubierta su plantilla. Por ello es obligado reconocer que de todo el personal de la Armada son precisamente los Cabos quienes están contribuyendo con mayor sacrificio a la presencia naval en la zona de la crisis, como consecuencia del insuficiente reclutamiento para el servicio voluntario en la Armada en las condiciones actuales.

La prolongación de la crisis en el Golfo Pérsico

ha motivado el relevo de las unidades destacadas inicialmente. La fragata "Numancia" y las corbetas "Diana" e "Infanta Cristina" dan continuidad al cumplimiento de la misión. Su alistamiento, libre de la premura inicial, se ha beneficiado de la experiencia acumulada en los primeros meses, tanto en lo referente a pertrechos y equipos especiales, como en la selección y preparación del personal, con especial atención a los aspectos médicos y sanitarios. Simultáneamente se han iniciado las acciones en previsión de un siguiente relevo, con lo que la capacidad de la Armada para asegurar la continuidad de la misión encomendada al nivel actual de fuerzas no ofrece dudas. Lo que no obsta para que el Estado Mayor de la Armada clame por más fragatas con la misma vehemencia con que el Departamento de Personal lo hace por disponer de más Cabos.

Para valorar el esfuerzo que están realizando la Armada en su conjunto y, en especial la Fuerza Naval y el personal en ella embarcado, conviene reparar la intensa actividad desarrollada en simultaneidad con la presencia naval en el Golfo Pérsico: participación del Grupo ALFA en el ejercicio DISPLAY DETERMINATION; aportación al NAVOCFORMED de una fragata de la 31ª Escuadrilla, con el consiguiente relevo de la "Extremadura" por la "Cataluña"; despliegue de destructores y patrulleros en una operación de control de tráfico marítimo en el Estecho de Gibraltar en apoyo del embargo decretado contra Irak; participación de una corbeta de la 21ª Escuadrilla en ejercicios navales en aguas del Egeo; campaña del buque oceanográfico "Las Palmas" en la Antártida; comienzo del crucero anual de instrucción del "Juan Sebastián de Elcano"; etc. Del círculo Polar Artico al Circular Polar Antártico, la actividad naval cubre todas las latitudes y alcanza del Pacífico al Indico.

Este es el homenaje del Boletín Informativo para Personal a quienes a bordo de los buques cumplen la misión de la Armada y a quienes, desde sus responsabilidades en tierra, lo hacen posible. Que el esfuerzo de todos contribuya al logro de un orden internacional más justo como fundamento de la verdadera paz.



EL INDEPENDIENTE

DIRECTOR: PABLO SEBASTIAN
Año II. Núm. 392. Jueves 2 de agosto de 1990. 75 ptas.



DIARIO DE INFORMACION GENERAL
«Nuestra libertad está en tus manos»

2 DE AGOSTO DE 1990



INTERNACIONAL

Madrid, jueves 2 de agosto de 1990

El conflicto Irak-Kuwait, en un callejón sin salida tras romperse el diálogo de Yedah

Los dos países cerraron sus fronteras, vigiladas por las tropas iraquíes

Yedah. La delegación iraquí abandonó ayer Yedah, la antigua capital de Arabia Saudí, interrumpiendo el diálogo iniciado con Kuwait en la tarde del martes. El conflicto bilateral motivado por problemas territoriales y petroleros queda así en suspenso.

La delegación de Kuwait emprendió viaje de regreso a su país tras celebrar una reunión con el príncipe heredero saudí, Abdallah ibn Abdalaziz.

Fuentes diplomáticas del Golfo afirmaron que las delegaciones no llegaron a ningún acuerdo a causa de la «intransigencia iraquí». Las mismas fuentes informaron que las conversaciones del martes fueron «muy difíciles».

La suspensión del diálogo bilateral coincide con el anuncio del cierre de las fronteras terrestres entre los dos países enfrentados. Dado que los pasos fronterizos permanecían abiertos el pasado domingo, se desconoce cuándo entró en vigor la medida.

Washington, temeroso de un incremento de la tensión en la zona, denunció la concentración de tropas iraquíes en la frontera con Kuwait. Según el diario «The Washington Post», Bagdad ha movilizó



Las dos delegaciones se abrazaron sólo «protocolariamente» en Yedah a 100.000 soldados, una cifra considerablemente superior a los 30.000 que las autoridades iraquíes reconocieron la semana pasada. Irak exige varios cientos de millones de dólares por el «robo de petróleo» presuntamente cometido por su vecino del Golfo. (Agencias.)

Y A

3 DE AGOSTO DE 1990

Bush no excluye la intervención en el Golfo

EE UU considera la invasión militar de Kuwait «una amenaza para la seguridad nacional»

A B C

La OTAN podría pedir a España el envío de fuerzas militares al Golfo

ABC

9 DE AGOSTO DE 1990

El Gabinete de Crisis español toma medidas contra Irak

Madrid no reconoce la anexión de Kuwait

EL MUNDO
DEL SIGLO VEINTIENO

FUERZA NAVAL ESPAÑOLA



España podría mandar una fragata y un buque de apoyo al Golfo si lo decide la UEO

11 DE AGOSTO DE 1990

ABC

EL PAIS

El Gobierno estudia cuatro opciones para la participación militar española

La decisión final, pendiente de la reunión de la UEO

La oposición, salvo Izquierda Unida, apoya la intervención militar

Y A

PP, CiU y CDS apoyan el envío de tropas al Golfo

EL INDEPENDIENTE

La derecha, el centro y los nacionalistas apoyan el envío de unidades navales

España ofrecerá en la UEO enviar al Golfo tres buques de guerra y otro de apoyo

EL SOL

La Armada está lista para zarpar a Irak, si lo decide el Gobierno

17 DE AGOSTO DE 1990

ABC

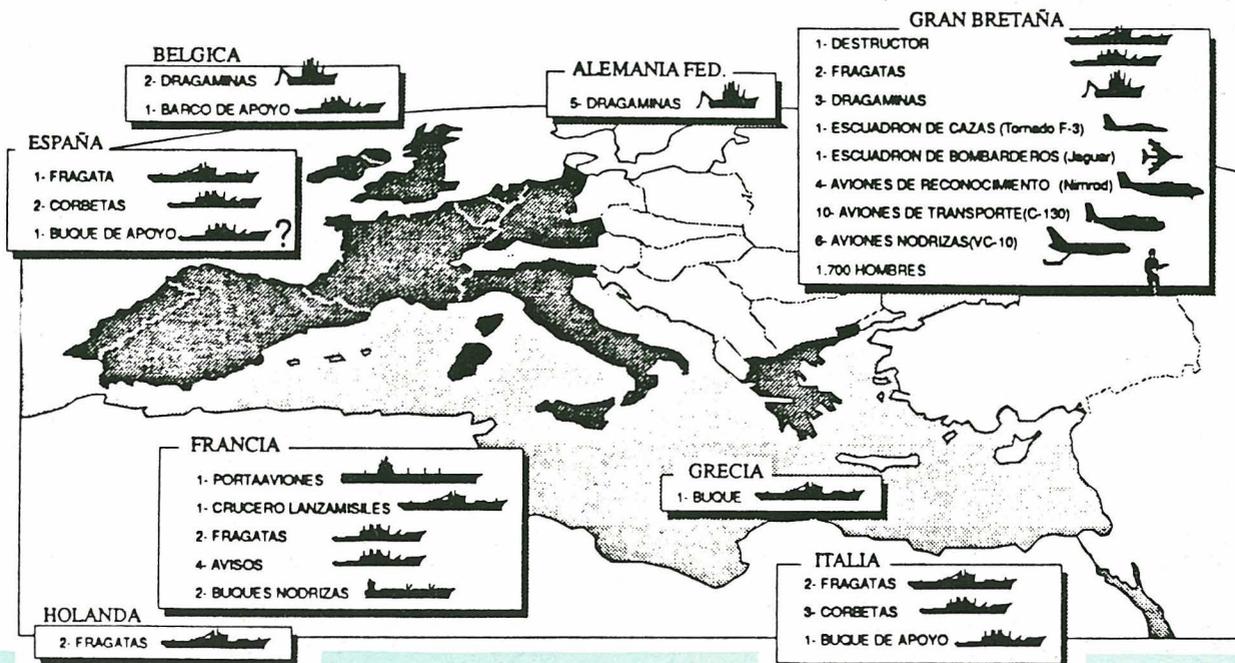
España contribuirá con una fragata y dos corbetas a la fuerza multinacional del Golfo

La decisión se tomó ayer en la reunión de la Unión Europea Occidental en París

Alemania federal modificará su Constitución para poder enviar tropas

París. I.S.S./J.Collar
La delegación española asistente a la reunión de París de la Unión Europea Occidental (UEO) anunció ayer el envío de una fragata y dos corbetas españolas a la zona del golfo Pérsico. Todas las delegaciones han subrayado que se debe «establecer el inte-

rés de la legalidad», y que «es inaceptable la invasión y absorción de otro Estado por parte de Irak», declaró a la prensa española el director general de Asuntos Internacionales. La delegación española presidida por Fernández Ordóñez y Serra ha insistido en la necesidad de enviar buques al Golfo en el marco de la UEO.



Consideraciones sobre la Fuerza Naval del Almirante Jefe del Apoyo Logístico (AJAL)

(por C. Jáuregui)

El Almirante Jefe del Apoyo Logístico (AJAL), D. José Antonio Benítez Carrasco, nos habla sobre las responsabilidades de su cargo y la incidencia que la JAL tiene sobre el desenvolvimiento de la Fuerza Naval.

—Almirante han pasado ya algunos años desde que siendo C.N. ostentaba la Dirección de la Escuela de Suboficiales y yo tuve la ocasión de realizar sobre ella un reportaje para el BIP; ahora y después de coincidir con Vd. en diversos destinos por los que ha pasado, vuelvo a tener la oportunidad de entrevistarle en éste que será su último destino en activo, como Almirante de la JAL. Desde la perspectiva de su experiencia profesional ¿cómo ha afrontado esta nueva responsabilidad?

—Primero de todo expreso mi reconocimiento al BIP por la oportunidad que me ofrece para hablar de mi destino, cosa que gusta a todo oficial. También quiero agradecerle que lo haga por medio de Vd. que ya ha tenido la amabilidad de entrevistarme en otras ocasiones. Y ahora paso a contestar su pregunta...

En efecto es mi último destino en activo, por lo que es de suponer que los que pudiera tener a partir de ahora no serán tan gratificantes desde el punto de vista profesional; aunque, por supuesto, igualmente necesarios para la Armada. Por tanto puedo decir, que es "el canto del cisne", dada por transcurrida mi carrera profesional, lo que produce cierta tristeza, si bien es ver-

dad que llega un momento en que apetece descansar un poco. Hay que reconocer que de un tiempo a esta parte se han producido profundas e importantes reformas en el ámbito de la Defensa y esto ha supuesto una exigencia muy grande para muchos de nosotros, porque nos hemos visto obligados a amoldarnos a realizar muchas actividades de forma muy distinta a la que

estamos acostumbrados; de ahí que cueste un esfuerzo mayor. Por otra parte, estas reformas a las que aludía antes, se nos han planteado en ocasiones con excesiva celeridad y con muy pocos medios de personal para desarrollarlas.

Esta falta de medios exige suplirla con grandes esfuerzos personales. En nuestra profesión nos han enseñado a exigirnos bastante a nosotros





El Almirante José Antonio Benítez Carrasco, en un momento de la lectura de su discurso de felicitación de Pascua Militar al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

de hacer las veces de "ama de casa", que se encarga tanto del alojamiento como de la alimentación y vestuario de la familia, puesto que todo lo que se refiere al material de la Armada es responsabilidad del Almirante de la JAL, que comienza, en el caso de los buques, por su construcción, tarea ésta muy compleja en sí misma; la adquisición de los aviones o helicópteros y del material necesario para dotar a las unidades de la Infantería de Marina.

Una vez obtenido el material, hay que aprovisionar a los Buques de todo lo necesario para su total puesta a punto. Tengo también la responsabilidad de los transportes de la Armada, tanto de personal, como de material, en lo que concierne a la dirección, ya que la ejecución corresponde a las Superiores Autoridades de las Zonas Marítimas.

Una vez obtenido el material, hay que aprovisionar a los Buques de todo lo necesario para su total puesta a punto. Tengo también la responsabilidad de los transportes de la Armada, tanto de personal, como de material, en lo que concierne a la dirección, ya que la ejecución corresponde a las Superiores Autoridades de las Zonas Marítimas.

Todo esto que a simple vista puede parecer sencillo, conlleva en la práctica grandes complicaciones. Hay que tener en cuenta que se trata de un proceso muy complejo pues se encuentra entrelazado con la legislación de tipo económico y administrativo que, siendo di-



mismos y, claro, cuando llegas al cabo de los años a estos puestos de responsabilidad, en los que tienes mucha gente que depende de tí y tu dependes de ellos para realizar tu cometido, no tienes más remedio que exigir mucho, porque hay que solventar problemas de enorme consideración.

—¿Cuáles son las misiones encomendadas al mundo del AJAL?

—El hecho de haber desempeñado con anterioridad el destino de Director de Construcciones (DIC), me ha permitido conocer en profundidad una parte de mis actuales responsabilidades. Me corresponde proporcionar el apoyo a la Fuerza Naval, faceta ésta muy importante, ya que en mi opinión es el factor determinante para que la Fuerza pueda existir. En otras palabras, he

ficil en sí, ahora lo es bastante más al encontrarnos integrados en la Comunidad Económica Europea. Siendo mayor la complicación para una persona, como yo, que no ha recibido una preparación específica en estas materias económico-administrativas; si bien cuento con el apoyo de algún personal profesional que tiene conocimientos sobre la materia.

—¿Entonces considera Vd. conveniente que los Oficiales de la Armada tengan una formación adecuada en gestión administrativa?

—Lo considero muy conveniente. El Oficial de la Armada, salvo quizás en los primeros empleos en los que desarrollará labores puramente navales, se enfrenta con problemas de gestión, por ello creo que ésta formación deberá ir incrementándose a medida que va avanzando en su carrera profesional. Los que desempeñamos ahora puestos de responsabilidad hemos adquirido estos conocimientos por propia iniciativa y gran esfuerzo. Hoy en día la gestión y el mando están intrínsecamente unidas en nuestra profesión y no se pueden separar una de otra en casi ninguno de los empleos por los que pasa el Oficial de la Armada.

—Ultimamente la Fuerza Naval se ha visto proyectada al exterior a través de numerosas participaciones conjuntas con Marinas de los países de la OTAN y, por lo tanto, se ha visto obligada a las largas permanencias fuera de sus bases españolas, ¿cómo ha incidido todo esto en el desempeño de las misiones de la Jefatura del Apoyo Logístico?

—El Apoyo Logístico se viene desarrollando día a día. Desde que se construyeron los primeros barcos la complejidad del material ha ido evolucionando rápidamente y puede decirse que últimamente mucho más. Nosotros tenemos en actividad barcos procedentes de los EEUU, como son los destructores de tipo FRAN, las fragatas DG y, las últimas, las fragatas FFG. La diferencia de las pri-



Petrolero de Flota "MAR DEL NORTE"



Los destructores tipo FRAN, procedentes de los EE.UU., las fragatas DG y las últimas FFG, escalonan el desarrollo que el Apoyo Logístico ha experimentado desde que se construyeron los primeros barcos.

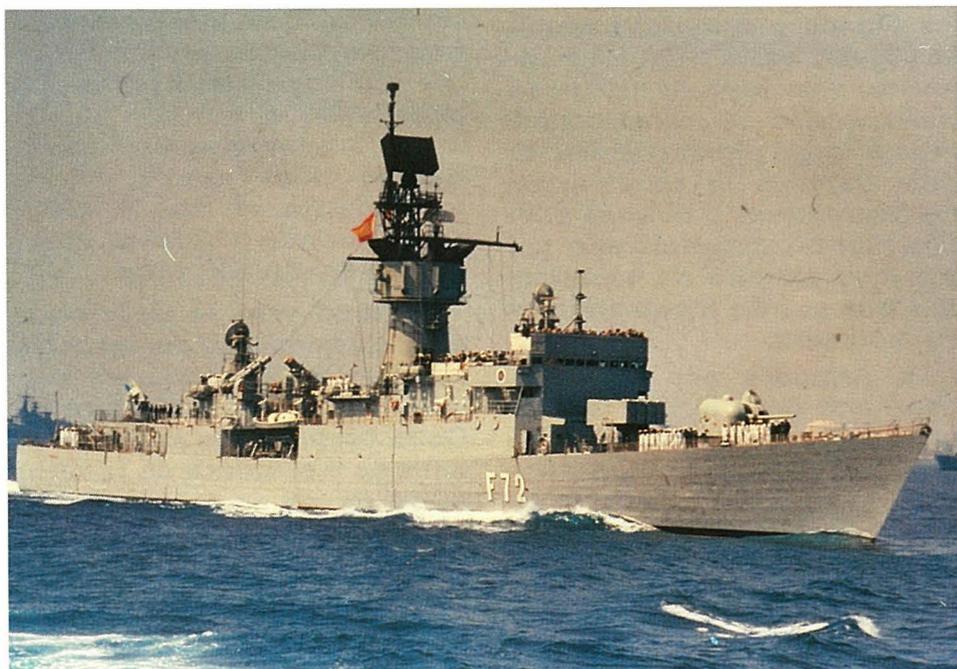
F-83 "NUMANCIA"
tipo FGG



ahora nuestros barcos operan con relación a sus bases, la dificultad es aún mayor y el procedimiento del apoyo y mantenimiento de estos barcos es mucho más costoso.

—Refiriéndonos ahora a un tema de candente actualidad, como es el envío de barcos al Golfo Pérsico, ¿cómo ha funcionado la JAL en este caso

plazar a la zona en que están operando estos barcos —que, por otra parte, es una zona muy dilatada, pues nosotros hablamos del Golfo Pérsico, pero lo cierto es que tenemos allí unos barcos alejados de otros en distancias equiparables a las que distan entre Italia y el Reino Unido, por ejemplo— y los elementos que estamos apoyando son una fragata y dos corbetas, como ya se sabe. Estamos haciendo este apoyo con ciertas dificultades, pero con éxito. Estamos auxiliados por el Ejército del Aire que, con sus transportes nos llevan gran cantidad de material solicitado y, algunas veces, incluso personal técnico que es necesario desplazar a esa zona. Hay que tener en cuenta que el mantenimiento de los barcos lo pueden llevar a cabo las dotaciones sólo hasta cierto límite, puesto que llevan dotaciones muy reducidas, por lo que, en ocasiones, es preciso enviar técnicos desde las bases, Arsenales o Industrias, para realizar las labores de mantenimiento correctivo o similares.



F-72 "ANDALUCIA" tipo DG

meras a las últimas es enorme. El mantenimiento de las primeras es relativamente sencillo, mientras que el de las fragatas más modernas es infinitamente más complejo; si a esto le añadimos el componente adicional de la distancia en que

concreto y qué problemas ha tenido que salvar para desempeñar su misión?

—Hay unos condicionantes fuertes para nosotros, como es el hecho de carecer hasta la fecha de un buque de Apoyo Logístico, que pudiéramos des-

—La Armada cuenta actualmente con una Flota equilibrada, moderna y con claro carácter oceánico, por ello parece necesario que contara con un buque de apoyo acorde con las necesidades que se desprenden de esta proyección internacional de España y que

descansa fundamentalmente en su Armada ¿qué opina Vd. sobre este tema?

—Cierto es que, para que nuestra Armada tenga ese carácter oceánico al que hacemos referencia, le faltan aún algunos elementos indispensables; entre ellos el buque de Apoyo Logístico, que precisamente está en fase de obtención, lo que quiere decir que, en un año o año y medio puede haber razonables esperanzas de contar con uno en un futuro inmediato. Por el momento tenemos en construcción asegurada un petrolero de Flota, que podría operar en el plazo de unos meses, lo que vendría a simplificar algo el apoyo logístico, pero sólo en lo que se refiere al apartado de aprovisionamiento, sea de combustible o de otras materias, pero no en cuanto al apoyo de mantenimiento correctivo.

—¿Qué necesidades específicas han tenido nuestros barcos destacados en el Golfo Pérsico derivadas del cumplimiento de su misión y su zona de maniobras?

—Todas las necesidades han sido felizmente solventadas. Ha habido que mandar repuestos críticos con cierta urgencia, pero que nunca han degradado la operatividad de los barcos. Se ha tenido que improvisar alimentos específicos adecuados a la climatología de la zona, lo que nos llevó un cierto tiempo, ya que no era un medio de operaciones habitual para nosotros y, por lo tanto, desconocido en cuanto a exigencias de esta índole. En general se puede decir que no nos hemos encontrado con

dificultades insalvables para desarrollar nuestro cometido.

—¿Cuáles son los próximos proyectos encomendados a la JAL?

