

# LAS PRIMERAS MANIOBRAS DE LA VI FLOTA EN ESPAÑA

Ramón AMENÓS BALSELLS



UE en el comienzo del año 1955 cuando en España el minúsculo *biscuter* proliferaba por calles y carreteras del solar hispano, como símbolo inequívoco de la incipiente e imparable motorización que se avecinaba. En el plano militar, se materializaba la ayuda norteamericana, fruto de los acuerdos bilaterales de 1953, con la llegada, entre material y equipo para las Fuerzas Armadas, de los primeros aviones de combate a reacción F-86 *Sabre*, al tiempo

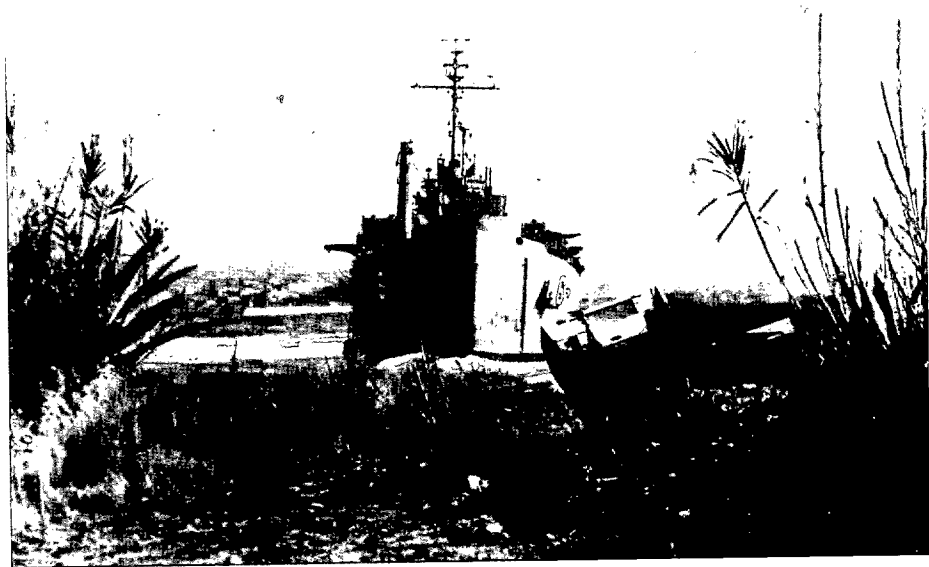
que la Armada recibía los dragaminas antimagnéticos de la clase *Nalón*, cuyo cesión se había iniciado en el año anterior.

En el contexto descrito, la playa de La Pineda, en aquellos tiempos en estado casi salvaje, junto al aeródromo de Reus y el puerto de Tarragona, se erigieron en escenario de las primeras maniobras efectuadas en suelo y aguas españolas por la VI Flota norteamericana, en el transcurso de los días 22 al 30 de enero de 1955.

Un total de 850 hombres, 12 aviones bimotores antisubmarinos a hélice *Neptune* P2V, procedentes de la base africana de Port Lyautey, más cuatro buques auxiliares y de desembarco, constituyeron los efectivos que participaron desde el litoral hispano en la operación ADVEX 1-55, desarrolladas en un sector del Mediterráneo con vértices en las islas Baleares, Argel, Bicerta y el golfo de Cagliari.

El objetivo de la operación era la localización y posterior neutralización de un submarino enemigo, representado por el *Grampus* que, operando desde una base del norte de África, amenazaba a una formación naval, integrada por los destructores de la VI Flota *Compton*, *Purvis* y *Massey*, que habían salido del puerto de Nápoles.

Por lo que respecta al teatro de operaciones de la zona costera tarraconesa, el supuesto táctico consistía en poner en servicio un aeródromo existente, en «territorio ocupado» y del que únicamente podían ser aprovechadas las pistas. Con los propios medios de la VI Flota, se le tenía que habilitar y mantener, como base avanzada, para las operaciones aeronavales pertinentes, por lo cual precisaba ser dotado de carburantes, municiones, balizaje nocturno de emergencia, sistemas de control y comunicaciones, etc. Todo ello suministrado desde los buques situados frente a la playa de La Pineda.



El *Megara* encallado en La Pineda, sin el ancla de estribor.