—El principal es el que mencionábamos anteriormente, conseguir las unidades que nos faltan para lograr tener una Armada realmente oceánica; se necesitan fundamentalmente fragatas. No obstante creo que llegaremos a hablar de verdad de una Armada Oceánica, en un plazo razonable de tiempo.

—¿Qué tipo de buques están actualmente en construcción?

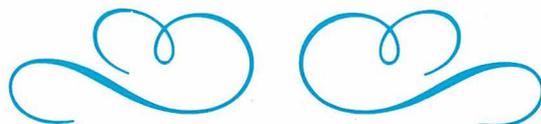
—Tenemos, como ya dije anteriormente, el Petrolero de Flota, que se terminará dentro de pocos meses. Acabamos de conseguir la firma de las Fragatas 85 y 86. El programa de construcción de Cazaminas y Dragaminas está un poco retrasado por cuestiones económicas pero, no obstante, se llevará a cabo la construcción de 4 Cazaminas y 4 Dragaminas; los trabajos iniciales se comenzarán en el 91 y es de esperar que para el 92 se iniciará su construcción. Disponemos de los planos y proyectos terminados del barco de Apoyo Logístico; sólo falta la luz verde para iniciar su construcción. Más a largo plazo contemplamos también la construcción de Submarinos y buques anfibios; en fin, tenemos una gama muy extensa de necesidades que se irán atendiendo en su momento.

La Armada, por supuesto, tiene una gran ilusión por lograr la consecución de estos proyectos y, con el Plan Altamar, se cubrirá una etapa importante dentro del Plan Naval.

Como verá planes no nos faltan (tampoco deben faltar) y hacemos una labor continua de puesta a punto de todos ellos para que conserven su vigencia y puedan desarrollarse en cualquier momento en que la voluntad política los quiera hacer realidad. Sin embargo con la modestia de medios que tenemos, hemos demostrado que podemos operar en cualquier parte; tanto participando en maniobras conjuntas con países de la OTAN, como en aguas del Golfo Pérsico cuando, como ahora, las circunstancias así lo han exigido. Tampoco debemos olvidar que actualmente, además del J. S. Elcano en mares lejanos, tenemos un barco en la Antártida desarrollando un proyecto científico de gran relevancia y superando para ello dificultades muy notables derivadas, en su mayor parte, de lo inhóspito del ámbito en que se realizan estos trabajos.

Si bien está ya muy avanzado el nuevo Buque de Investigación Oceánico "HESPERIDES", aún no podrá ir a la Antártida hasta la próxima campaña. Es un barco magníficamente dotado para esta labor, en cuya construcción ha intervenido el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. De todas formas, pese a su modestia, el "Las Palmas" está haciendo una labor encomiable en aquella zona.

De todo esto se desprende que la Armada ha demostrado su eficacia en todos los medios, desde la Antártida al Golfo Pérsico; esto se debe a la entrega y el ahinco de cuantos se esfuerzan en conseguir que la Armada preste un eficaz servicio a España.



ABC

Un comité político coordinará el despliegue naval de la UEO en el golfo Pérsico

Cada flota permanecerá bajo el control de su Gobierno y no habrá mando único conjunto

Los buques españoles solo harían uso de la fuerza en caso de legítima defensa

Los buques españoles desplegados en el Mar Rojo y el golfo de Omán estarán bajo mando nacional, tanto operativo como logístico, aunque un comité «ad hoc» integrado por representantes de los ministerios de Defensa y Asuntos Exteriores de los 9 países de la UEO será el encargado de coordinar las acciones de las dis-

tas flotas europeas enviados al golfo Pérsico. Este grupo de expertos se convertirá en el núcleo central de un complejo entramado de redes de comunicación entre las capitales y la zona del conflicto y deberá elaborar las directrices necesarias para que los jefes de Estado Mayor cursen órdenes operativas concretas.

Madrid/París. Isabel San Sebastián

ABC

20 DE AGOSTO DE 1990

ESQUEMA OPERATIVO DE LA V. E. O.

Cada buque se mantiene en contacto con los demás e informa a su oficial de enlace en el ministerio de Defensa. Estos oficiales aseguran la comunicación interministerial e internacional, que puede dar lugar a la convocatoria del comité «ad hoc». El comité se reúne y transmite directrices a la Junta de Jefes de Estado Mayor.

JUNTA JEFES ESTADO MAYOR
ORDENES MILITARES OPERATIVAS

La Junta de Jefes de Estado Mayor traduce las directrices políticas en instrucciones operativas concretas y las transmite a los respectivos ministerios de Defensa. Desde allí, esas órdenes son cursadas a los buques desplegados en la zona del conflicto, a través de los oficiales de enlace, y se cierra el círculo al restablecerse el contacto entre barcos.

COMITE «AD HOC»
ACUERDOS Y DIRECTRICES

MINISTROS DEFENSA Y EXTERIORES CONVOCAN REUNION



J R O

Diario 16

Los buques de la Marina española zarparán al Golfo a comienzos de la semana próxima

EL SOL

CRISIS EN EL GOLFO: La flotilla está a punto para zarpar

La tripulación será relevada si el conflicto supera los dos meses

Un 'avión estafeta' mantendrá en contacto a los embarcados con sus familias

Los buques «Descubierta» y «Cazadora» zarparán el domingo hacia Oriente Medio

EL INDEPENDIENTE

23 DE AGOSTO DE 1990

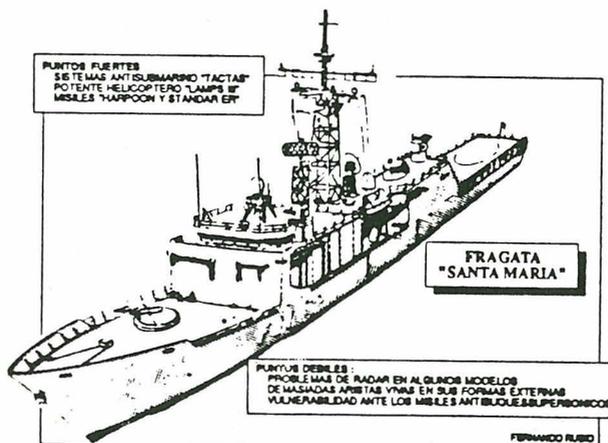


La Santa María, un buque equilibrado

Madrid. Fermín Gallego

Con el inminente despacho de tres buques de guerra «en misión de paz» a Oriente Medio, las pocas noticias oficiales disponibles incluyen la precisión de que la fragata Santa María, a diferencia de las corbetas «Descubierta» y «Cazadora», patrullará por las cercanías del Golfo Pérsico.

Las Santa María han resultado en esta versión, como en la norteamericana y la australiana, buques excelentes en opinión de todos los tratadistas navales. Equipadas con lo que hoy es el más sofisticado sistema antisubmarino del mundo, el TACTAS, que incluye el potente helicóptero Lamps III, y preparadas para el combate de superficie con los misiles Harpoon, y el antiaéreo con los Standard ER, se ha demostrado que esas unidades reúnen una mezcla equilibrada de capacidades y resistencia adecuada, como lo demostraron en los últimos años en las mismas aguas que hoy nos ocupan,



al encajar dos misiles Exocet la «USS Stark», lanzados por aviones iraquíes, y una mina submarina la «Samuel B. Roberts», y sobrevivir ambas.

Inicialmente, se descubrieron ciertos problemas en los radares, que hoy están ya solucionados —al menos en las estadounidenses— favorablemente. Es difícil

que el comandante de una «Olivier H. Perry» critique a su barco.

Pero ciertamente las cosas evolucionan muy rápido en la tecnología naval militar, y es evidente que si hoy tuvieran que ser diseñados de nuevo, ese tipo de escoltas serían distintas. Probablemente lo primero que se

cambiaría es sus formas externas, que ofrecen demasiadas aristas vivas, y en consecuencia demasiada imagen radárica, en una época en que lo «stealth», o furtivo, prima, aumentando la seguridad y las probabilidades de supervivencia.

Por lo demás, es previsible que en un futuro muy cercano, los misiles antibuque supersónicos exijan medios antiaéreos más potentes, así como que el mayor sigilo de los submarinos obligue a replantearse el sistema de detección —que posiblemente convierta el sonar de pasivo en activo— y la propulsión sea eléctrica mixta, a fin de reducir los ruidos propios.

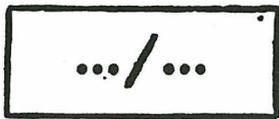
Pero todo ello son cuestiones de futuro: Hoy por hoy, las fragatas FFG constituyen buques de «primera línea», como solía decirse en la edad de oro de las Armadas; y ahí estará la Santa María, en primera línea, al mando de su comandante, el capitán de fragata Antonio León Zarco Navarro.

ABC

Posibilidades de los buques de guerra españoles en el conflicto del Golfo

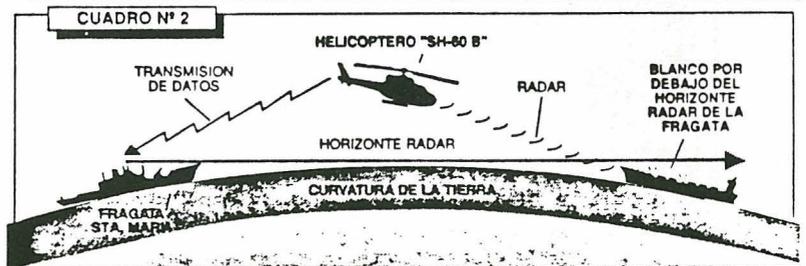
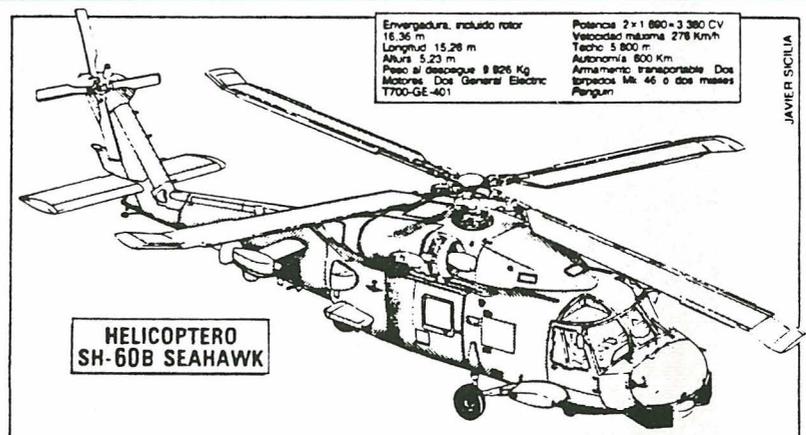
Aunque a algunos les pueda resultar paradójico, los Ejércitos no han sido creados para ganar una hipotética guerra, sino para evitarla

El actual conflicto del Golfo nos ha recordado, de forma contundente, que, en ocasiones, determinados intereses que las naciones consideran legítimos pueden verse afectados por actuaciones de otras naciones o comunidades humanas. Surgen así los gérmenes de conflictos que rompen con la normalidad existente.



Los tres barcos enviados al Golfo se encuentran capacitados para cumplir la misión que se les ha asignado

27 DE AGOSTO DE 1990



Tanto las corbetas como la fragata tienen una gran capacidad de exploración aérea y de superficie y disponen de un sistema de identificación de amigos y enemigos

EL MUNDO
DEL SIGLO VEINTIENO

La isla de Creta será, posiblemente, el lugar donde harán escala
Los buques españoles hicieron ayer prácticas de tiro en el Golfo de Cádiz

Por la tarde, continuaron su camino hacia la zona del conflicto

Los barcos de la Armada española llegan a la entrada del Canal de Suez

La fragata y las dos corbetas permanecerán durante 52 horas en Port Said

1 DE SEPTIEMBRE DE 1990

EL INDEPENDIENTE

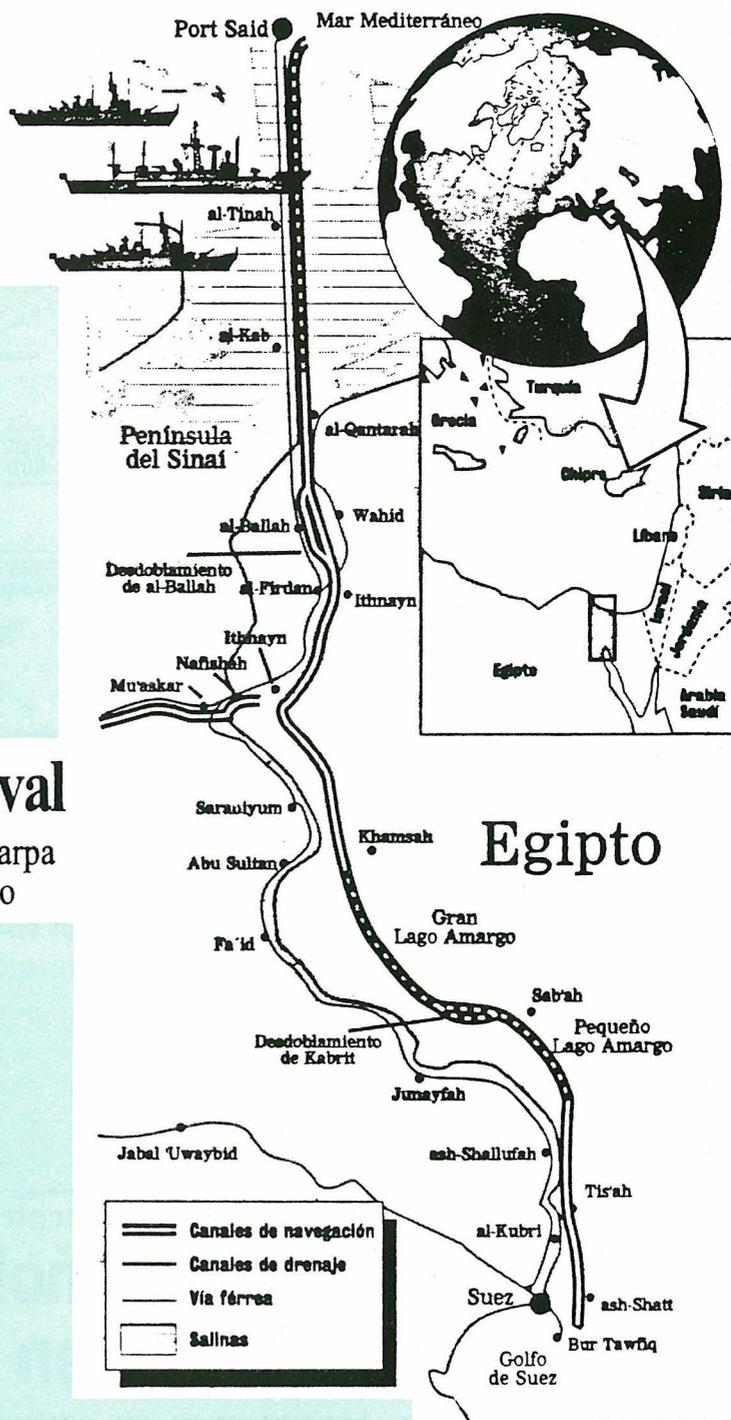
Los jefes de los estados mayores de la UEO coordinan el despliegue naval

La flota francesa, compuesta por 11 navíos, zarpa hoy del puerto de Yibuti hacia el golfo Pérsico

La UEO, firme en el embargo

Éstos son los puntos más importantes del comunicado emitido por los ministros de Asuntos Exteriores de los países de la Unión Europea Occidental (UEO).

- Los países de la UEO condenan sin reservas la invasión y la anexión de Kuwait por Irak.
- Conminan a Irak a someterse inmediatamente y sin condiciones a las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.
- Reafirman su determinación de tomar todas las medidas necesarias para hacer efectivo el embargo contra Irak.
- Expresan su más viva indignación ante los atentados contra la libertad de los extranjeros en Irak.



EL SOL / Nacho Catalán



ALISTAMIENTO EN EL ARSENAL DE LA CARRACA DE BUQUES DESTACADOS AL GOLFO PERSICO

Con motivo del alistamiento de la Fragata Santa María, buque cuyo apoyo corresponde al Arsenal de la Carraca, por la Jefatura de Aprovisionamiento de este Arsenal, se tomaron las medidas conducentes para cumplir la misión de aprovisionar al mismo, de acuerdo con las instrucciones dictadas por la Superioridad, y en aquellas áreas cuyas competencias dependen de la misma.

- a) Repuestos y Pertrechos (SÉRDIZ y COSMAL).
- b) Municionamiento.
- c) Combustible.
- d) Subsistencias.
- e) Vestuarios.

Los correspondientes suministros llevaron consigo la activación de todo el Servicio de Aprovisionamiento para poder atender, en un corto período de tiempo, la gran cantidad de pedidos que fueron formulados por dicho buque y a veces por las otras unidades que componían la Agrupación, en virtud de órdenes de redistribución, así como recepción y distribución del material recibido de otros Serales, e incluso del Ejército de Tierra, caso del material NBQ, para la guerra química, lo cual fue

posible gracias al esfuerzo exhaustivo y dedicación plena del personal, tanto militar como civil, que tuvieron que incorporarse a sus destinos durante el período de vacaciones, produciéndose horas extraordinarias y llegando a estar activados, durante las 24 horas, los días finales claves

del alistamiento, teniendo en cuenta que, aunque la recepción y despacho se efectuase en los Almacenes situados en el Arsenal, se hizo la entrega a pie de portalón en el muelle de la Base Naval de Rota, lo que motivó el uso de vehículos de transporte y de Movimiento y Arrastre.



a) Servicio de Repuestos y pertrechos.

Corresponde a este Servicio el aprovisionamiento de pertrechos, repuestos y de todo el material no asignado expresamente a otro Servicio, aproximadamente unos 500.000 artículos.

Sobre dicho Servicio recayó la mayor responsabilidad del alistamiento, dada la índole y diversidad del material a apoyar.

Como consecuencia de este apoyo fueron procesados 2.195 pedidos, los cuales fueron atendidos con una efectividad de un 85%, quedando



raleza, en número aproximado de 2.500 artículos.

Como consecuencia del escenario donde se iban a desarrollar las operaciones y la índole de éstas, hubo de proveer a las dotaciones de un vestuario no habitual como ignífugo y tropical. Esto trajo consigo, en cuanto al último, un intercambio voluminoso de prendas con el Arsenal de Cartagena.

Por carecer de vestuario específico ignífugo, se suministró a la dotación del mono ignífugo que utilizan las tripulaciones de helicópteros, aunque ya se dispone, para posteriores suministros, de faenas de estas características.

Con todo ello no se ha hecho más que cumplimentar lo que la actual legislación encomienda como misión a la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes y a las Jefaturas de Aprovisionamiento de los arsenales que funcionalmente dependan de aquélla.

“Asegurar que la fuerza e instalaciones navales cuenten con el aprovisionamiento necesario en CANTIDAD, CALIDAD, LUGAR ADECUADO Y MOMENTO OPORTUNO”.



comprometidos el resto para ulterior suministro.

b) Servicio de Municionamiento.

Corresponde a este Servicio el aprovisionamiento de pólvoras, explosivos, agentes químicos y de todos los artefactos y artificios portadores de estos elementos.

Se completaron los cargos de munición de guerra.

c) Servicio de Combustible.

Corresponde a este Servicio el aprovisionamiento de combustibles, grasas, aceites, fluidos, productos del tratamiento alcalino de calderas y productos químicos de limpieza.

Se suministraron la totalidad de los pedidos solicitados.

d) Servicio de Subsistencias.

Corresponde a este Servicio el avituallamiento de las dotaciones de los buques, unidades e instalaciones.

La Fragata Santa María avitualló al límite de sus capacidades de víveres frescos, secos y congelados, de acuerdo con los pedidos formulados por la propia Unidad.

e) Servicio de Vestuarios.

Corresponde a este Servicio el aprovisionamiento de equipos de vestuario y efectos de análoga natu-

LAS INSTALACIONES DEL SEGUNDO ESCALON DE MANTENIMIENTO EN ROTA (ISEMER)

El alistamiento final de la Fragata Santa María, antes de iniciar su viaje al Golfo Pérsico en cumplimiento a las órdenes emanadas del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, se llevó a efecto en la Zona Marítima del Estrecho, en una labor conjunta del Arsenal de la Carraca y del ISEMER de la Base Naval de Rota, donde se encontraba atracado el buque.

COMO NACE EL ISEMER

Una vez aprobada la construcción del Grupo de Combate (portaaviones y fragatas FGG) y escogida Rota como base, el Estado Mayor de la Armada consideró necesario crear en esta base una organización capaz de atender al mantenimiento de su Segundo Escalón, con los consiguientes almacenes de repuestos para apoyo del mismo. Esto suponía una notable mejora en el Sistema de Mantenimiento que la Armada había seguido hasta entonces y un avance importante al contar con una completa organización dotada de talleres y almacenes y con capacidad para proporcionar ayuda a los buques en el Primer Escalón, dotándose de una autonomía y unos medios que procurasen la mayor eficacia y rapidez en su mantenimiento, así como en la obtención de repuestos y de gestión administrativa. Todo ello a fin de conseguir la más corta inmovilización de los buques. El Tercer Escalón, como siempre, lo realizaría la Empresa Nacional Bazán en sus diversas factorías.

En los primeros días del mes de Julio de 1990 el Almirante Jefe de Apoyo Logístico (AJAL) D. JOSE ANTONIO BENITEZ CARRASCO inauguraba las instalaciones del ISEMER y, en el mes de Agosto, este Centro de la Armada hacía frente a su primer compromiso serio: colaborar con el Arsenal de la Carraca en el alistamiento de la Fragata Santa María, en cumplimiento de las directrices emanadas del AJAL.

TRABAJANDO A FONDO

Nos recibe en su despacho el C. N. ANTONIO GARCIA-VACA SAN-



CHEZ, Jefe del ISEMER, quien nos invita a un reconfortante café y nos informa que, dado que la Fragata Santa María se encontraba atracada en Rota, el mando decide que su

necesarios y, el primero, con celo y horas extraordinarias, convirtiendo las fiestas en días laborables y la noche, en día, cuando se hizo necesario.

Realizó el C. N. GARCIA-VACA, el apoyo recibido de la Jefatura de Apoyo Logístico (JAL) desde Madrid, en cuantas gestiones fueron necesarias con otros arsenales o empresas civiles y la inestimable ayuda prestada por el Arsenal de la Carraca, que realizó todo el aprovisionamiento y proporcionó el material necesario para realizar el mantenimiento y del que aún no disponía el ISEMER a causa de su reciente inauguración.



El C.N. Antonio García-Vaca con personal del "ISEMER".

alistamiento se realice en su Base Naval, aprovechando para ello al máximo las nuevas instalaciones del ISEMER y la proximidad de la Comandancia General del Estrecho y su Arsenal.

Hubo que luchar en principio con dos dificultades, la escasez de tiempo en que había que realizar el trabajo y el hecho de que en el mes de Agosto es cuando mayor número de barcos paralizan sus actividades, lo que se aprovecha en el ISEMER para dar vacaciones a gran parte del personal; este segundo problema se resolvió con la incorporación al destino de los operarios

Las FGG, son actualmente los buques más modernos del mundo dentro de su clase; no obstante, dada la Zona en que tenía que actuar la "Santa María", tiempo de permanencia de la misma y las propias características climatológicas, aconsejaban hacer un recorrido exhaustivo de sus equipos y dotarlos de repuestos adecuados para cubrir las necesidades de la misión encomendada y cuyo tiempo aproximado se estimaba que sería de tres meses.

Lo primero que se hizo fue acondicionarle el sistema de refrigeración en alguno de los equipos, co-



Taller de Maquinaria del "ISEMER".

mo consecuencia de las altas temperaturas previstas, prestándose especial atención al aire acondicionado.

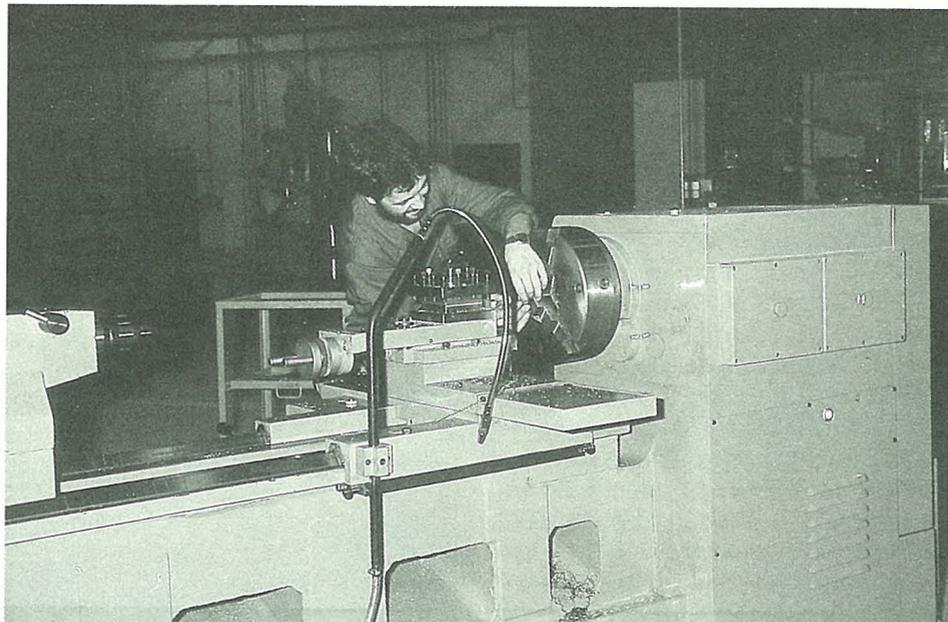
El C. N. GARCIA-VACA, nos informa también que en estos barcos se practica la reparación modular; es decir, se sustituyen módulos

completos por otros, y los que se han retirado se reparan en el taller, pasando luego a ocupar el lugar de la pieza reemplazada en el almacén; esto permite ganar mucho tiempo y asegura una reparación mejor al contarse con todos los medios necesarios y personal especializado.

Así mismo los barcos pasan revisiones periódicas, previamente programadas, con lo que su vida activa se prolonga y mantiene.

OPINAN SUBOFICIALES Y OPERARIOS

Todos coinciden al afirmar que



En plena faena.



Un momento de descanso.

los dos principales obstáculos que se encontraron a la hora de realizar la labor de mantenimiento de la "Santa María" fueron la premura del tiempo y la escasez de personal disponible para llevarlo a cabo; no obstante, había que hacerlo y así se hizo. El trabajo en estas condicio-

nes se convirtió en un reto importante para ellos. El barco tenía que estar operativo al 100% durante un tiempo indeterminado, pero relativamente elevado. Reconocen que los materiales estuvieron disponibles en un tiempo record, lo que ayudó mucho, pero contaron con un elemento negativo, el hecho de que la documentación fuese poco conocida; el ISEMER llevaba poco tiempo funcionando y la presencia de personal desembarcado recientemente de las FGG, que conocían por tanto bien el barco, sirvió de mucha ayuda.

Resaltan la buena labor y la dedicación de las empresas auxiliares que colaboraron al máximo poniendo todas, pequeñas y grandes, todo su interés por contribuir eficazmente con su esfuerzo al éxito de la misión.

De todo esto podemos deducir que el alistamiento de la "Santa María" se ha debido fundamentalmente a una magnífica labor de equipo, en el que ha destacado brillantemente el personal, que hemos entrevistado, del ISEMER, en la Base Naval de Rota.

SERVICIO DE REPUESTOS Y PERTECHOS DEL ARSENAL DE FERROL

Visitamos en su despacho, amplio y sobrio, al Vicealmirante jefe del Arsenal de Ferrol, don CARLOS GONZALEZ-CELA PARDO, quien nos expone su deseo de que sobre el apoyo que el Arsenal de su mando ha prestado a las diferentes unidades que han permanecido o actualmente se encuentran en zonas del mundo, nos informe el Teniente Coronel de Intendencia don JOSE L. BARBASTRO ESTRAN, Jefe del Servicio de Repuestos y Pertrechos, por haber correspondido a esta dependencia la colaboración directa en el tema.

El Teniente Coronel BARBASTRO nos recibe amablemente y nos cuenta que éste es un servicio totalmente mecanizado y muy completo que se encarga entre otras misiones de la gestión de repuestos para las fragatas.

Hay que tener en cuenta que normalmente atiende las necesidades de combustible, municionamiento, vestuario, subsistencias y repuestos y, en concreto, de todos los materiales que figuran en los inventarios de Segundo Escalón de los buques; y que comprende unas 75.000 voces diferentes.

El servicio de Repuestos y Pertrechos nace como una necesidad y corresponde al Cuerpo de Intendencia su Jefatura y gestión desde siempre; en él se tiene todo el material asignado al Primer Escalón, cuya atención corresponde al buque, a fin de que éste pueda mantener sus reservas de repuestos para noventa días, a través de peticiones estandarizadas.

El sistema de distribución que se sigue permite a los barcos tener una cuenta contable que evita el uso físico de dinero, con unas prioridades en sus peticiones, en razón de la urgencia en que debe ser servido el material solicitado.

En estos momentos le avalan en su quehacer cotidiano dos años de experiencia.

En relación con la Fragata "Santa María" que actualmente tiene su base en Rota, pero con anterioridad la había tenido en Ferrol y dado que el cambio era reciente, el Arsenal prestó su colaboración para conseguir que alcanzara el máximo nivel en su



Vista general de un almacén.



Amplios almacenes con material apilado hasta los techos en el Servicio de Repuestos y Pertrechos del Arsenal Militar de Ferrol.

Primer Escalón antes de dirigirse al Golfo Pérsico. Hay que tener en cuenta que el barco tiene más de 12.000 voces o repuestos diferentes con un movimiento continuo, pues se van consumiendo sus reservas, y había que conseguir que contara con todo lo que pudiera necesitar.

Se trabajó duro y se consiguió; aún estando en época de permiso.

Por otra parte la Fragata "Numancia" ha permanecido en el Arsenal de Ferrol y se ha atendido a su habitabilidad y a completar su Primer Escalón lo que se ha hecho en un tiempo corto, gracias a la dedicación de todos. Sirva esto a modo de ejemplo puntual y reciente, extensivo al resto de los buques de la Flota que necesitan la colaboración de este Arsenal de Ferrol.



Almacén General del Arsenal Militar de Ferrol en el que se ha computerizado todo su material.

El Teniente Coronel BARBASTRO nos acompaña ahora para visitar las diferentes dependencias de los Servicios. Amplios almacenes con material apilado hasta los elevados techos, en estantes perfectamente alineados; talleres y oficinas dotados con toda clase de medios informatizados; por último nos lleva al Almacén General en

que se ha computerizado todo el material que allí se recoge; existen miles de elementos: transistores, tornillos, todo tipo de piezas electrónicas o mecánicas; cada una ocupa su lugar correspondiente, ordenados en cajones, colocados en cintas sin fin, que se mueven en ejes verticales y horizontales. Ante nuestro interés, nos

hacen una demostración del sistema: en un ordenador introducen los datos concretos de una pieza; el inmenso mecano se pone en movimiento, pasan infinidad de paneles y, de pronto, el sistema se detiene e inicia un movimiento vertical; el panel que se encontraba frente a nosotros se detiene, se abre el compartimento y comprobamos que allí estaba la pieza que se había pedido.

Después pasamos a la parte del almacén en la que se guardan las grandes piezas cuyo traslado se realiza a través de unas carretillas de compleja y cuidada conducción, diseñadas para elevarse hasta alturas considerables (más de seis metros), lo que les permite acceder a cualquier material haciendo fácil su localización y su transporte posible sin el empleo de la fuerza física.

Nuestro trabajo nos reclamaba en otros lugares, así es que nos despedimos del Teniente Coronel BARBASTRO, con agradecimiento por su dedicación y pena por perdernos su grata compañía.

APOYO LOGISTICO A LAS CORBETAS DEL ARSENAL DE CARTAGENA

“La capacidad mostrada por la Armada para mantener plenamente operativos tres buques de guerra, modernamente dotados, listos para la acción y alejados de sus bases, es el fruto de muchos años de una acertada dirección y de la profesionalidad, dedicación y sacrificio de todos sus miembros.”

Con estas palabras del V.A. don JOSE MARIA GURUCHARRI MARTINEZ, se puede definir la presencia de los barcos españoles en el Golfo Pérsico. Almirante del Arsenal Militar de la Zona Marítima del Mediterráneo, a él correspondió la responsabilidad de apoyar a las diferentes corbetas que han desempeñado o desempeñarán comisiones en el Golfo Pérsico.

Para el Almirante GURUCHARRI este apoyo no ha significado un especial esfuerzo, considerando que la razón principal es que la Armada dispone de unos buques capaces de moverse en cualquier zona, con ga-



El V.A. José María Gurucharri Martínez en su despacho en el Arsenal Militar de Cartagena.



Jefatura Industrial del Arsenal de Cartagena.

ranía de hacer frente a toda amenaza, merced a los equipos y material de que disponen.

Cuando se recibió la orden de alistar los buques, las seis corbetas estaban capacitadas para salir a la mar, por ello esta orden no significó ningún apoyo especial, pues hay que tener en cuenta que los buques navegan ya con cargos de guerra y en este caso no se ha hecho más que com-

pletar éstos. Hasta el momento presente las corbetas están navegando sin novedad, para ello ha habido que administrarles el material de repuestos obligados al consumo diario que conlleva una actividad de 24 horas al día.

El Almirante GURUCHARRI, nos presenta a continuación al C.N. SIERRA, Jefe Industrial del Arsenal, como responsable de obras en las cor-



El Comandante de la "INFANTA CRISTINA" con sus Oficiales.

betas. Este nos cuenta que le corresponde recibir las peticiones de reparaciones, tanto en buques como en tierra. Estas peticiones tienen que planificarlas para su ejecución, gestionar luego ésta y por último inspeccionar la obra ya realizada.

Cuenta para ello con un equipo de Oficiales, Suboficiales y personal civil, cada uno de ellos a cargo de una misión específica. Este personal se





Cabos Primeros en su camareta, en una corbeta.

encuentra dividido en grupos homogéneos que permiten atender los diferentes tipos de buques, submarinos, corbetas, patrulleros, dragaminas, etc.; y a las distintas instalaciones navales. Es un personal magnífico, tanto a nivel profesional como humano, no escatiman horas para el servicio y han supuesto un gran respaldo para las dotaciones de los buques que se encuentra fuera de su

base, ya que pueden solicitar apoyo e información por teléfono o radio; este apoyo puede ser de muy diverso tipo, desde un consejo o aclaración de un documento técnico, a la gestión de un repuesto, o el desplazamiento necesario para dirigir o efectuar una reparación.

En cuanto a los buques que desempeñan comisiones en el Golfo, se ha procedido a su alistamiento atendiendo especialmente al material electrónico, en sus diferentes áreas: comunicaciones, detección, medidas defensivas, etc.

Considera el C.N. SIERRA que en armas y electrónica, el Arsenal Militar se encuentra muy bien dotado, atendiendo las necesidades de los buques en sus talleres con muy buenos resultados. En concreto y en relación con las corbetas, se ha puesto un especial cuidado, como es habitual en todos los buques que van a desempeñar una comisión de larga duración y en zonas lejanas, habiéndose trabajado en íntima colaboración con el Servicio de Repuestos del Arsenal, a fin de identificar y gestionar todas las peticiones que se reciben para su posterior envío.

SERVICIO DE REPUESTOS

Es su Jefe el Coronel de Intendencia don CARLOS CRESPO con el que

charlamos; piensa que el mayor problema que plantean las corbetas desplazadas al Golfo, es el de su permanencia en aquellas aguas, además de la distancia a que se encuentran. Hay que atender al máximo las necesidades, por pequeñas que sean, considera que las corbetas son barcos magníficos dentro de su clase, dotados de material moderno y complejo, cuyos repuestos vitales se han cubierto sin problemas.

En cuanto al alistamiento de las primeras corbetas, contaron con el elemento adverso de tenerlo que realizar en el mes de agosto en el que normalmente las fábricas cierran y la mitad de su personal se encuentra de vacaciones. Este personal se prestó a colaborar, pero no fue necesaria su presencia. El trabajo alcanzó un nivel muy satisfactorio.

En honor de la verdad, el Coronel CRESPO reconoce que el personal disponible "trabajó al máximo" habiendo existido una colaboración Arsenal-buque perfecta, y una entrega sin límite de tiempo. Asimismo desea hacer constar su agradecimiento a las empresas suministradoras por su colaboración. En concreto se suministraron víveres para 45 días, desde la Factoría de Subsistencias, y repuestos para un período de tres meses, reforzados, teniendo en cuenta la distancia y el tipo de misión encomendada.



En la parte superior derecha, el Comandante de la corbeta "INFANTA CRISTINA" con sus Suboficiales.

La corbeta "DIANA" en el Arsenal de Cartagena.



17 DE SEPTIEMBRE DE 1990

EL MUNDO
DIARIO VEINTINO

Comerá en la fragata «Santa María» con los mandos de las unidades
El ministro Serra visitará hoy los tres buques españoles enviados al conflicto
Tratará con su homólogo egipcio sobre la situación de la crisis

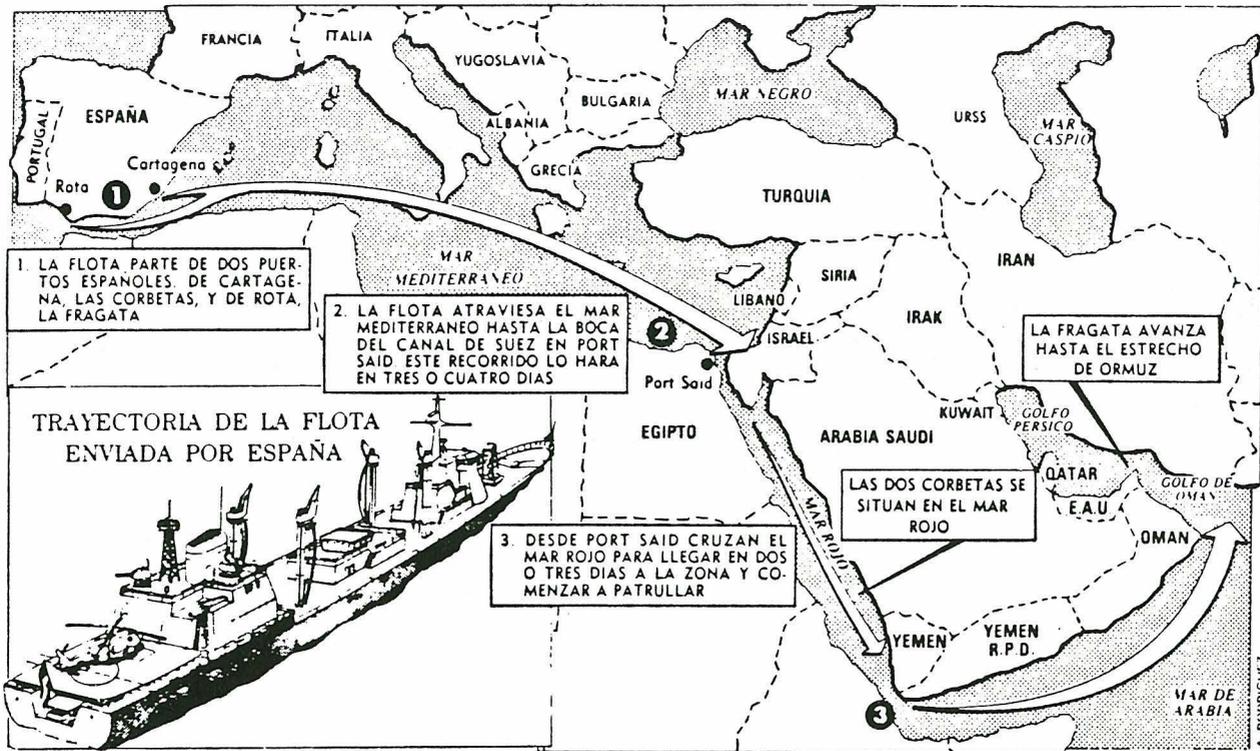
4 DE OCTUBRE DE 1990

Diario 16

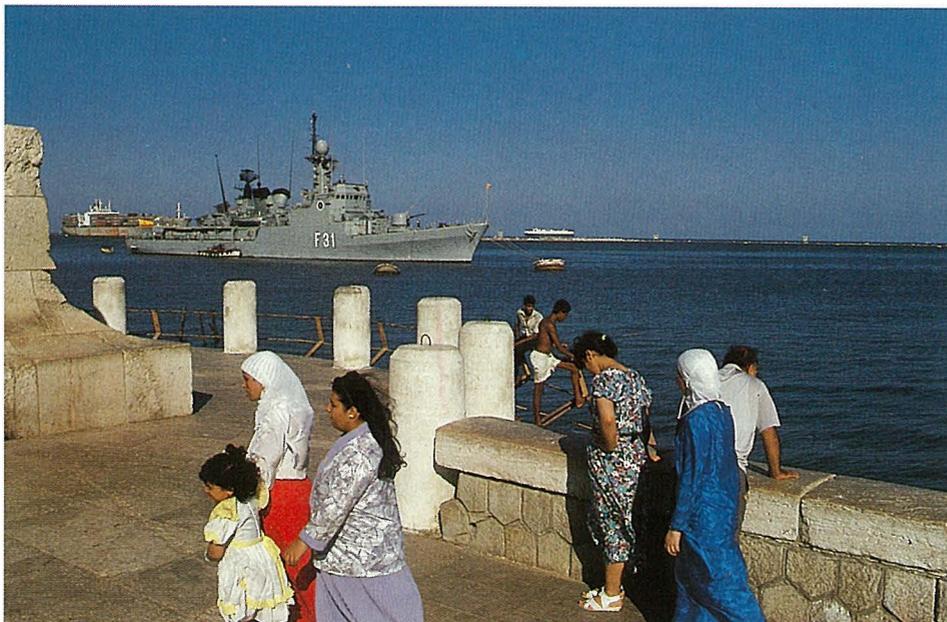
El Príncipe viajará al Golfo acompañado por Narcís Serra antes del fin de semana



S.A.R. el Príncipe de Asturias con el Ministro de Defensa y el Jefe de Estado Mayor de la Defensa. (Foto de Jorge Mata. RED)



Presencia de nuestras Corbetas en Suez (Foto: Pepe Díaz. RED.)