### Inusitado despliegue de los medios de comunicación

Debido a lo extraordinario que en aquella época resultaba el evento, no nos debe de extrañar que la presencia de los medios de comunicación, tanto nacionales como extranjeros, fuera considerable. Allí se dieron cita, el No-Do, la NBC Tv, el noticiero Fox Movietone, las agencias Logos, Efe, The Associated Press, prensa nacional y local, etc., dispuestos a tomar buena nota y a divulgar cuanto allí aconteciera.

Tal y como estaba previsto, el 22 de enero comenzaban los ejercicios a las 0800 horas, con la llegada frente a la playa de La Pineda, del LST 32 *Diamond Haad*, de 2.900 t, que transportaba 70 t de material diverso y 29 vehículos: *bulldozers*, *jeeps*, tractores, camiones de bomberos, ambulancias, grúas, alternadores, cables, balizas nocturnas, equipos de emergencia, munición, lubricantes, etc. Por la tarde se realizaron trabajos previos de sondeo del fondo marino, con objeto de señalar los puntos de la playa, por donde debían efectuar el desembarco los equipos y vehículos. Dichos puntos se señalizan con banderolas de color rojo y gualda.

El día 24, con un día de retraso, llegan el *Chloris* (buque taller de motores de aviación), el *Megara* (buque de estructuras de aviones) y el AOG 32 *Metta-*

*besset* (pequeño buque-tanque de gasolina). El *Megara* disponía de talleres en cadena donde efectuar las reparaciones de los aviones, a la vez que servía de alojamiento del personal del escuadrón aéreo. Reunidos los buques participantes se iniciaron los ejercicios, provisionalmente, bajo el mando del capitán de fragata Care D. Simonsen, hasta la llegada del contralmirante Ewen, iniciándose el movimiento hacia la playa del LST 32. Un imprevisto «banco de arena» hizo fracasar sus primeros intentos de aproximación a la playa. Embarrancó y no pudo salir de aquella situación por sus propios medios. Las LCMs de dotación de los buques tiran del LST y, tras varios fallidos intentos, consiguieron, a última hora de la tarde, situarlo a 50 m de la playa, donde desembarcó, muy entrada la madrugada, el contenido de sus bodegas. Simultáneamente, desde el *Mettabesset*, se procedió a tender un oleoducto flotante, hasta tierra, por el cual se aprovisionaría de combustible a los camiones cisterna que debían repostar a los aviones que operarían desde el aeródromo de Reus.

### Llegan los aviones antisubmarinos *Neptune* al aeródromo de Reus

El día 25, al filo del mediodía, llegaba a Reus, sobrevolando espectacularmente y a poca altura la ciudad después de cuatro horas y media de vuelo, el escuadrón de *Neptune*, al mando del capitán de fragata E. B. Rogers, el cual, en declaraciones a los medios de comunicación, manifestaba, entre otras cosas que el precio de cada aparato era de millón y medio de dólares, que la tripulación de cada uno era de 11 hombres y que aquellos aviones, en patrullas de dos, realizarían vuelos de 10 horas (dos horas para llegar a la zona asignada, seis horas de patrulla sobre la misma y otras dos para regresar a la base). La velocidad de crucero era de 350 y la máxima de 500. Los aviones iban equipados con radar y otros modernos sistemas de detección submarina.

En el aeródromo de Reus se instaló un campamento con cinco tiendas de campaña para servicio sanitario, combustible, bomberos, control y guardia, servido por 20 hombres.

El contralmirante Edward C. Ewen, jefe de las Fuerzas Aeronavales del Atlántico Este y del Mediterráneo, que dirigía los ejercicios llegaba a Reus acompañado de su esposa el día 26. Le reciben el contralmirante jefe del Sector Naval de Cataluña, Rafael Fernández de Bobadilla, y demás autoridades civiles y militares.

### El temporal entorpece las operaciones

Por la tarde de este mismo día se levanta un fuerte temporal y comienzan nuevas dificultades que complican la maniobra de los buques. Una lancha del *Chloris* es volteada y prácticamente lanzada sobre la playa por una fuerte ola,

sin que, afortunadamente, se produjeran daños personales. Otra lancha, con un *jeep* a bordo, sufre una avería, quedando sin gobierno, y los barcos se ven obligados a «echar el ancla» en aguas más profundas. Un violento golpe de mar, rompe el ancla del *Megara*, que queda encallado y varado en la playa, a un kilómetro de su posición inicial.