ABC

Acciones de la Armada en el extranjero durante este siglo

Madrid. Servicio de Documentación

Los compromisos políticos y estratégicos de España han obligado a nuestra Armada a hacer acto de presencia en distintos conflictos. Ofrecemos a continuación las intervenciones de fuerzas navales españolas en momentos de crisis durante este siglo:

- 1907: A raíz de las manifestaciones surgidas en Casablanca en contra de las potencias coloniales en el norte de África, el gobierno español decide enviar una fuerza naval bajo el mando del contraalmirante De la Mata. La escuadra española operó conjuntamente con la francesa que estaba a las órdenes del almirante Touchard.

- 1927: Las tensiones políticas en China obligan a distintos países a destacar unidades navales con el objetivo de velar por sus intereses en ultramar. España envió el crucero «Blas de Lezo», que se integró en la fuerza multinacional, con la que operó durante dos años.

- 1958: En este año, la Infantería de Marina española puso a prueba su preparación como fuerza de desembarco. Con motivo de las operaciones militares en la llamada «campana Ifni-Sahara», se establecieron cabezas de playa que posibilitaron los movimientos de tropas y de material necesarios para la intervención. En aquella ocasión entraron en acción los siguientes efectivos de la Armada española: el «Eolo» y la corbeta «Descubierta». Además participaron las motonaves de Transmediterránea «Domine» y «Ciudad de Alicante».

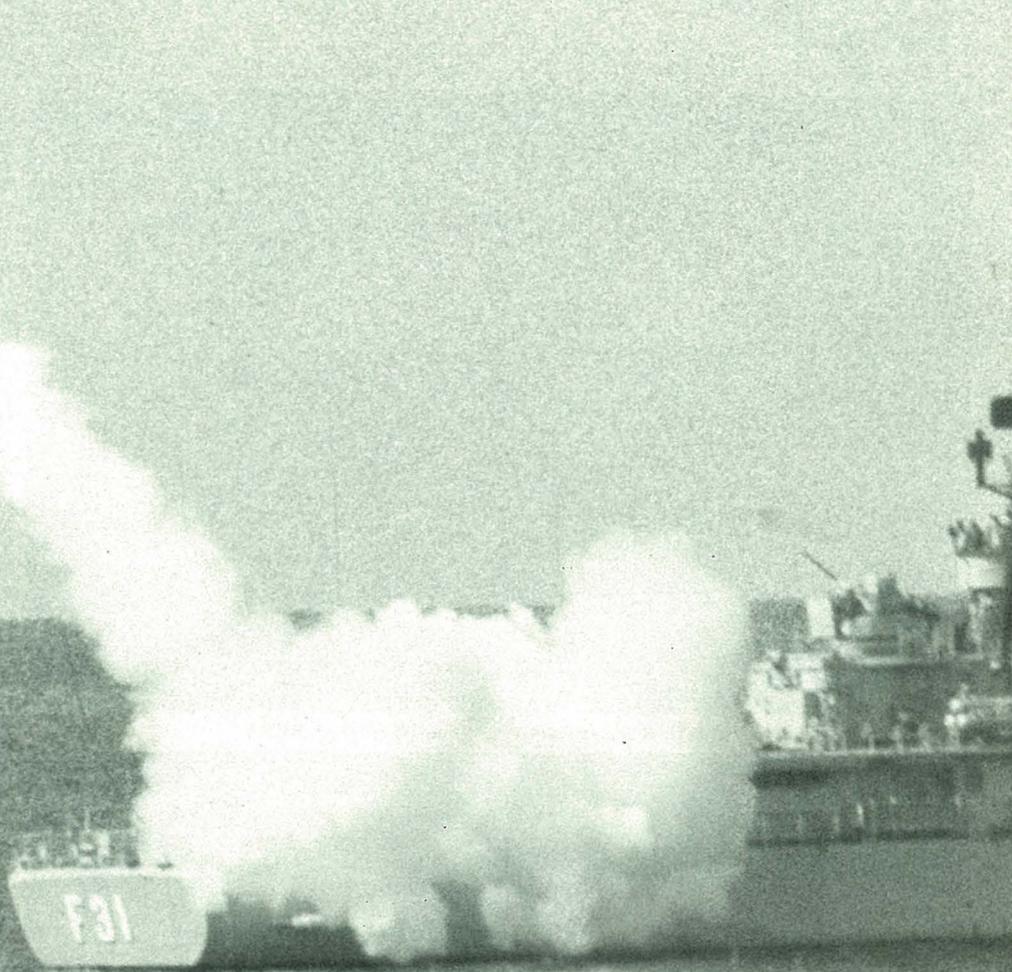
- 1975: Con motivo de la «Marcha verde» y aunque no fue necesaria su intervención, una agrupación formada por catorce unidades de la Armada española se desplazó hasta el puerto de Las Palmas y atracó en el muelle del Arsenal.

La Escuela de Tiro y Artillería Naval, se encuentra ubicada en la hermosa Bahía de Cádiz, frente al Océano Atlántico, en el comienzo de la carretera que une San Fernando con la hermosa ciudad andaluza. En ella realizan su adiestramiento en defensa antiaérea los buques de la Armada y, en concreto, en el de lanzamiento de misiles.

Sobre este tema hablamos con el Director de la Escuela, el Capitán de navío don MANUEL POSADA CALLEJA, quien nos informa sobre los diferentes trámites que se siguen para el lanzamiento, puesto que se exige como primera medida, que la zona de lanzamiento se vea libre de todo tráfico aéreo; no hay que olvidar que esta zona está cruzada por un pasi-

llo aéreo que enlaza Sevilla con Casablanca.

De esta manera, al decidir el Mando enviar al Golfo Pérsico tres buques de la Armada, se pensó en la conveniencia de que antes de su partida efectuaran un ejercicio de Defensa Antiaéreo. Para ello se consiguió el NOTAN (permiso para poder lanzar misiles), como estipulan los acuerdos interna-



E T

cionales; así como la preparación de los aviones-blanco y la localización del personal necesario para su puesta a punto. Es de significar que este adiestramiento específico se realizó entre los meses de junio y septiembre; es decir, los meses vacacionales por excelencia, pero se localizó a todo el personal necesario desperdigado por los diferentes puntos de

España disfrutando de su permiso.

Felizmente los ejercicios permitieron comprobar que los barcos se encontraban perfectamente adiestrados.

COMO SE PREPARA Y SE REALIZA EL LANZAMIENTO

DEL MISIL

Todos los barcos dotados de misiles realizan periodicamente un adiestramiento, éste se desarrollaba antes en Estados Unidos de forma similar a los buques de la USN, actualmente se realizan en España. Previo al ejercicio se efectua una inspección de los equipos e ins-



A N



Lanzamiento de un misil "ASPIDE" desde la corbeta "DIANA".

Lanzamiento de un misil standard "SAM", desde una fragata tipo "BALEARES".

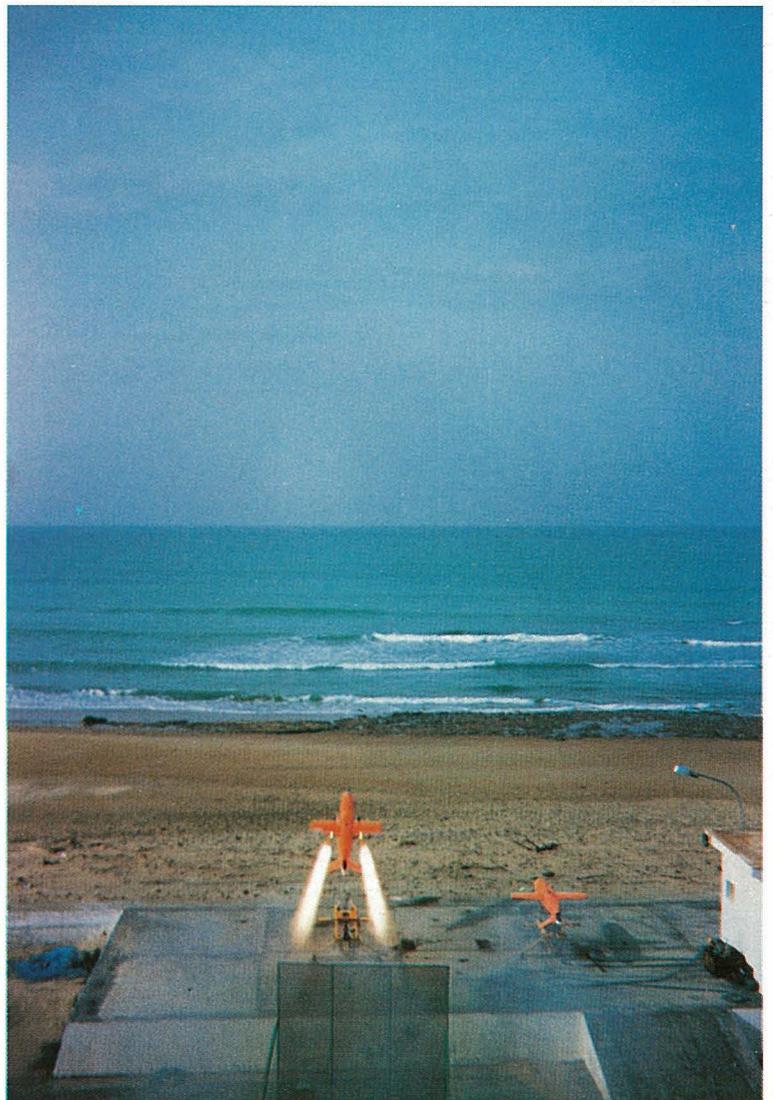




Lanzamiento de un misil "ASPIDE" en la corbeta "CAZADORA".

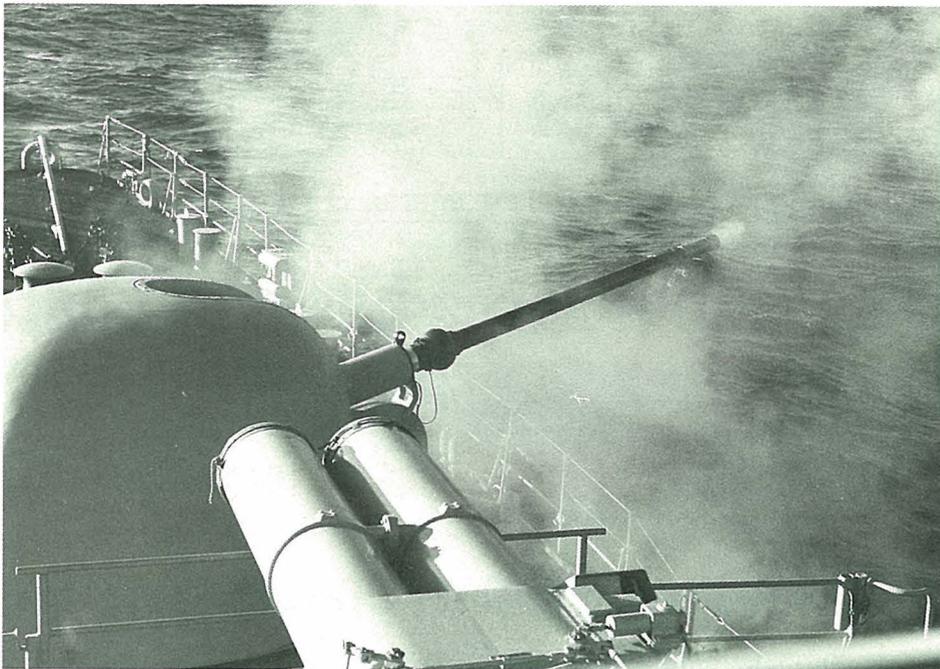
Lanzamiento
avión-blanco
"CHUKAR II" ▶

Lanzamiento de un misil "ASPIDE" desde una corbeta.



Montaje anti-misil
"MEROKA"





Cañón Corbeta "CAZADORA"

talaciones de los misiles. Posteriormente, los barcos hacen una salida a la mar en lo que se ejercitan en la detección y seguimiento de un avión harrier.

El día previsto para el lanzamiento, los barcos se sitúan en el Saco de Huelva en BRENOSILLO, e inician su preparación con un ejercicio de cuenta atrás. Mientras tanto, en la Escuela de Tiro, se lanza el avión-blanco, un "CHUKAR II", llevándole controlado por radio a la Zona de ejercicios; una vez en ella, se fija la dirección de ataque, el buque la localiza y sigue su vuelo; procediendo a su interceptación a una distancia adecuada.

Entre la localización y la interceptación se produce una secuencia de hechos que se ven reflejados en las consolas de radar, primero localiza el blanco cuyos datos se introducen automáticamente en la Dirección de Tiro, iniciándose un seguimiento automático del mismo, quedando el blanco en todo momento bajo control. En el momento oportuno se lanza el misil, dotado de cabeza de ejercicios lo que, además de ofrecer seguridad, proporciona datos sobre la distancia a la que ha pasado del blanco, velocidad, etc. Hay que tener en cuenta que lo ideal es pasar tan próximo a éste como para hacer blanco sobre un avión real y, por ello, de mucha mayor envergadura; y lo suficientemente lejos para que el avión-blanco se salve del impacto. Si esto sucede, se le recupera posteriormente en la mar, a la que habrá caído cumplida su misión, suavemente mecido por su paracaídas.

Lanzamiento de un misil SSM "HARPOON" desde una fragata tipo "BALEARES".



La fragata 'Numancia' y las corbetas 'Diana' e 'Infanta Cristina' tomarán el relevo en dos semanas

La segunda flotilla española zarpa hacia el Golfo

EL INDEPENDIENTE

31 DE OCTUBRE DE 1990

«Numancia», «Infanta Cristina» y «Diana», buques de relevo

El Príncipe Felipe inicia hoy su visita «de compañerismo» a las tripulaciones de la flotilla española



En Cartagena, los marineros que han tenido la suerte de no ir al Golfo despiden a sus compañeros de las corbetas "Diana" e "Infanta Cristina".

TEXTO J. C. ESCUDIER (CARTAGENA) Y EDUARDO ALBALADEJO (ROTA) FOTOS CARLOS MIRALLES Y J. A. BERROCAL

Pasarán las Navidades en el Golfo Pérsico

DIARIO DE PONTEVEDRA

DIARIO DE PONTEVEDRA
Jueves, 22 de noviembre de 1990

Más de mil personas recibieron a las
corbetas en Cartagena



Regreso

El día 21 de Noviembre, era especialmente anhelado por algunas familias españolas que habían vivido con lógica inquietud la separación de alguno de sus seres queridos llamado, en el cumplimiento de su deber para con la Patria, a realizar una importante misión en aguas del Golfo Pérsico. Había finalizado, por fin, la espera. Los tres primeros buques destacados al Golfo, dos Corbetas y una Fragata, recalarían en sus bases, Cartagena y Cádiz, respectivamente, a las 9 de la mañana de ese día.

En Cartagena la bruma matutina parecía amenazar con un cierto empeoramiento del tiempo; no obstante, parece que la alegría de los rostros que, desde primeras horas de la mañana se dejaban ver por las inmediaciones del Arsenal, conseguiría en poco tiempo hacer brillar el sol sobre el Muelle de Levante, donde estaba todo listo para el gran recibimiento; la Banda de Música de la Infantería de Marina del Tercio de Levante ensayaba algunos sones de su repertorio. Las autoridades de los tres Ejércitos comenzaron a llegar. Familiares y amigos se apresuraban para tomar posiciones. Los periodistas de Prensa, Radio y Televisión preparaban sus equipos. El estruendo de las sirenas de los Remolcadores daba los primeros avisos a la multitud que se iba concentrando en el muelle. La Policía Naval desplegaba sus medidas de seguridad. La impaciencia se dejaba notar en el rostro de todos cuantos allí estábamos congregados, contagiados ya por la emoción de las madres, la alegría muda de los padres, la elocuente espontaneidad de los jóvenes y de los pequeños. Entre la multitud sobresalían algunas pancartas de bienvenida, Banderas Nacionales y pañuelos blancos agitados por nerviosas manos.

A las 9 en punto hacía su aparición la "Cazadora", que venía agasajada por los chorros de agua de los remolcadores y sus atronadoras sirenas. Sin embargo, en contra de lo esperado, el bullicio se convirtió repentinamente en un tenso murmullo que duró unos breves minutos para, de repente, dar rienda suelta a la emoción que había atenazado las gargantas de los presentes en ese momento y un estrépito de aplausos se elevó hasta alcanzar la impecable



Las autoridades abandonan la corbeta "Cazadora".



Banda de Música del Tercio de Levante.



del Golfo

formación, que mantenía la dotación firme en sus puestos.

Los familiares y amigos de los marineros, en primer término, se esforzaban por hacerse visibles ante los emocionados ojos de los recién llegados; mientras tanto, las esposas de los marinos profesionales permanecían anhelantes, pero serenas, en un segundo plano; ellas ya están acostumbradas a las despedidas y las llegadas, forman parte de su vida y han aprendido a aceptarlo como un hecho consustancial a la profesión de sus maridos; quizá por eso prefieren hoy brindar el protagonismo a esas otras familias que se encuentran viviendo una circunstancia excepcional y que, felizmente para ellas, ha llegado a su término. Mientras tanto la Banda de Música interpretaba marchas militares.

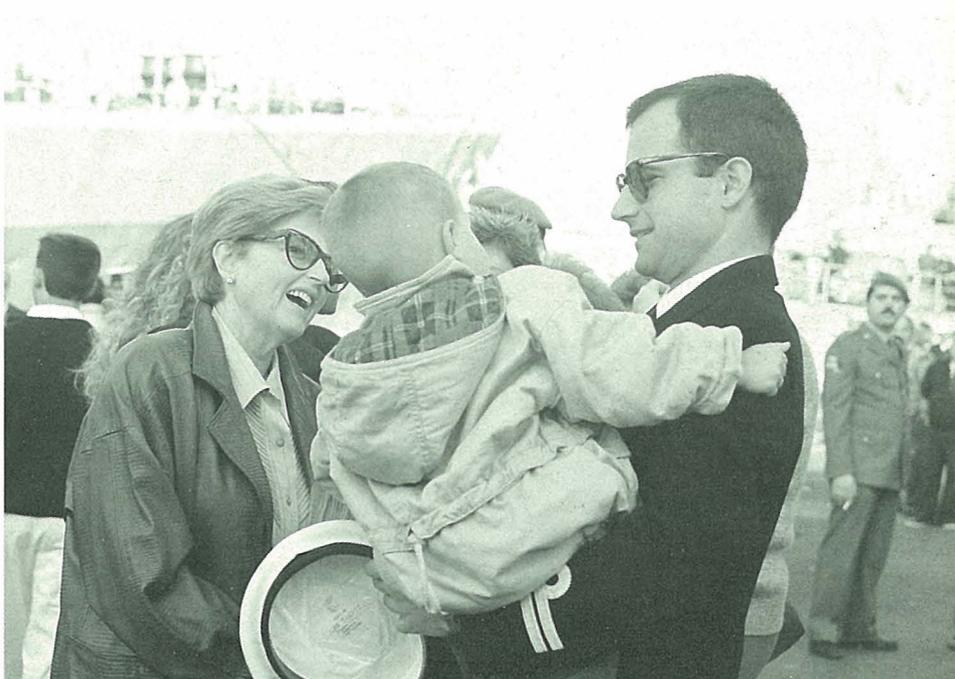
A las 9,10 asomaba lentamente la proa de la "Descubierta" que levantó idéntico clamor entre el público presente. Tras las últimas maniobras de ataque —que para algunos marineros significarían, en efecto, las últimas antes de su licenciamiento— el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, el Almirante Jefe del Arsenal y otras Autoridades Navales y Militares, ascendieron por la escala del Buque para dar la bienvenida oficial a los Comandantes y dotaciones de las dos Corbetas. Tras unos breves instantes, el Almirante Jefe de la Z. M. del Mediterráneo D. José María de Lomas Ristori, pronunció algunas palabras de bienvenida y felicitación en nombre de la Armada y de los presentes. En ellas quiso dejar constancia del orgullo que significa haber cumplido una misión tan importante como la que acababan de realizar para el prestigio de la Patria, se despidió con las dos palabras más significativas dentro de la Armada: ¡Bravo, Zulu!: ¡Bien hecho!

La salida de las Autoridades es seguida por la de los Oficiales, Suboficiales y Marinería; se producen entonces las despedidas de los compañeros, mientras por los altavoces se escucha el permiso reglamentario para abandonar el Buque: "Cazadora, Descubierta ¡Salida de Francos!". Los compases de un conocido pasodoble acompaña el regreso de nuestros hombres a casa.

(Por C. Jáuregui)



¡Bienvenidos a todos!





SE INICIA EL RELEVO

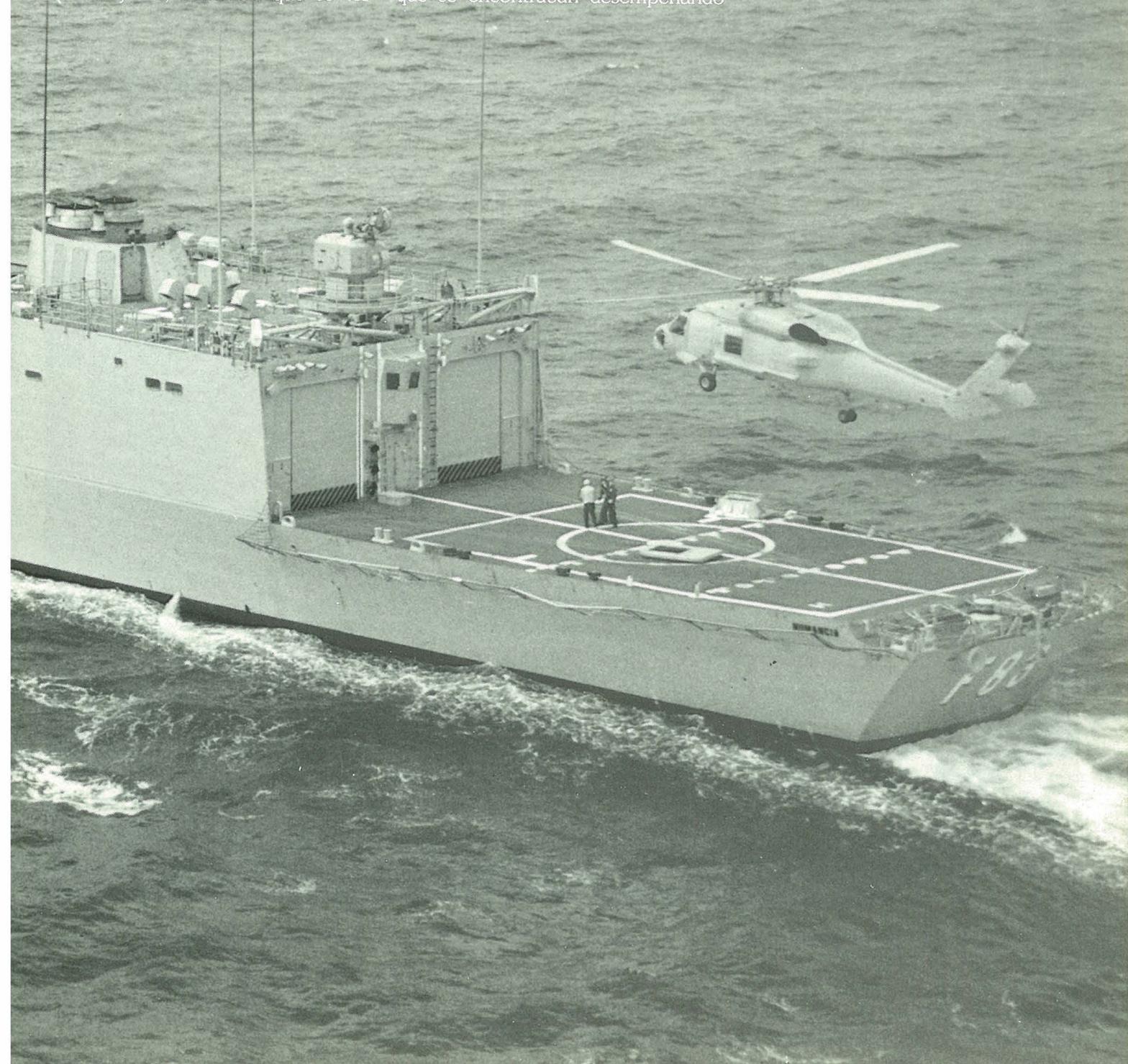
LA FRAGATA FGG "NUMANCIA" VUELVE DEL FRIO

Desde hace ya algunos años la Armada participa en ejercicios de otras Marinas de la OTAN; con independencia de estos ejercicios se destacan buques de la Armada como escoltas a agrupaciones permanentes activadas a la orden. A tal efecto la Fragata "Numancia" se encontraba integrada en la "STANAVFORLANT" navegando a la altura de Islandia, desde el mes de junio; comisión que se vio

acortada para realizar una nueva misión: Preparar su viaje al Golfo Pérsico para relevar a la Fragata "Santa María" destacada en aquella zona desde que comenzara el conflicto.

Sobre ello charlamos con el Comandante de la "NUMANCIA", el C.F. don JOSE MANUEL MARCO FRANCO; y el primer tema que sale a colación se centra en la comisión que se encontraban desempeñando

hasta ahora en aguas del Atlántico Norte. En primer lugar el C.F. MARCO, resalta el magnífico comportamiento del barco, quien no sufrió ninguna avería y el de la dotación ejemplar en la mar y en puerto. Ello dio motivo a una felicitación del Comodoro británico GUITON comandante del "STANAVFORLANT". Durante el tiempo de permanencia



en aquella zona realizaron un número muy elevado de adiestramiento general del buque y sus hombres. De regreso a la Península, ha tenido que desembarcar a Marinería y Oficiales por necesidades del servicio, lo que le impone ahora atender a la instrucción específica de la nueva dotación.

El sistema de Seguridad Interior se ha completado en Ferrol y se ha dotado al barco del material de protección necesario. Considera el Comandante que la Fragata "NUMANCIA" se encuentra en las mejores condiciones para cumplir esta nueva misión que se le ha encomendado. Al referirse a ésta, subraya el elevado espíritu con que se ha afrontado por la dotación del barco, que se ha marcado la meta de preparar su barco de tal manera que se le pueda dar la calificación de "sobresaliente" en todos los aspectos; de ahí que se sienta profundamente orgulloso. Es una misión más que su barco va a efectuar y, co-

mo tal, ha sido asumida sin ninguna otra preocupación especial por sus hombres.

A nivel profesional considera que es una buena oportunidad la que se le presenta para trasladar sus prácticas de ejercicios a una situación real.

La elevada temperatura que van a encontrar en la zona de operaciones pudiera representar un inconveniente para la aclimatación de su personal y de los equipos del buque; pero tienen el precedente de la "Santa María", así que la "NUMANCIA" no va a ser menos.

En cuanto al régimen de comida, opina que es difícil cocinar a la "española" navegando, por la profusión de caldos y grasas que se suelen utilizar; no obstante se procura respetar esta línea en lo posible. Se pone especial cuidado en su condimentación y en la utilización de géneros de primera calidad. No existen diferencias en esta

materia, todos son iguales en la mesa, pues considera de vital importancia la alimentación de su gente, por lo que se procura seguir un régimen adecuado a las necesidades de todos y acorde con el clima en que se encuentren.

A bordo, el médico y un ATS estudian que cada menú sea equilibrado y un cocinero profesional lo confecciona; es decir, se dispone de todas las garantías para conseguir la mejor alimentación de nuestros hombres.

LOS OFICIALES DEL BARCO

El C.F. MARCO nos presenta a continuación a su Segundo Comandante el C.C. FRANCISCO JAVIER PRADO PIÑEIRO, quien nos cuenta que embarcar en la "NUMANCIA" ha supuesto para él un salto cualitativo grande. En cuanto a la misión a desempeñar en el Golfo, no le coge



El Segundo Comandante y Oficiales de la fragata "Numancia" en la Cámara de Oficiales, durante un descanso.

de nuevas, pues ya desarrolló anteriormente, como Comandante de un patrullero, una misión similar sobre control del tráfico marítimo; aunque en esta ocasión se efectuará en aguas internacionales. Sobre el barco piensa que está preparado para cumplir cualquier misión y su mayor deseo es que la presencia de la "NUMANCIA" contribuya a mantener la paz en aquella zona. Piensa que el barco tiene un nivel de eficacia similar, en todos los aspectos, a los mejores de la NATO; como se ha podido demostrar en las recientes maniobras en que han participado; y muestra su satisfacción en que España encuentre en la Armada un instrumento válido para su política exterior.

LOS SUBOFICIALES APORTAN SUS OPINIONES

Haciendo honor a la verdad, nos causó una muy grata impresión el ambiente que se respiraba entre los Suboficiales de la Fragata "NUMANCIA". Son conscientes de los sacrificios que esta profesión exige y los aceptan, tanto ellos como sus familias, "hay que cumplir con el deber", especificaba un Sargento padre de dos hijos de dos y cuatro años y, como tal reconoce que "se navega mucho y se echa de menos a la familia"; lo cual es un sentimiento lógico y humano.

Al hablarnos sobre el personal de reemplazo, nos informan que no existe ninguna reacción negativa en cuanto a su misión en el Golfo, si bien llevan todos la presión psicológica de la preocupación que sienten sus familias y un sentimiento de añoranza por encontrarse ausente en las señaladas fiestas navideñas; sentimiento que comparten con el resto de la dotación del buque, desde Comandante al último marinero. Comentan el caso de dos Cabos Segundos que, por motivos de estudios, fueron relevados por lo que no irían en esta misión; es curioso como cada uno dejó mostrar su desilusión al tener que abandonar el barco y los compañeros con los que tan estrechamente habían convivido y de cuya relación habían surgido grandes amistades.

Un Subteniente con 28 años de servicio considera esta misión muy interesante, desde el punto de vista profesional, "después de veintiocho años preparándome para esto, si

ahora me lo perdiese, no me lo perdonaría nunca".

Nos cuentan a continuación una anécdota curiosa y que en nada refleja lo que se deja traslucir en la opinión pública. Se ha dado el caso de presentarse voluntarios para esta misión; tal fue lo sucedido con un marinero que se encontraba destinado en la Graña (Ferrol) realizando un curso y, en cuanto se enteró de que la "NUMANCIA" iría al Golfo, se presentó voluntario para ir también.

Este hecho lo comprobamos después en nuestra entrevista a algunos marineros compañeros suyos.



Marineros de la fragata "Numancia", nos cuentan sus impresiones.

Seguidamente entro en la Camarata de Suboficiales donde nos encontramos en aquel momento al cocinero del barco don LUIS RIVAS LOPEZ, y aprovechamos para preguntarle acerca de su trabajo en el barco. Nos dice que cuenta con la colaboración de cuatro marineros que ponen el mayor interés en lo que hacen; y nos asegura que en su barco, al igual que en todos, se come muy bien, a juzgar por los comentarios de la dotación "no se come como en casa, pero eso sucede hasta en los mejores restaurantes". Ante nuestro requerimiento, nos desvela algunos de los platos que constituyen los menús: Timbal a la duquesa, marmitako, fabada, paella, etc., aunque algunas veces también se contenta a los más jóvenes con platos de cocina rápida como hamburguesas, salchichas, etc.

LOS CABOS PRIMEROS Y LA MARINERÍA DE REEMPLAZO

Consideran que van a cumplir una misión plenamente justificada al tener como primordial objetivo la defensa del equilibrio internacional del cual dependemos todos y al cual nos debemos todos de alguna manera. Desde esta visión general altamente tranquilizadora, nuestros jóvenes destinados en la "NUMANCIA" vienen de haber pasado un verano muy distinto al que acostumbran, muy al norte de Europa y ahora se presentan

unas Navidades también atípicas por calurosas en el Golfo, que las celebrarán "con dátiles en vez de uvas". Se encuentran respaldados porque queda en el barco mucho personal con experiencia que ayudarán a los nuevos a integrarse plenamente en sus destinos.

De sus opiniones se deduce un sentimiento de responsabilidad y aceptación de las circunstancias que les obliga a cumplir con su deber "somos parte de Europa, así que hay que estar a las duras y a las maduras". No podemos estar sólo para recibir beneficios; para recibir hay que haber dado primero".

Por último charlamos con los marineros que se encuentran en las oficinas del barco. El primero con el que hablamos es madrileño y el embar-

que le cogió por sorpresa, pues es administrativo y estaba de escribiente en Capitanía General. Dice que las cosas hay que tomarlas como vienen y que, por otra parte, no cabe duda que España forma parte de la Comunidad Internacional. Además no es admisible que un pueblo someta a otro.

Otro marinero de Jaén admite que es un deber como español y una obligación que tiene contraída España como país integrado en la ONU.

Otro marinero, natural de Barcelona y dependiente en su vida civil, se encontraba haciendo el curso de aprovisionamiento, cuando se presentó voluntario para embarcar. Era consciente cuando entró a servir en la Armada, que le podía tocar ir al Golfo; y así ha sido, aunque en su caso por propia voluntad.

Hemos traído una pequeña muestra de la opinión de los Jefes, Oficiales y Soboficiales y marinería de la Fragata "NUMANCIA", sobre el problema surgido en el Golfo Pérsico, como los representantes más directamente implicados en el conflicto de la Armada y de la vida civil española. Como puede deducirse de sus palabras existe en ellos una gran tranquilidad y confianza, nacida de la certeza de que su deber ahora es estar donde están, en respuesta a lo que, tanto la Armada como su Patria, esperan de ellos.

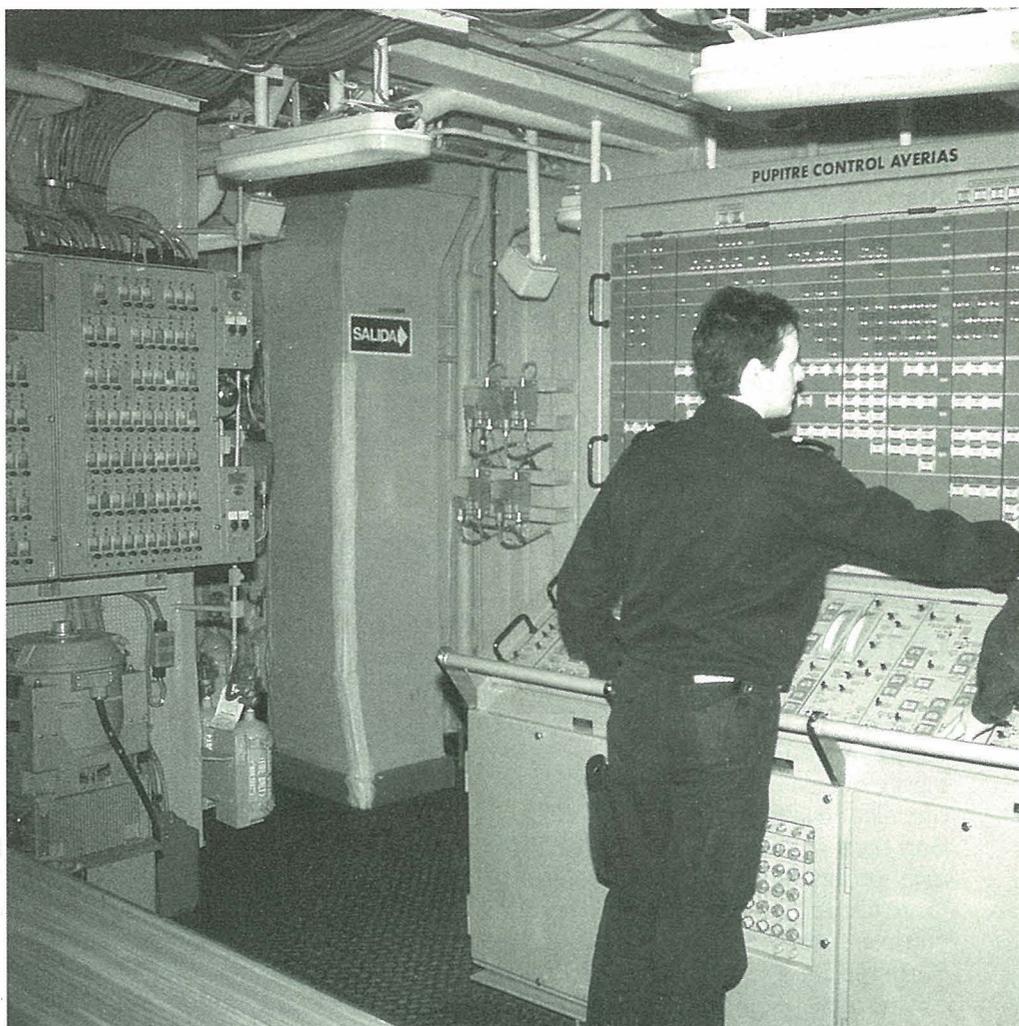
CORBETA DIANA

MARINERÍA DE REEMPLAZO

Todos se han hecho a la idea de que tienen que ir y su máxima preocupación es su familia. Uno de ellos nos cuenta cómo su madre ha quedado más tranquila al ver que él lo está. Consideran que van a visitar sitios difíciles de volver a ver. Piensa que "volverán bien y sin problemas".

CABOS PRIMERA

Consideran que se trata de unas maniobras más serias y más largas que las normales, ya que llevan un tiempo mentalizándose para este hecho; lo que más duele es tener que dejar a la familia y lo más difícil de conseguir es "que la familia sepa que



Cabos Primeros revisan posibles averías.

no la engañamos, que la situación es esta y no otra".

Piensan que la gente va muy concienciada: "España no puede quedar descolgada de Europa"; "el petróleo es necesario para la economía del País", "hay que ir", y les parece muy bien que se haga bajo el auspicio de la ONU; "no se puede permitir que un país se adueñe de otro". Uno de ellos piensa que desde la campaña de Conchinchina, es la primera vez que la Armada interviene en un conflicto internacional; "ojalá sea la última campaña".

SUBOFICIALES

Están mentalizados, pues pensaban ir desde agosto; la dotación en general está tranquila; es la primera misión que se encomienda a nivel internacional; les parece muy bien estar en ello; "la Armada está para servir a España".

OFICIALES

Constituye para ellos una oportunidad única; por otra parte no pasa de ser una misión más; aunque es diferente a las maniobras normales pues se hace una aplicación práctica de lo aprendido en los ejercicios, por eso no preocupa de forma especial, pues se tiene plena confianza en el adiestramiento del buque y de la dotación. Son las segundas Navidades que pasan fuera de casa en tres años y esta circunstancia sí que pesa un poco en el ánimo de todo el personal embarcado, por la repercusión familiar que conlleva.

Cuentan el caso de un Cabo Primero que tenía un tobillo escayolado, por lo que se pensaba en desembarcarlo, entonces fue al hospital para que le pusieran un vendaje más elástico para poder quedarse a bordo: "yo voy como sea; sólo voy a estar incómodo quince días y luego estaré nuevo".

dera que el barco se encuentra bien preparado y, aunque ha habido cambio de personal, está convencido de que éste se encontrará perfectamente adiestrado cuando se haga a la mar.

La mayoría del personal ha acudido voluntario para desempeñar esta comisión y no hay, por tanto, ninguna oposición; piensa que todos los antiguos y los nuevos lo han aceptado como algo necesario. Reconoce que el hecho de tener que pasar las Navidades fuera de España es algo que entrena cierta añoranza para todos pero, por otra parte, considera que es lógico que se prolongue su estancia en el Golfo, a fin de evitar que otras dotaciones se encontrasen también fuera de sus bases por tener que efectuar el relevo.

OFICIALES

El Teniente Médico se ha incorporado hace poco tiempo; se encontraba haciendo su especialidad cuando fue movilizad, pero piensa que esto es un "gaje del oficio".

El Jefe de energía y propulsión del barco piensa que vivirá una experiencia interesante, y va tranquilo pues cuenta con unos subalternos muy bien preparados y con ganas de trabajar. El sistema de propulsión está en muy buen estado y no espera que se produzcan problemas, fuera de las temperaturas que habrá que soportar, aunque dadas las fechas del año prevee que sean más suaves que las actuales.

Todos están de acuerdo al afirmar, que las fiestas navideñas son fechas

que merecen el mayor respeto y de carácter familiar por antonomasia, aunque hay que aceptar la situación tal y como se ha presentado; y al decir esto piensa especialmente en la marinería, pues ellos lo tienen asumido aunque familiarmente es un factor que les influye bastante. Cuentan que se ha presentado bastante personal voluntario, tanto profesional como de reclutamiento, pero no se puede cambiar a la gente.