El día 27 persiste el temporal y los buques buscan refugio en el puerto, a excepción del *Megara*, que se espera aguante y mantenga el equilibrio, debido a tener el fondo y la quilla plana.

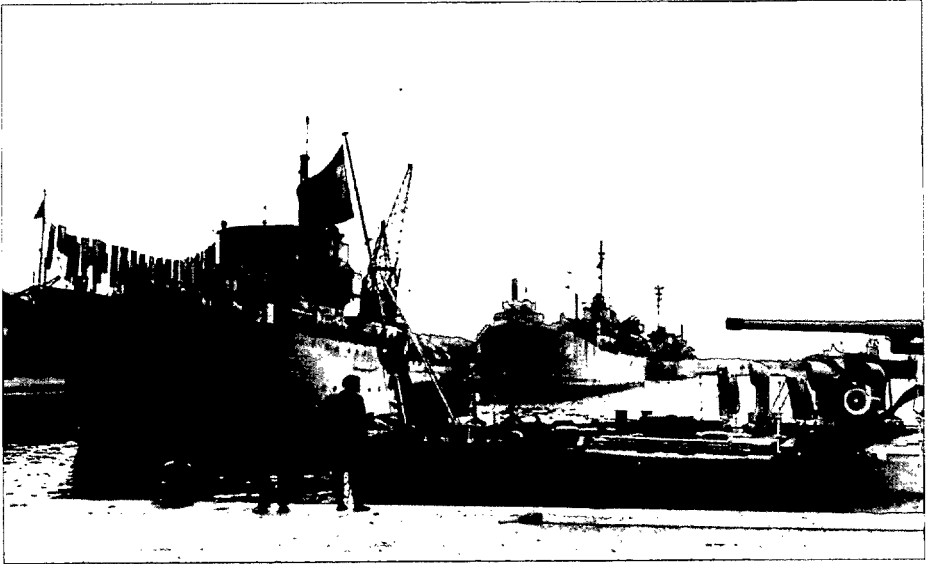
Ante la complicada situación creada, se ponen en marcha los recursos de ayuda necesarios. De Barcelona sale en socorro del *Megara* el remolcador *Mont Cabré*, que tiene que ser relevado por el *Montserrat* debido a una avería. También acuden el buque-dique *San Marcos*, posteriormente transferido en 1971 a nuestra Armada, con el nombre de *Galicia*, y el transporte rápido *Carpelotti*, ambos de la VI Flota.

### **La Armada española acude en ayuda del *Megara***

Como era de suponer, la Armada española puso en marcha su colaboración enviando desde Cartagena el remolcador *Argos* y el destructor *Almirante Antequera*, los cuales cooperan decididamente en los trabajos de salvamento para liberar al *Megara* de su cepo de arena. La tarea se presenta difícil y se hace necesario trasvasar por un oleoducto de 300 m al *Mattabesset* casi 400 t de combustible contenido en los tanques del *Megara*, así como desembarcar vehículos y equipo que transporta, con el fin de aligerarlo y «despegarlo» del banco que lo mantiene cautivo. A pesar de estas medidas, se hacen necesarios más recursos; entre ellos la intervención de buceadores que, con mangas de alta presión, remuevan y aspiren la arena del fondo.

### **Inesperada presencia del vicealmirante jefe de la VI Flota**

Sin que estuviera previsto y debido a la situación creada, llega frente a la playa de La Pineda, a bordo de su buque insignia, el crucero *Northampton*, el vicealmirante Combs, jefe de la VI Flota, que se dirigía de Nápoles a Barcelona, y que desvió su rumbo para conocer *in situ* la casuística planteada, personándose en helicóptero a bordo del *Megara*, el cual, después de penosos y reiterados esfuerzos para su reflote, quedó libre y en condiciones de navegar. Mientras tanto, los aviones antisubmarinos *Neptune*, del escuadrón aéreo, basados en el aeródromo reuseense, cumplen su misión, logrando localizar entre Argel y Orán al submarino corsario y ponerlo «fuera de combate», realizando, como complemento, reconocimientos y ejercicios de tiro sobre blancos remolcados, a 50 millas de la costa, llevando como observadores a oficiales



En el puerto y en primer plano, el destructor *Almirante Antequera* (la parte de popa) y la antigua corbeta *Descubierta*. En el fondo, dos de los buques americanos.