SUBOFICIALES

Quizá la frase de un Suboficial define lo que todos opinaban: "Hay que dar la cara", y "si hay que salir, se sale", no hay problemas, todos, empezando por la marinería, son conscientes que les ha tocado cumplir esta misión y lo tienen perfectamente asimilado. Uno de ellos nos cuenta que lo que más siente es perderse el nacimiento de su hijo.

MAESTRO DE COCINA

Todos alaban al maestro de cocina que tienen a bordo, es "un primera división", de acuerdo con la definición que da de él un Suboficial, quien dice que en 23 años de servicio, es el mejor que ha encontrado. El maestro nos cuenta que el personal profesional inclina sus gustos por los guisos, mientras los jóvenes prefieren más fritos en general. Le preguntamos sobre sus mejores menús y nos da su repertorio culinario: Holla gitana, habichuelas con cerdo y el más celebrado para todos sea quizás el caldero.

COMANDANTE

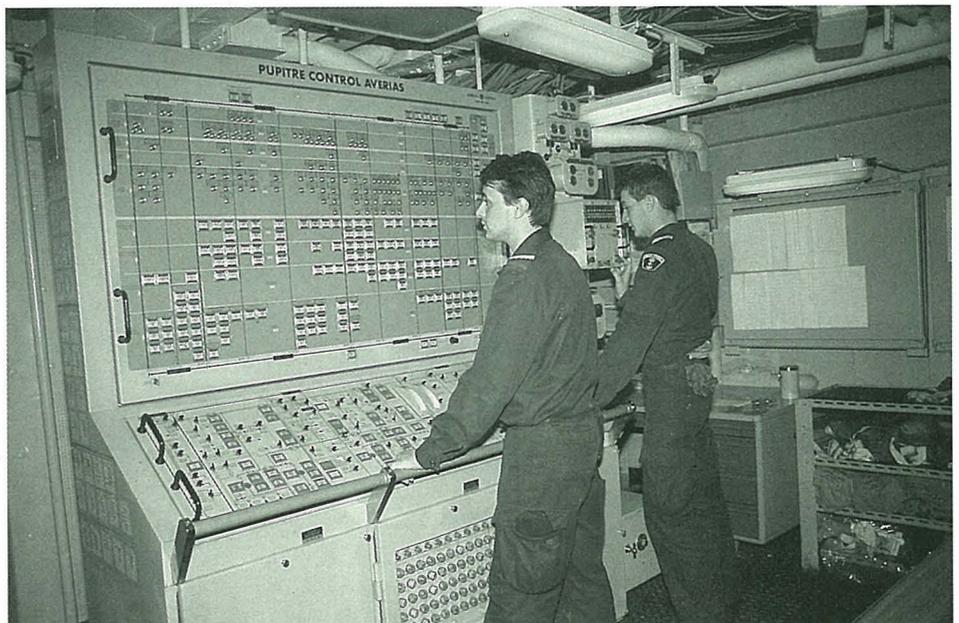
Ya veterano en el mando, va con ilusión y plena confianza en su dotación y en su barco; los últimos preparativos le absorben mucho tiempo, le preocupa que su personal y fundamentalmente la marinería pase unas Navidades "lo más parecidas a las de casa".

El barco es moderno y muy completo para su clase; es un orgullo para él mandarlo y que sea precisamente en esta ocasión.

CORBETA INFANTA CRISTINA

COMANDANTE

Representa para él un honor y una satisfacción que su barco haya sido designado para esta comisión; consi-



El Cabo Primero Ignacio Romero Romero, señalado en la foto, durante el Curso Monográfico DT MK92, efectuado entre el 20 de Enero y 6 de Abril de 1990.



EN LA MUERTE DEL CABO PRIMERO IGNACIO ROMERO ROMERO

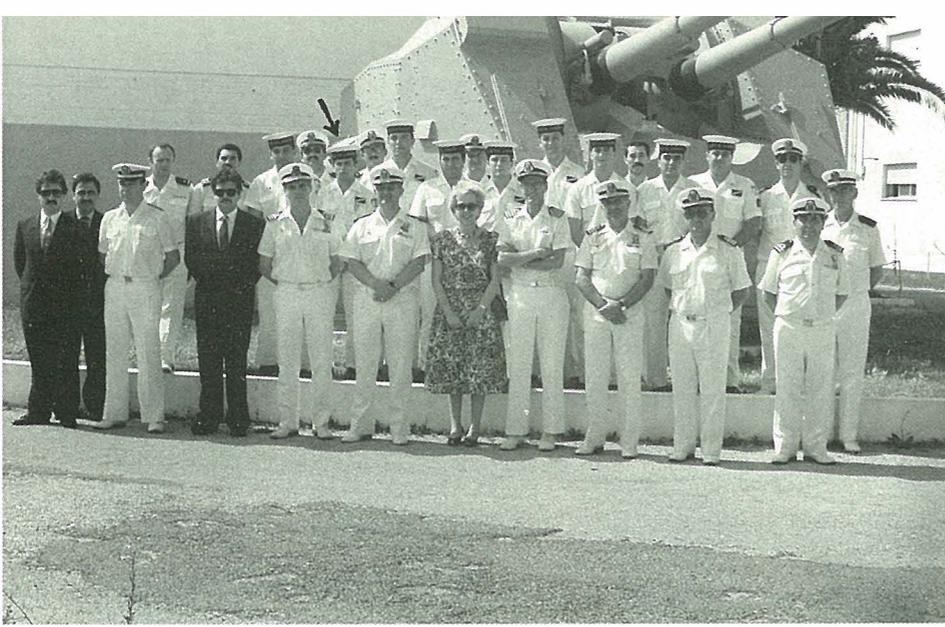


Cuando estaba apunto de cerrarse este número del Boletín Informativo para Personal, faltaba aún por redactar la aportación explicativa de cómo contribuye el Departamento de Personal al alistamiento y apoyo de las unidades destacadas al escenario de la crisis del Golfo Pérsico. En esa circunstancia se produce la muerte en acto de servicio a bordo de la fragata "Numancia" del Cabo Primero Artillero Ignacio Romero Romero; la explicación se hace innecesaria: el Departamento de Personal tiene la responsabilidad de cubrir las plantillas de todas las unidades y, por consiguiente, de asignar los destinos a todo el personal de la Armada. Como Almirante Jefe del Departamento de Personal me corresponde, por tanto, la responsabilidad última de la asignación de destino en la fragata "Numancia" al Cabo Primero.

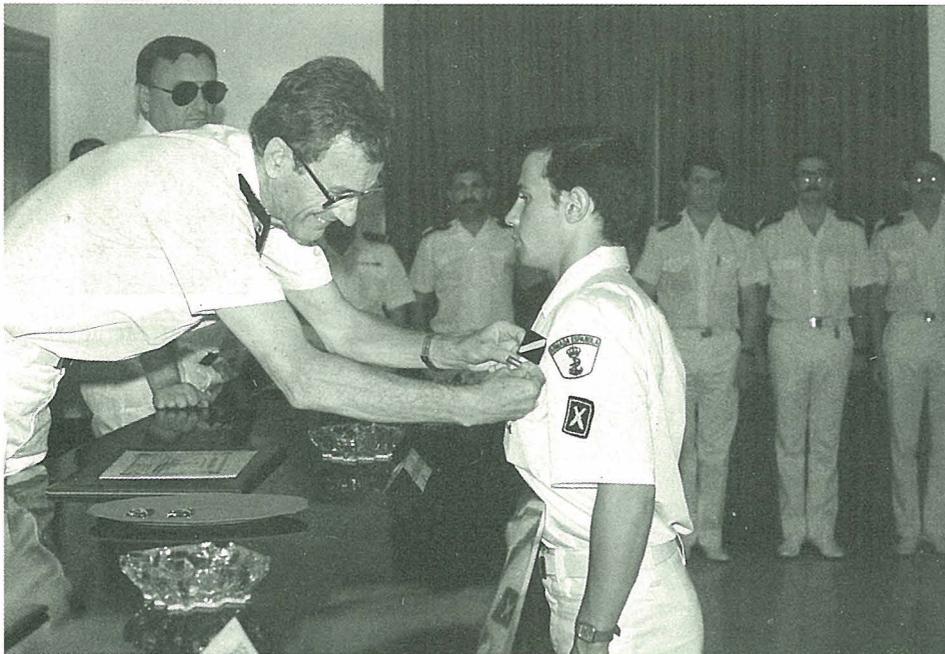
Sus calificaciones en todos los cursos de especialización realizados y su trayectoria profesional acreditan que el Cabo Romero estaba plenamente capacitado para el desempeño de su destino a bordo. ¿Por qué entonces su muerte?

La respuesta a esta pregunta requiere hacer dos consideraciones previas. La primera, que el riesgo es inherente a la actividad militar; por eso el valor es cualidad requerida. La segunda, que el valor no se reserva para la acción bélica, sino que es una cualidad del espíritu que se ejercita a diario en el cumplimiento exacto de las obligaciones del servicio.

El Cabo Romero estaba de servicio. En un momento dado, por motivos que a los expertos corresponde esclarecer, su sentido del deber le mueve a entrar en la zona de seguridad del lanzador. Conoce el riesgo que asume y al hacerlo entrega su vida; sin este dramático final, su acción, igualmente arriesgada, habría quedado inadvertida, como sucede tantas veces en el servicio a bordo.



Grupo de profesores y alumnos del Curso de Artillería, señalado con la flecha el Cabo Romero Romero.



Imposición de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco, al Cabo 1.º Artillero Romero Romero, número uno de su promoción.



La "Guía para rendir los Informes Personales" dice: "Cuando en el cumplimiento del deber se subordina la voluntad, afectos e interés personal y, eventualmente se desprecia el riesgo, hay abnegación". Es decir, la abnegación es la virtud que inspira el espíritu de servicio, que se manifiesta en la exactitud en el cumplimiento de las obligaciones diarias y alcanza el nivel del heroísmo cuando con deliberado desprecio del peligro, impulsa a poner en juego la propia vida.

Ahora tenemos respuesta a la pregunta: el Cabo Primero Artillero Ignacio Romero Romero murió por dar testimonio de sus virtudes militares. La misma causa, en definitiva, que llevó a la muerte al Cabo Primero Torpedista Francisco Plaza Gutiérrez a bordo de la fragata "Cataluña" al tratar de socorrer a los también fallecidos Marineros Juan Carlos Guzmán Macías y Enrique Torca Torca el pasado mes de mayo.

Por eso, estas no son muertes accidentales que podrían ocurrir en cualquier lugar o circunstancia. Son muertes en acto de servicio, sólo posibles por la abnegada entrega al deber en cumplimiento de la misión asignada al buque de su destino. La naturaleza de la misión y las circunstancias que en ella concurren no son ajenas a las motivaciones del acto realizado por el Cabo Romero. Es nuestro deber reconocerlo.

Por eso tampoco podemos incurrir en valoraciones utilitarias. Ante la muerte solo cabe una valoración moral. La dignidad de la muerte asumida por la abnegada entrega al deber en el servicio a la Patria está resumida desde antiguo en la frase de Cicerón: "Dulce et decorum est pro Patria mori". El Cabo Romero ha muerto; su ejemplo nos queda unido al de cuantos han entregado su vida a España en el servicio en la Armada. Su corta vida profesional cabe resumida entre dos Cru-

Familiares y Autoridades civiles y militares, durante el funeral de corpore in sepulto en la Iglesia Castrense de San Francisco en San Fernando (Cádiz).



Entre muestras de dolor de sus familiares, las autoridades militares impusieron al cabo Ignacio Romero la Cruz al Mérito Naval.

El cabo Romero, enterrado en San Fernando

Las autoridades militares le condecoraron, a título póstumo, con la Cruz al Mérito Naval

ces: la del Mérito Naval con distintivo blanco, con la que se premió su destacada competencia profesional, y la del Mérito Naval con distintivo rojo que reconoce su abnegada entrega.

Al hacernos partícipe del dolor de sus familiares, lamentamos no poder mitigarlo con la Medalla de Sufrimientos por la Patria, hoy extinguida.

Cabo Primero Artillero Ignacio Romero Romero, descanse en paz.

11 de diciembre 1990.

Francisco José López de Arenal y Díaz

Almirante Jefe del Departamento de Personal.



Ofrenda de coronas durante el entierro, en el cementerio de San Fernando.

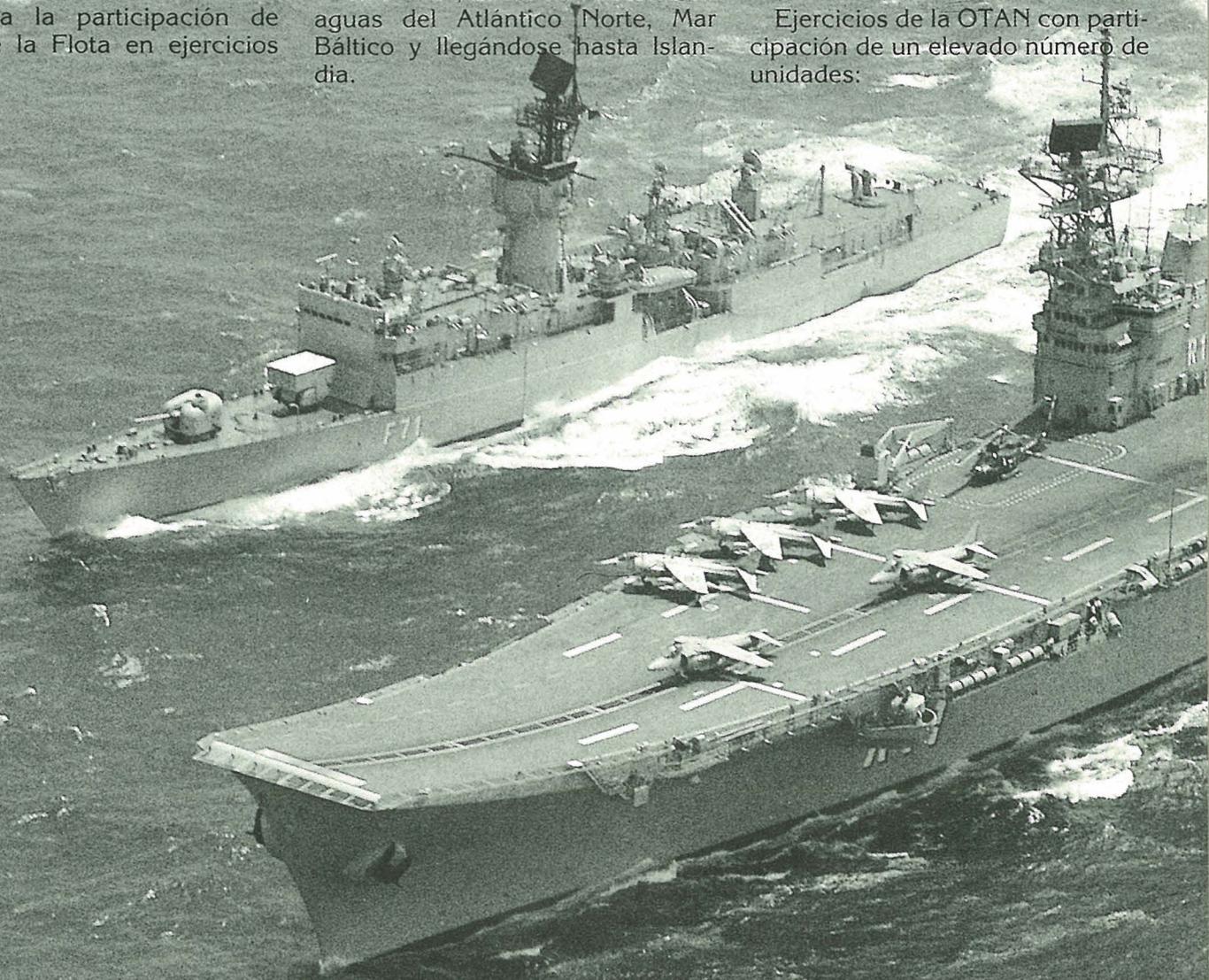
PRESENCIA INTERNACI

Desde la entrada de España en la OTAN, las actividades de la Armada, reducida a ejercicios bilaterales o multilaterales con países pertenecientes a la Alianza, toma un giro favorable al participar como miembro naval activo en las comisiones que desarrolla en sus escenarios de actuación. Siendo significativa la participación de buques de la Flota en ejercicios como son:

—Incorporación de una Fragata a la Agrupación Permanente de la OTAN en el Atlántico (STANAFORLAN) mientras permanece en Europa, lo que supone entre cuatro y cinco meses de actividad. Concretamente en el año 1990 estuvieron presentes las "Asturias" y "Numancia", de forma sucesiva en aguas del Atlántico Norte, Mar Báltico y llegando hasta Islandia.

—Incorporación de una Corbeta/Fragata a la activación de la Fuerza Naval de la OTAN en el Mediterráneo (NAVOCFORMED); esta fuerza naval se activa dos meses al año, una cada semestre, con una duración aproximada de mes y medio en cada ocasión.

Ejercicios de la OTAN con participación de un elevado número de unidades:



ONAL DE LA ARMADA

SHARP SPEAR: Campaña del Mar de Noruega en aguas poco profundas, participando el "Grupo Alfa", fragatas y submarinos; se hizo en 1989 y es bianual.

DRAGON HAMMER: En el Mediterráneo Central, se trata de un desembarco en TEULADA; es un ejercicio normal para paso de convoyes por el Mediterráneo. España participa con fragatas, buques de desembarco y submarinos.

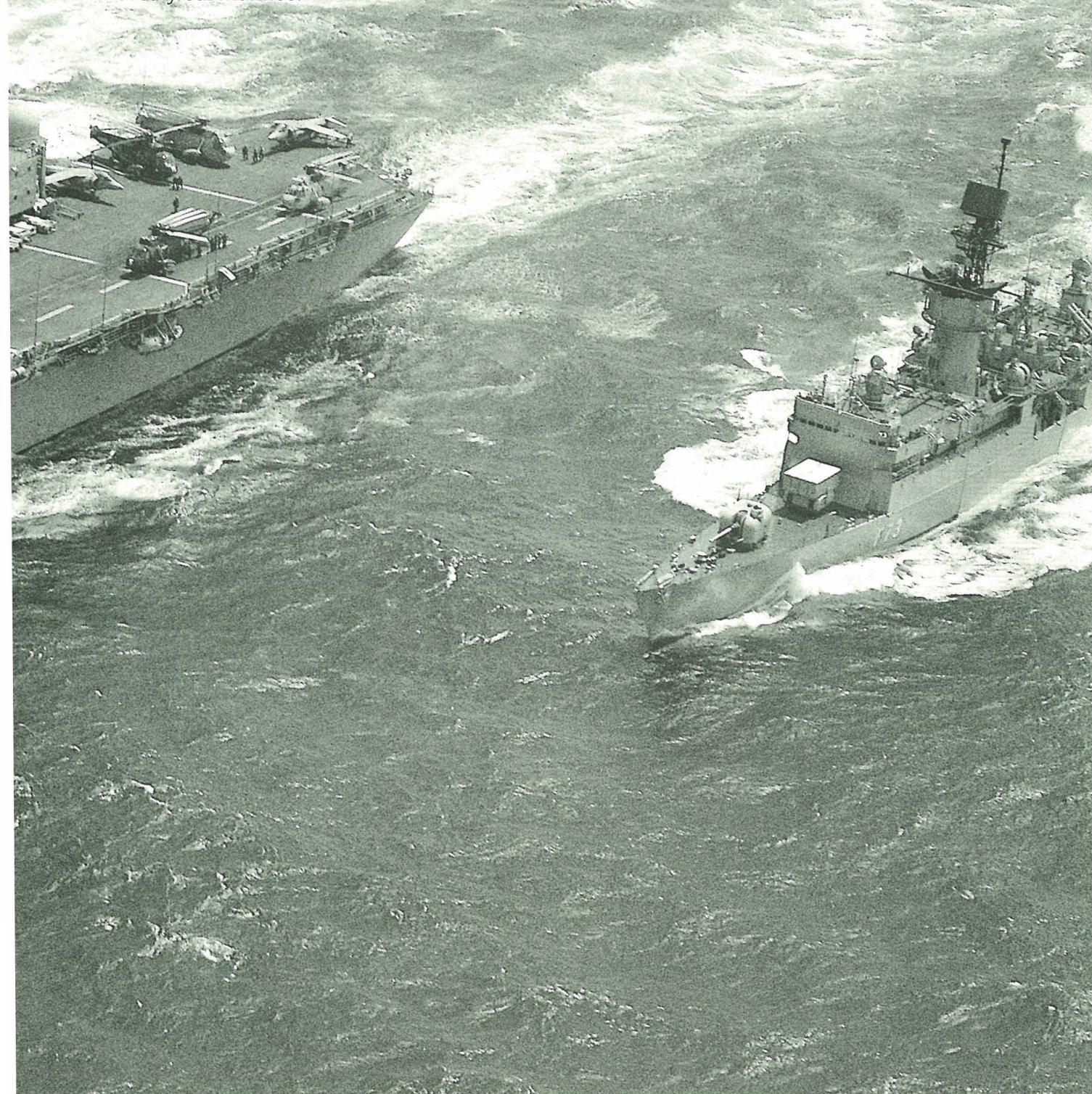
DISPLAY DETERMINATION: Se trata de proyectar sobre tierra un desembarco en Turquía, en apoyo de sus Fuerzas Armadas. Es muy interesante la participación del "Grupo A" de la Flota, porque se adquiere un alto grado de adiestramiento al participar cuatro grupos de Combate y existir ataques de aviación basada en tierra durante la navegación.

EJERCICIOS DE SUBMARINOS

DOG-FISCH: En el Mediterráneo, con participación de dos submarinos.

EJERCICIOS DE DRAGAMINAS

DAMSER FAIR: Uno al semestre, bien en el Mediterráneo Central, bien el Mediterráneo Oriental. Por razones de distancia la Armada participa únicamente en el primero.



LA ARMADA EN EL EJERCICIO DISPLAY DETERMINATION-90 EN AGUAS DEL MEDITERRANEO

Deseamos agradecer al C.A. don JORGE CALVAR GROSS, recientemente nombrado Comandante del "Grupo Alfa" de la Flota, su amabilidad al recibirnos en el puerto de Cartagena, horas antes de hacerse a la mar para participar en una de las maniobras programadas por la OTAN, como es costumbre en la Armada durante los últimos treinta años.

El C.A. CALVAR ingresó en la Marina en 1953, habiendo transcurrido la mayor parte de su vida militar embarcado, desde el Crucero "Almirante Cervera", en que inicia su singladura como Alférez de Navío, al Portaaviones "Príncipe de Asturias", en el que actualmente tiene izada su insignia.

Este domingo amanece gris y templado en Cartagena, como corresponde a las postrimerías del mes de septiembre. Llegamos al muelle de la Curra, donde se encuentra atracado el P-A "Príncipe de Asturias"; al embarcar lo hacemos por el hangar (cubierta corrida en que se encuentran aparcados los aviones y helicópteros y desde donde son trasladados a la cubierta de vuelo).

Llama poderosamente nuestra atención un avión "desguazado"; su turbina en cubierta nos da idea de su potencia, las alas cuelgan de un cabestrante, el resto del avión se encuentra en las proximidades; se ha producido una avería y se procede a su reparación, gracias a esto nos damos cuenta de la capacidad tecnológica de la línea de mantenimiento del buque y la alta preparación de su personal.

Saludamos al Teniente de Navío, Comandante de la Guardia, que amablemente nos acompaña hasta la cámara del Almirante; ésta es cómoda, con muebles sobrios, entre los que destaca su mesa de trabajo, para las reuniones con su Estado Mayor.

El C.A. CALVAR nos recibe con su simpatía habitual. De risa fácil y contagiosa, invita, de forma inmedia-



ta, a que la entrevista transcurra por cauces agradables y distendidos. Recuerda aquellos años, ya lejanos, en que, embarcado en la Fuerza "F", creada por el entonces Ministro de Marina Almirante ABARZUZA, se estrenaban los primeros destructores entregados por EE.UU.; y conocidos por toda la Armada como los "Cinco Latinos"; éstos fueron los primeros y con ellos y otros buques de la Flota, se empezó a participar en ejercicios con Marinas extranjeras: francesa, inglesa y portuguesa. Al principio supuso un enorme esfuerzo de adaptación para sus dotaciones, pues, debieron imponerse en el "inglés naval", lenguaje único establecido para comunicarse entre barcos de diferentes nacionalidades; pero los frutos han superado con creces los sacrificios exigidos hasta llegar al momento actual.

El C.A. CALVAR recuerda que participó en alguno de esos "Latinos", concretamente como Oficial de Operaciones a bordo del D-D "ALCALA GALIANO". Han pasado los años y España participa hoy al mismo nivel que el resto de las naciones de la NATO y ha adquirido una marcada relevancia con la incorporación a la Armada del Grupo de Combate "ALFA", por sus prestaciones al contar con el portaaviones "Príncipe de Asturias" y sus correspondientes escoltas, habiéndose probado su eficacia en ejercicios tipificados de la NATO, como han sido el "SHARP SPEAR" y el "DRAGON HAMMER".

El "DISPLAY DETERMINATION-90" es un ejercicio convencional de la OTAN que se va a desarrollar en aguas del Mediterráneo. Lleva gestándose cerca de un año, su planificación se inició en Nápoles en octubre de 1989, para lo cual se celebraron una serie de reuniones a las que asistieron representantes españoles de la Flota y del Grupo Aeronaval. Se trata de un ejercicio de gran nivel y en él participan, además de la Armada,

fuerzas españolas del Ejército del Aire y del Ejército de Tierra. Su desarrollo, según nos cuenta el C. A. CALVAR, se basa en tratar de facilitar la actuación de los submarinos y de la aviación basada en tierra, con objeto de que puedan adiestrarse, provocándose enfrentamientos en las tres facetas de la fuerza en la mar: aérea, de superficie y submarina. Como dato curioso se puede señalar que, por primera vez, los dos bandos han cambiado su designación habitual de "naranja y azul" por "marrón y verde". Dentro de este ejercicio corresponde al C.A.CALVAR ejercer el mando de la Guerra Antiaérea de la Fuerza Verde y proteger el tráfico de la Agrupación Anfibia de la VI Flota USN. Al objeto de cumplir esta misión está embarcada una Unidad Aérea.

Al salir de Cartagena se navegará rumbo a Augusta, en Italia, realizándose durante la travesía ejercicios enfocados, en su mayor parte, a la Guerra Antiaérea, para conseguir la mayor coordinación posible. Una vez en Augusta, se celebrarán una serie de reuniones previas al ejercicio y se incorporará al Grupo ALFA la fragata italiana "MAESTRALE".

El ejercicio DISPLAY DETERMINATION-90 consta de tres fases, de las cuales la Armada sólo participará en las dos primeras, ya que la tercera será un desembarco. La primera fase, muy corta, es un simple adiestramiento intergrupo, para facilitar la incorporación al mismo de la fragata "MAESTRALE".

La segunda fase consiste en proporcionar adecuada protección al grupo Anfibio de VI Flota USN, ante la probable amenaza de la aviación basada en tierra y la que se encuentra estancada en el P-A **EISENHOWER USN**.

Al terminar esta 2.ª fase, el grupo ALFA se dirigirá al Pireo para gozar de un merecido descanso.

El C.A. CALVAR nos invita a asistir al briefing que va a celebrarse a continuación, y al que asistirán su Estado Mayor, los Comandantes de los buques participantes y Jefes y Oficiales implicados en el ejercicio. En el transcurso de aquél, el Almirante expone las características especiales del ejercicio, ya que se va a realizar en un mar cerrado con costas próximas, lo que permite la acción de la aviación basada en Tierra; agradece después la colaboración que sabe le van a

prestar todos sus subordinados y resalta la misión del Grupo ALFA, como responsable de la defensa Antiaérea del Convoy; por último explica brevemente las fases en que intervendrán dentro del ejercicio para ceder a continuación la palabra a su Jefe de Estado Mayor, el C.F. Francisco MONTOJO-SUPERVIELLE.

En el desarrollo de su explicación llama la atención de este espectador el elevado número de siglas y conceptos OTAN que utiliza; es lenguaje común para todos los participantes. Es esta doctrina y lenguaje comunes de empleo lo que permite que buques de diferentes naciones participen en actividades compartidas, sin que haya otra diferencia que el acento peculiar de cada uno al transmitir las órdenes; lo que cada vez es también menos apreciable, ante el uso extendido de los teletipos.

Son muchos los detalles que en el briefing se exponen con precisión y brevedad; los allí reunidos son profesionales y conocen sus cometidos a la perfección; no obstante se toman notas, se copian esquemas... ..luego, en la mar, el tiempo es oro, hay que decidir correcta y rápidamente.

Sólo nos quedaba agradecer al C.A. CALVAR las atenciones que de él habíamos recibido y desearle el mayor de los éxitos en estos ejercicios, para bien del Grupo ALFA, de la Armada y de España.

EL SERVICIO DE VUELO DEL PORTAAVIONES "PRINCIPE DE ASTURIAS"

El C.N. don JOSE ANTONIO BALBAS OTAL es el nuevo Co-

mandante del Portaaviones "Príncipe de Asturias". Se encuentra feliz con este mando porque considera que colma los mayores deseos de cualquier Oficial del Cuerpo General.

Para su Comandante, el "Príncipe de Asturias" es el mejor portaaviones en su tipo de los que hoy navegan por el mundo y nos explica sus razones, no son sólo amores comprensibles de "padre", si no cualidades concretas del barco que así lo indican; por ejemplo, ha sido construido fundamentalmente como un medio de transporte, poner en el aire y recoger aeronaves, por lo que su hangar es una cubierta corrida en que pueden aparcarse aviones y helicópteros listos para ser lanzados, en mayor número que en otros buques similares, la proporción normal de tonelaje del barco, unidad aérea embarcada, es de 1.000 toneladas por aeronave.

Dado que el "Príncipe de Asturias" puede transportar unos 25 aparatos operativos, reduce esta proporción a 600 toneladas por avión o helicóptero. Cuenta además el portaaviones con unas instalaciones de apoyo realmente buenas, tanto en talleres, como en pañoles, así como en modernas ayudas a la navegación para toda clase de tiempo, tanto para aproximación visual como para toma sin visibilidad. Es en sí mismo un pequeño aeropuerto.

El C.N. BALBAS nos presenta al C.F. don TOMAS MENDIZABAL BARREIRO MEIRO, Jefe del Servicio de Vuelo del barco. Este nos comenta que se acaba de incorporar a su destino; pero damos fe de que lo





domina, pues la charla con él resulta atractiva y a la vez ilustrativa. Hasta hace poco tiempo se encontraba destinado en Rota, en la Flotilla de Aeronaves, mandando la 6.^a Escuadrilla de Helicópteros; el hecho de ascender a Capitán de Fragata le ha permitido embarcar en el “Príncipe de Asturias” y tomar el mando de un Servicio para él apasionante. Tiene ya experiencia del tema porque ejerció en el P/A “DEDALO” el destino de Oficial de Tráfico Aéreo, aunque se ha llevado una muy grata sorpresa al ver los adelantos técnicos de que



dispone el P/A “Príncipe de Asturias”, lo que facilita y mucho las operaciones aéreas.

El Servicio de Vuelo está dividido en tres destinos fundamentales:

—**Tráfico:** A través de él se controla las aeronaves en vuelo; bien por medios visuales, cuando el tiempo lo permite, bien de forma instrumental, cuando es necesario.



—**Movimiento:** Que atiende a todas las operaciones en cubierta de vuelo, o hangar, e implica a todo el personal dedicado a preparar las aeronaves, tanto en despegues como en tomas; en estas últimas, en el caso de helicópteros, actúan los Directores (marineros que señalan las zonas de aterrizaje); y en el caso de aviones, un Oficial desde el Primario de Vuelo es el que dirige la toma, ya que ésta resulta más complicada y exige unos conocimientos grandes en el Oficial, por lo que suele ser piloto veterano de Harriers.

de, por medio de un equipo de ordenadores, se introducen en el panel de mando del avión todos los datos que éste puede necesitar en su vuelo.

—**Apoyo:** Que presta auxilio a los otros dos equipos, en cuanto al mantenimiento de su material. Por ejemplo, si se estropea un grupo de arrastre, su reparación corre a cargo del equipo de apoyo.

Atiende también todo lo relativo al armamento y tiene a cargo los pañoles de municiones de las aeronaves, controlando, además, los talleres pa-



que posibilita las operaciones aéreas. Hay a bordo una estación meteorológica que completa la información que se recibe vía satélite con fotografías de las zonas del lugar en que se está operando. Cada doce horas se lanza un Globo Sonda que da información puntual sobre propagación, temperatura y datos atmosféricos que permiten una predicción a 24 horas. Una aplicación importante es conocer la mejor propagación radar, lo que permite orientarlos para obtener los mayores alcances, esto redundará en beneficio de las aeronaves en vuelo, ya que pueden ser localizadas a máxima distancia.

Los altavoces del “Príncipe de Asturias” llamando a la dotación a “babor y estribor de guardia”, fase previa a la salida a la mar, pone un apresurado punto final a nuestra entrevista, pero nos comprometemos a volver pronto para continuar interesándonos por los diferentes servicios del buque.



(Fotos de Jorge Mata “RED”)

El destino de Movimiento comprende equipos de arranque de motores, combustible, sistema de seguridad, sistema de contraincendio, en los que parte importante son marineros de reemplazo, que tienen en sus manos una enorme responsabilidad; son conscientes de ello y trabajan a entera satisfacción del mando.

Atiende también al sistema de navegación inercial de los aviones don-

ra apoyo del 2.º escalón de mantenimiento de las Aeronaves; es necesario saber que el 3.º escalón lo atiende ya la casa fabricante del aparato. Estos talleres proporcionan medios para efectuar reparaciones en turbinas, fuselajes, misiles, armas, asientos eyectables, electrónica, etc.

Por último existe, dentro del destino de **Tráfico**, una sección importante como es la de Meteorología, ya

RESUMEN DEL EJERCICIO

Finalizado el ejercicio "Display Determination" es el momento de recoger las impresiones que sobre el mismo tienen los participantes.

El Portaaviones "Príncipe de Asturias" descansa de sus largas singladuras en un dique seco de la Empresa Nacional Bazán, en Ferrol; atrás ha quedado su participación en las maniobras de control de tráfico marítimo en el Mediterráneo Oriental, así como la protección específica de convoyes en lo relativo a la amenaza aérea, materializados por aviones españoles, italianos y turcos basados en tierra y del portaaviones "Saratoga" de la USN. Acompañaban al "Príncipe de Asturias" como escoltas, las Fragatas "Balears" y "Cataluña".

Durante el tiempo que duró el ejercicio se mantuvo un alto grado de actividad aeronáutica, permaneciendo en vuelo entre dos y cuatro aviones de forma permanente, se realizaban ataques contra buques adversarios, con buenos resultados, según pudo contrastarse por las fotografías sacadas desde los "HARRIER".

El tiempo favoreció la navegación y el tránsito por el estrecho de MESINA que bordea las islas EOLICAS, de enorme belleza. Se aprovechó el hecho de que el puerto de descanso elegido fuese ATENAS para realizar visitas turísticas con las dotaciones al Peloponeso y Acrópolis, pasando unas horas en Augusta, donde se coincidió con la fragata EXTREMADURA.

Durante el ejercicio se realizaron tomas y despegues en el Portaaviones italiano "GARIBALDI", buque análogo al "Príncipe de Asturias".

SERVICIO DE SANIDAD

Forman parte de este servicio un cuadro de médicos y ATS, este último es personal femenino que, por primera vez, embarcaban para realizar una navegación tan larga. Muestran una favorable impresión al haber tenido ocasión de acostumbrarse a desenvolverse en este medio y conocer los pormenores de la Sanidad a bordo de un buque, a lo largo de veintiséis días. Consideran que ha sido una experiencia muy positiva, ya que se tienen que acostumbrar a valerse por sí mismas. Opinan que el trato recibido por el resto de la dota-

ción ha sido fenomenal, a todos los niveles y se encuentran totalmente integradas en ella. Les costó acostumbrarse al Servicio de Vigilancia del barco y tenían la impresión de estar permanentemente de guardia, pues el período de descanso, como se lo pasaban durmiendo en gran parte, se les hacía muy corto. Cuentan que en cuanto llegaban a puerto, sentían una necesidad perentoria de pisar tierra, así es que eran las primeras en abandonar el barco. El hecho de ser tres mujeres para cubrir el destino de ATS a bordo, les vino muy bien, pues compartían las mismas inquietudes. Al principio hubo un aumento de "enfermos" entre la marinería, poco después las "aguas volvían a su cauce" normal.

Los médicos piensan que la presencia femenina en la enfermería ha hecho que se respire en ella un ambiente más distendido y humano. Ellas inician la consulta diaria, hacen una primera selección de los pacientes y constituyen la base fundamental de la enfermería.

En el boletín que diariamente se edita a bordo, disponen de una sección de modas. Han volado en helicóptero, siendo éste su bautismo de aire, se les ofreció como una pequeña escapada del barco, cuando las veían un poco agobiadas; ven en el "Pater" un auténtico "pañito de lágrimas". Nosotros lo que notamos es lo mucho que las aprecian sus compañeros y su perfecta integración en el barco.

SERVICIO DE VUELO

El hecho de que correspondiese al P/A "Príncipe de Asturias" la Defen-

sa antiaérea del convoy, convirtió un poco a su Servicio de Vuelo en protagonista, sin que con ello pueda ignorarse la labor callada del resto de la dotación ni, por supuesto, la de las fragatas de la Armada que participaron en las maniobras.

Durante los ejercicios se efectuaron 378 tomas diurnas y 62 nocturnas, habiéndose completado 474 horas de vuelo; realizándose 28 salidas diarias de aviones, además de las de helicópteros, lo que pone en evidencia la extraordinaria capacidad para operaciones de vuelo del portaaviones, a pesar de su tamaño.

Los 14 pilotos realizaron pues dos salidas diurnas cada una, sosteniendo un ritmo elevado de trabajo para mantener la cubierta limpia. En total había dos aviones en vuelo, se estaba preparando el programa para los que tenían que relevarlos y había que lanzar éstos. Todo ello demuestra la capacidad del barco como plataforma de vuelo.

Un elemento muy importante del P/A "Príncipe de Asturias" es el **SKY JUMP**, que divide la cubierta en dos partes, proa para aviones y popa para helicópteros, siendo éste el único barco de sus características que permite despegar a un "Harrier" con su máxima configuración de armamento.

El servicio de vuelo es muy duro, se está a dos guardias en la cubierta de vuelo, trasladándose los aviones de un sitio para otro y con vientos muy fuertes, dado que el barco se mueve a mucha velocidad. Además exige mucha atención dado el complejo material que se maneja. No obstante, todos los componentes del Servicio están orgullosos de pertenecer a él pues su organización, dedicación y espíritu de sacrificio se traduce en eficacia y seguridad.



Revista Semanal
del diario

EL SOL

Año I
Número 21

Revista

DOMINGO 14 DE OCTUBRE DE 1990

JUEGOS

❖ de guerra ❖

▼
Así combate
la Armada
española en
unas
maniobras de
la OTAN, a
pocos cientos
de millas del
conflicto del
Golfo Pérsico



Juegos
de guerra en

el Mediterráneo

"DISPLAY

Invasión

DOMINGO 14 DE OCTUBRE DE 1990

DETERMINATION-90"



(Foto Edu Fernández)

Combate ficticio de la OTAN cerca del Golfo Pérsico



Las maniobras Display Determination'90 de la OTAN tuvieron tres fases. La primera de coordinación, la segunda de batalla aeronaval y anfibia, y la tercera consistió en un supuesto de desembarco con apoyo aéreo. En las dos primeras fases había dos bandos marcados con los colores verde y marrón. En el bando Verde, que fue desde Sicilia hacia Turquía, se encuadraban tres combinados de fuerzas: el grupo comandado por el portaaviones "Príncipe de Asturias" el del portaaviones "Giuseppe Garibaldi" y un tercero, formado por buques y submarinos de Alemania, Gran Bretaña, Turquía, Estados Unidos y Portugal. En el bando Marrón, que salió del Canal de Suez hacia la flota Verde, había una gran agrupación naval que encabezaba el portaaviones estadounidense "Saratoga". A él se unieron buques turcos, patrulleras italianas y submarinos nucleares franceses e italianos.

Paralelamente al enfrentamiento de las flotas, aviones basados en Turquía e Italia realizaron diversas misiones sobre tierra griega y contra la flota Verde. España aportó para ello siete F-18, otros tantos F-5 y un P-3 Orión de lucha antisubmarina con base en Sicilia.

En la tercera fase todos fueron verdes y, salvo el "Príncipe de Asturias", participaron en la invasión de Turquía por la bahía de Saros. Por su lado, 200 paracaidistas españoles cayeron a un supuesto reducto Marrón, aislado dentro del territorio Verde.