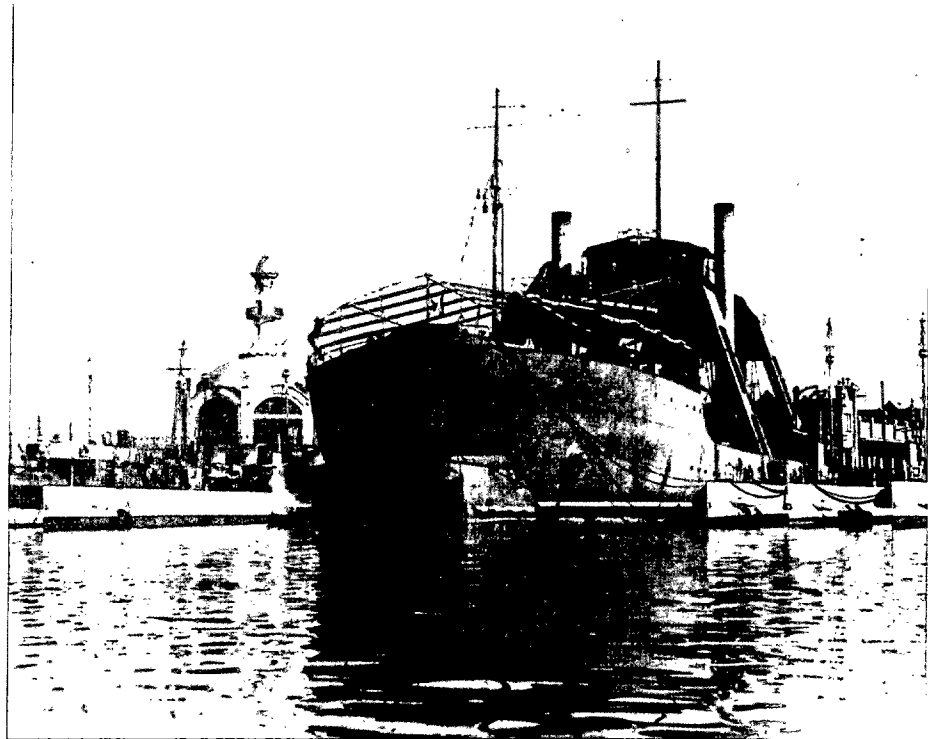
españoles, que quedan sorprendidos por la eficacia de los equipos de detección y combate de que disponen los *Neptune*.

Los ejercicios ADVEX 1-55 de la VI Flota terminaron con una demostración de minado de las aguas litorales comprendidas entre la población costera de Altafulla y cabo Salou, para salvaguardar el puerto de Tarragona de ataques submarinos. Esta fase fue presenciada por centenares de tarranconense desde el llamado balcón del Mediterráneo de la capital y playas contiguas.

A pesar de las incidencias y dificultades surgidas, en el transcurso de los ejercicios los objetivos previstos se vieron cumplidos con éxito. El contralmirante Ewen, en rueda de prensa, manifestó el deseo de realizar en el futuro maniobras con la Armada española, y declaró que en estos ejercicios de La Pineda había adquirido mayor y más amplia experiencia que en los dos años que lleva la fuerza anfibia de la VI Flota en el Mediterráneo.

Concluidos los ejercicios, los buques levaron anclas, siendo despedidos por las primeras autoridades provinciales y por el comandante de Marina de Tarragona, capitán de fragata Manuel Pasquín, y por el segundo, capitán de corbeta don Alfonso Egía, que había desempeñado el cometido de enlace con la prensa.

Como anécdota, hay que señalar que, a bordo del *Chloris* y por primera vez en la historia de este buque, el domingo día 30, finalizadas las maniobras, se ofició una misa a cargo del canónigo de la catedral de Tarragona, reverendo José Gil.



Buque de salvamento de submarinos *Kanguro* en Barcelona.  
(Foto: Centro Marítimo y Naval «Don Casto Méndez Núñez»).