BARCOS DE LA FLOTA EN EL ATLANTICO Y MEDITERRANEO

LA FRAGATA “EXTREMADURA” EN LA NAVOCFORMED

La fragata “Extremadura” ha permanecido dos meses y medio integrada en la Agrupación NAVOCFORMED de la OTAN, en aguas del Mediterráneo. Se incorporó a ella en el mes de septiembre pasado en el puerto de LIVORNO y regresó

a la Península desde TORENTO, en el mes de noviembre. De toda esta trayectoria naval charlamos con los miembros de su dotación que nos informan de la misión que la Armada Española ha desempeñado allí: El objetivo principal de la NAVOCFORMED, es incrementar la solidaridad entre las armadas de la OTAN. Formaban la Agrupación buques de ocho naciones (Italia, Grecia, Inglaterra, Turquía, Estados Unidos, Alemania, Portugal y España). Son actividades desarro-

lladas conjuntamente en la mar y en puerto, que han conseguido unir a las dotaciones respectivas más de lo que las más optimistas predicciones podían prever. Un detalle curioso que viene a corroborar lo anteriormente dicho, es que las noticias que preocupaban por igual a todas las dotaciones, por ejemplo las referidas a la crisis del Golfo, llegaban a cada uno de ellos por sus canales nacionales; luego, los rumores y bulos inevitables, se extendían como la pólvora de barco en barco. Más



La Fragata "EXTREMADURA" entrando en TARENTO (Italia) el día 30 de Octubre de 1990, durante la 41 activación de NAVOCFORMEN.

el Comandante de la fragata "Extremadura", que si se formase una liga entre todos los barcos, dos o tres equipos jugarían por ganar el título; dos intentarían no descender y la "Extremadura" jugaría, casi seguro, la Copa de la UEFA.

Los Oficiales se mostraban gratamente sorprendidos por la curiosidad cultural de la Marinería y su deseo de visitar los lugares turísticos

cos próximos a los puertos en que se atracaba; así era fácil cruzarse con gente de la dotación visitando Pisa o Florencia, aprovechando la entrada en LIVORNO; y en CRETA se observó verdadero interés por visitar los lugares históricos.

En puerto se practicó también mucho deporte; entablándose diferentes ligas con los otros buques, para lo cual se contó siempre con

tarde se terminaba por saber la auténtica verdad; la cual solía dar al traste con todos los vaticinios hechos en las distintas cámaras.

No resulta fácil integrarse en una Agrupación Naval compuesta por barcos de ocho naciones. La Agrupación se constituyó tras la llegada de todos los barcos, que fue prácticamente simultánea. Esta integración presentaba dos dificultades, la primera el idioma; todos hablan inglés mejor o peor, lo malo es que lo hacen con distinta "música"; esto supone un esfuerzo añadido para conseguir comprender a los demás y hacerse entender uno mismo. El segundo problema es que los buques son de diferentes tipos, todos distintos y con un nivel de adiestramiento particular, lo que presentaba dificultades al principio durante los ejercicios. Poco a poco la Agrupación se fue homogeneizando. Piensa

Fiesta de Suboficiales en la Fragata "ASTURIAS".



abundancia de voluntarios. Hubo también un elevado número de comisiones para visitar los diferentes barcos, con el fin de incrementar el conocimiento entre dotaciones.

De este acercamiento se obtuvo la información de que para lo buques extranjeros, el puerto que contaba con más simpatizantes era, por abrumadora mayoría, Palma de Mallorca.

Los Suboficiales consideran ésta una experiencia muy bonita, una vez superada las primeras dificultades con el idioma, salvadas en gran medida, gracias a la buena voluntad de todos.

Cada barco dió en su momento una fiesta a la que asistieron Suboficiales del resto de la Agrupación; luego, a lo largo de los 60 días que duró la Comisión, llegaron a conocerse y saludarse en la calle, formándose grupos de diversas nacionalidades, de los que surgieron numerosas amistades que se afianzaron en el terreno personal.

Para los Cabos Primeros significó también una experiencia muy in-

teresante; por primera vez se veían participando con un grupo tan numeroso de buques y de tan distintas nacionalidades, llegando a congeniar con todos, intercambiándose visitas. La "Extremadura" fue el barco más solicitado. Como dato curioso nos comentan el empeño que demostraban los griegos por aprender a hacer "tortilla a la española". Aparte de esta pequeña anécdota, piensan que lo más positivo, fuera de lo profesional, fue el intercambio de impresiones, siempre enriquecedor y el hecho de haber convivido con las dotaciones de otros barcos, lo que es interesante pues te desvelan nuevas costumbres. En general la convivencia fue estupenda y positiva.

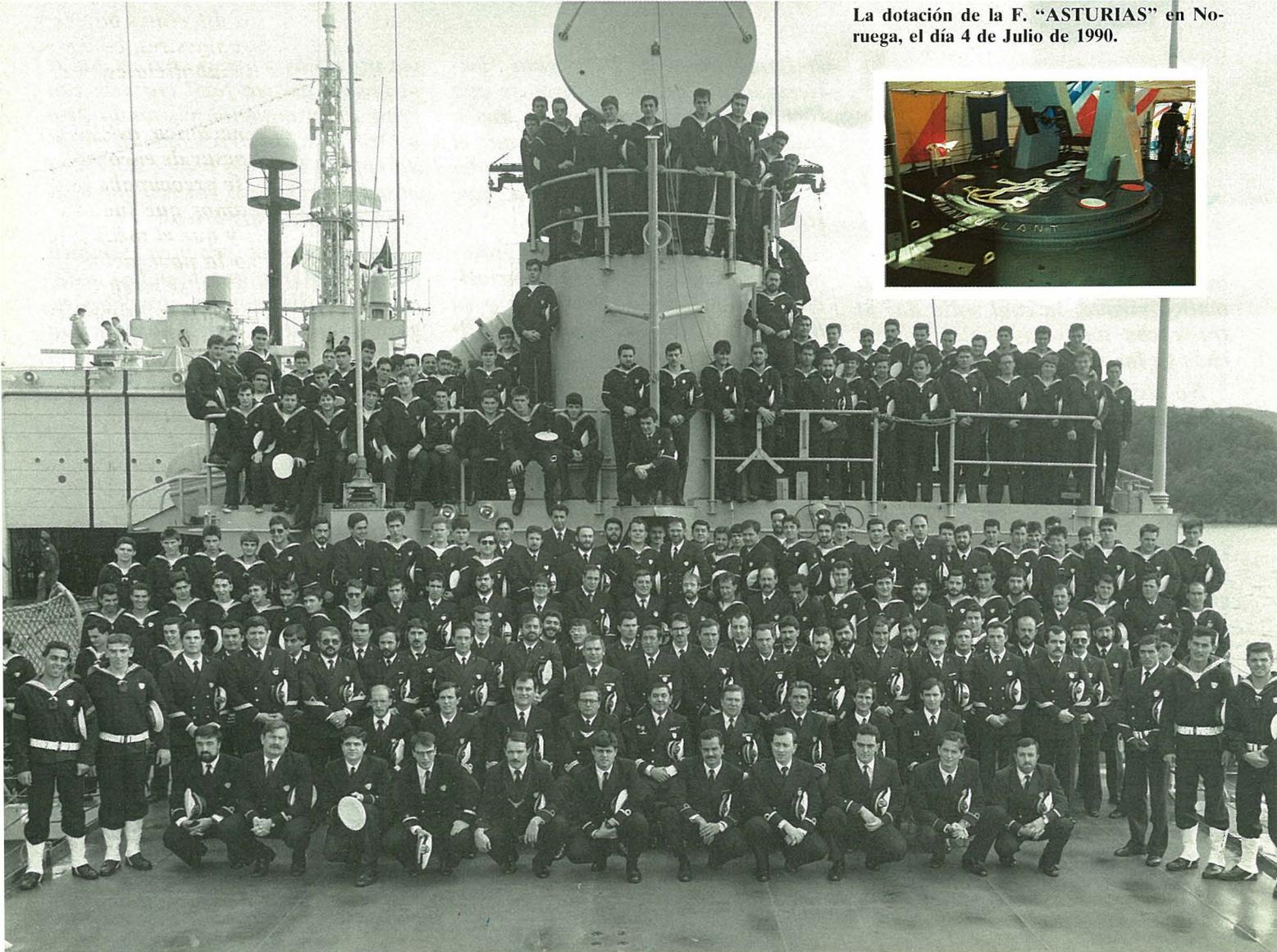
Destacan la flexibilidad que presidían todas las maniobras; siempre se otorga un margen de confianza a los otros barcos y se cuenta con la benevolencia de todos para perdonar los posibles fallos originados por la dificultad del idioma.

Todos sentían una sana curiosidad profesional por saber cómo se



El Embajador de España en Holanda a bordo de un buque alemán, recibido por un Comodoro inglés.

La dotación de la F. "ASTURIAS" en Noruega, el día 4 de Julio de 1990.





puede citar la visita del Embajador español en Holanda, pues para llegar al barco, tuvo que embarcar en uno alemán, en el que fue recibido por un Comodoro inglés; es fácil adivinar su desconcierto al llegar por fin al barco español, pues no estaba muy seguro de quién saldría a recibirle.

Entre las actividades programadas destacan el SEA DAY ("o día del mar"), en el que embarcan y salen a la mar las personalidades más representativas de cada nación ante la OTAN; en la "Asturias" embarcaron el Embajador, don MAXIMO CAJAL, Representante Permanente de España en la OTAN; y el General PARDO DE SANTALLANA, Representante Militar de España en la OTAN. En esta salida a la mar, participaba también la Agrupación STANFORCHAN, de dragaminas. En ella se realizaron todo tipo de ejercicios, almorzándose a bordo. Para preparar esta visita embarcan una serie de Oficiales ya retirados, que representaban a las diferentes autoridades y anotaban los errores, luego hubo un briefing para comentarlos. Otro dato curioso que nos cuenta el Comandante fue que tuvo que cambiar de repostero, porque se enamoró de una de las marineras del buque holandés, que se encontraba abarloado a la Fragata "Asturias", y estaba más tiempo en el barco vecino que en el propio (la verdad es que la holandesa era muy guapa).

El otro repostero, ANGEL RODRIGUEZ LUQUE se vio gratamente sorprendido cuando apareció su foto en la prensa francesa, mientras servía unos refrescos a los novios y cónyuges del personal embarcado en el buque holandés, que permanecían a bordo de la "ASTURIAS", mientras atracaban aquél.

En la Agrupación se practica el CROSSPOOL o intercambio de personal de las diferentes dotaciones mientras se navega; como es lógico "había bofetadas" para ir al barco holandés, lo que no deja de ser normal si se tiene en cuenta que tiene dotación mixta y esto es siempre un acicate para "aprender más".

Otra costumbre institucionalizada es el SAIL-PAST, o despedida de un barco que se va de la Agrupación, éste se pone al final de la formación y va adelantando a cada

uno de los barcos; en el momento que se encuentra a su altura, iza la bandera de la Nación correspondiente y durante unos cinco minutos, se le lanzan todo tipo de objetos: tomates, chorros de agua, etc.

Como anécdota curiosa y no deseada, nos contaba el Comandante que estando en Holanda, se posó en el barco un enjambre de abejas, presididas por su reina, se buscó la ayuda de un bombero especialista en estos insectos que felizmente se llevó el enjambre sin registrarse ninguna "baja".

El país en que más tiempo se estuvo fue en Holanda, ya que allí se celebró una semana dedicada a la Armada con todo tipo de actos, también se estuvo bastante tiempo en Noruega. El comportamiento de toda la dotación en los diferentes puestos resultó ejemplar; no hubo nunca ningún problema.

Entre los barcos hubo siempre una gran unión intercambiándose servicios; por ejemplo, la Fragata "Asturias" facilitaba peluquero, mientras la alemana prestaba a su médico dentista. Hubo también muchas fiestas en los diferentes barcos, entre ATS, Contramaestres, condestables, Oficiales, Suboficiales, Marinería, etc.

Un Sargento mecánico asistió a las maniobras a pesar de encontrarse convaleciente, le preocupaba mucho que recogiéramos que fue él el que insistió en ir y que el médico le concedió de plazo la navegación de Ferrol a Santander; si se resentía, se volvería a casa, pero continuó el viaje y eso que reconoce que el servicio de Máquina es "muy esclavo" sobre todo en esta situación, porque el barco está permanentemente encendido y las guardias de Máquinas son similares en puerto y en la mar.

Otros Suboficiales piensan que, a nivel profesional, ha habido que trabajar duro pero se ha conseguido empezar y terminar la comisión, se mantuvieron muy buenas relaciones con todos los barcos. Como datos relevantes, mencionan la celebración en el barco de Estados Unidos del Día de la Independencia, con fuegos artificiales, y la presentación de la primera Suboficial holandesa a bordo de la fragata de su país; todos opinaban que "estaba de muy buen ver". En general piensan que ha sido una experiencia dura pero altamente positiva.

desenvolvían los demás en sus respectivas especialidades y se intercambiaban preguntas sobre problemas técnicos y sus posibles soluciones.

En estas maniobras se adquiere mucha experiencia y se persigue en todo momento superarse uno mismo.

LA FRAGATA "ASTURIAS" EN LA STANAVFORLANT

Es ésta una Agrupación de la OTAN de carácter permanente, que opera en el mar del Norte desde hace ya veintidós años, siendo la "Asturias" el primer barco español que se integra en ella. La primera dificultad que se le presentó como miembro naval de la Agrupación, fue "asimilar su solera". Esta Agrupación actúa en las maniobras de la OTAN, como Bando Azul o propio, y se la considera como la "vedette". Realiza maniobras ya programadas y muy complejas.

El Comandante de la "Asturias" nos cuenta que desde el primer momento fue "de sorpresa en sorpresa". Nada más incorporarse en Santander, embarcó el Comodoro inglés, que mandaba la Agrupación, y se encontró tomando parte en una rueda de prensa.

Entre las anécdotas curiosas, durante la permanencia de la Fragata "Asturias" con la Agrupación, se

EJERCICIO ANFIBIO DEL GRUPO DELTA DE LA FLOTA



La crisis del Golfo ha supuesto un esfuerzo extra para la Armada, que no ha impedido, de todas formas, que siguiera desarrollando sus programas de adiestramiento previstos, con anterioridad, a aquél suceso.

Este es el caso, entre otros, del Grupo Delta de la Flota, cuya misión principal, la ejecución de Operaciones Anfibia, le obliga a estar permanentemente preparado para realizarlo en las mejores condiciones posibles.

Así, el día 26 de noviembre se hace a la mar después de haber realizado un embarco rápido y eficaz de las diferentes Unidades del Tercio de la Armada de Infantería de Marina, que han de realizar un desembarco en el Campo



de Maniobras de la Armada, en la Sierra del Retín, próximo a Barbate.

Tras un ensayo previo en la Bahía de Cádiz, el día 28 de noviembre a las 6 de la mañana, con tiempo en calma, pero con un frío

no común en estas hermosas tierras del Sur, se inicia el desembarco, presenciado desde tierra por el Almirante de la Flota, como Mando que es de toda la fuerza participante. Finalizado el desembarco, la Fuerza Naval, com-

puesta por los Transportes de Ataque, "ARAGON" y "CASTILLA" y las LST, "VELASCO" y "MARTIN ALVAREZ", se desplazó a la playa de CHULLERA, en el Mediterráneo, donde en la madrugada del día 1 al 2 de diciembre puso en práctica la "Opera-



T/A. "ARAGON", tensa espera.



Las comunicaciones un medio imprescindible en una operación anfibia.



Camino de la mar.



Defensa en todas las direcciones.

bre puso en práctica la "Operación Alambrada", operación en que se trata de proteger los buques contra ataques de buceadores procedentes de tierra. El mal estado de la mar, los fuertes

vientos y los permanentes aguaceros, impidieron desarrollar los ejercicios previstos de varada de embarcaciones, por lo que el Grupo Delta entró en Ceuta, antes de dirigirse en la madrugada

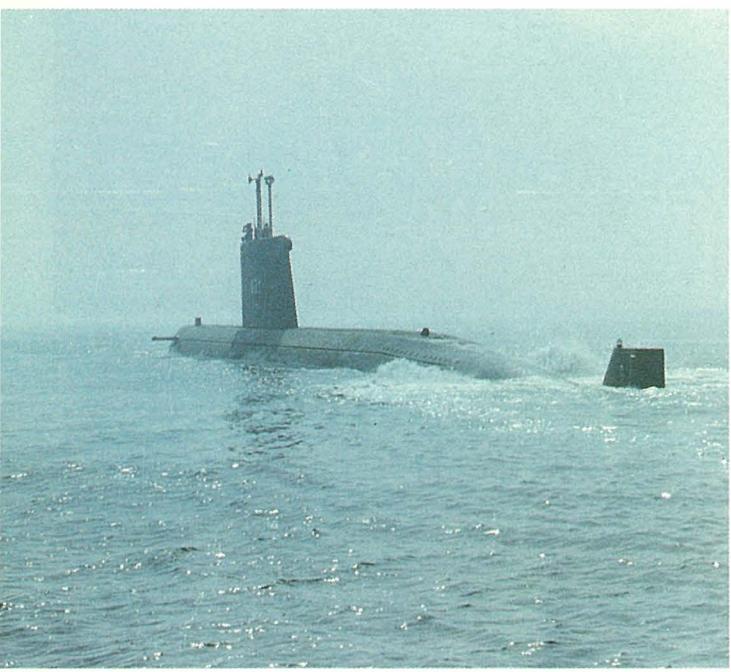
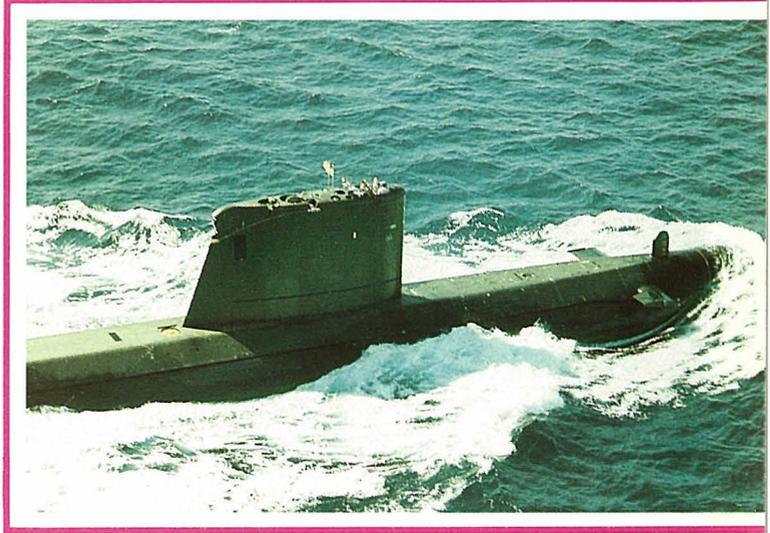
del día 6 de diciembre de nuevo a la Sierra del Retín para reembarcar a la fuerza de Desembarco.

Esta, a lo largo de nueve días, estuvo realizando todo tipo de fuegos y ejercicios, tanto diurnos como nocturnos, en unas condiciones climatológicas muy adversas, pues se fueron alternando días muy fríos, con otros de fuertes chubascos y vientos.

Esperábamos poder asistir al desembarque de las Unidades de Infantería de Marina, pero el estado de la mar, con olas de más de dos metros, aconsejaron renunciar al mismo; en tiempo de paz, como es lógico predomina la seguridad del personal sobre cualquier otra razón y se aplicó adecuadamente este criterio. Hablamos con conocimiento de causa porque tuvimos ocasión de acercarnos a la playa ya con luz del día y la verdad es que imponía el oleaje.

Aprovechamos el viaje de un helicóptero que se incorporaba al T/A "Castilla", para realizar nuestro reembarque particular; teníamos interés en visitar este barco y entrevistar a su dotación y así lo hicimos. En un próximo número lo contaremos.

EJERCICIOS DE LA



OTAN 1989/90

FLOTILLA DE SUBMARINOS

PARTICIPACION EN EJERCICIOS DE LA OTAN 1989

EJERCICIO	SUBMARINO COLABORADOR	ZONA	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	DIAS MAR
DOG-FISH	DELFIN (S-61)	MED. CENTRAL	21.ENE	03.MAR	38
DRAGON HAMMER	MARSOPA (S-63)	MED. OCCID.	18.ABR	29.ABR	11
SWORDFISH	TRAMONTANA (S-74) NARVAL (S-64)	ATL. NORTE	15.JUN	14.JUL	30
SHARP SPEAR	GALERNA (S-71)	MAR DEL NORTE	03.AGO	07.OCT	60
DISPLAY DETERMINATION	SIROCO (S-72)	MED. OCCID.	11.SEP	27.SEP	18

FLOTILLA DE SUBMARINOS

PARTICIPACION EN EJERCICIOS DE LA OTAN 1990

EJERCICIO	SUBMARINO COLABORADOR	ZONA	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	DIAS MAR
DOG-FISH	TONINA (S-62) TRAMONTANA (S-74)	MED. CENTRAL	18.FEB	03.ABR	35
DRAGON HAMMER	SIROCO (S-72) MARSOPA (S-63)	MED. CENTRAL	02.MAY	18.MAY	17
SUROIT	NARVAL (S-64)	ATL. NORTE	31.MAY	07.JUL	39
MARE APERTO	TONINA (S-62)	MED. CENTRAL	16.JUN	03.JUL	18

Las Corbetas “Descubierta” y “Cazadora” inician el Paso del Canal de Suez (Foto Pepe Díaz “RED”).

