

TEMAS PROFESIONALES



UN INVIERNO EN EL ADRIÁTICO

Introducción



STAS apretadas líneas sólo pretenden ser la crónica de la participación de una fragata española a lo largo de tres meses en la operación SHARP GUARD, operación que con diferentes nombres, y a lo largo de casi cuatro años, ha involucrado a todas las fragatas de que dispone la Armada, que de forma escalonada han ido participando en períodos de tres a cuatro meses, aportando su contribución al restablecimiento de la paz en la antigua Yugoslavia por medio de un férreo control, 24 horas al día y 365 días al año, del embargo de mercancías prohibidas primero y de armas después, impuesto por las Naciones Unidas.

Diciembre

El sábado día 2 de diciembre de 1995, la fragata *Navarra*, penúltima de la clase *Santa María*, salía de la Base Naval de Rota hacia el Adriático, donde permanecería durante tres meses, integrada en la TASK FORCE 440, encuadrada en la operación SHARP GUARD, auspiciada por las Naciones Unidas.

La ceremonia de despedida había sido breve pero emotiva; al final, un abrazo a los familiares que habían acudido al muelle y que eran los que se quedaban con la incertidumbre de lo desconocido.

La dotación, aunque sabía cuál era su misión, era la primera vez que se enfrentaba a una operación de tan larga duración, pues el buque había sido entregado a la Armada hacía tan sólo 18 meses, y durante ese tiempo las navegaciones habían sido en su mayoría cortas y dedicadas a probar los diferentes sistemas y equipos.

Las 240 personas que componían la dotación, entre ellas 13 mujeres, estaban ansiosas por navegar y conocer un entorno geográfico hasta ahora desconocido para la mayoría de ellas, la posibilidad de conocer nuevos puertos y realizar una misión real controlando el embargo de armas a las repúblicas ex yugoslavas; era algo que atraía a todos y de hecho no hubo problemas a la hora de completar la dotación, sobrando voluntarios entre los marineros de reemplazo y militares de empleo para esta comisión.

Durante el tránsito hasta Nápoles se harían todo tipo de ejercicios para comprobar el sistema de combate, disparándose con todas las bocas de fuego de a bordo, desde el cañón de tres pulgadas hasta las armas portátiles, que serían la herramienta principal del trozo de visita y registro, haciéndose también durante el trayecto la calificación en tomas y despegues diurnos y nocturnos de los pilotos de la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB).

Tampoco hubo problemas a la hora de seleccionar al personal que habría de efectuar las visitas y registros de los buques mercantes sospechosos, pues sobraban los voluntarios, que tendrían como oficiales del trozo a los dos de Intendencia y al alférez de fragata electrónico; esta curiosa elección obedecía, en primer lugar, a las cualidades personales de los interesados, en excelente forma física y elevado espíritu militar, y en segundo, a que al estar estos oficiales rebajados de guardia se encontraban siempre disponibles y no era necesario trastocar el orden de las vigilancias de mar, vigilancias que fueron igualmente retocadas. Normalmente, una fragata clase *Santa María* navega a dos vigilancias, es decir, seis horas de guardia y seis de descanso. Dada la misión prevista, control del tráfico de superficie en el canal de Otranto y los avanzados medios del buque para realizarla (LINK 11 y sistema LAMPS), pudo reducirse el personal necesario en cada vigilancia, yendo toda la dotación a tres turnos, es decir, cuatro horas de guardia y cuatro de teórico descanso. Esta distribución, más relajada, permitía dos cosas: la primera de ellas, atender al mantenimiento de todos los equipos —pensemos que a una persona que está 12 horas de guardia al día sin dormir más de cinco seguidas es muy duro quitarle horas de sueño para que mantenga equipos—; la segunda razón importante era evitar la fatiga física y psicológica que sobreviene durante largos períodos en la mar.

El día 5 de diciembre, la fragata entraba en Nápoles para relevar a la *Numancia*, que finalizaba felizmente ese mismo día su misión en la operación

SHARP GUARD. Al día siguiente, a 12 horas, la embajadora de España en Italia, doña Mercedes Rico Carabias, visitaba oficialmente la *Navarra*, acompañada por el capitán de fragata Gómez Trujillo, agregado naval en Roma, siendo recibida con los honores de ordenanza, recorriendo detenidamente los compartimentos del buque hasta la hora del almuerzo. La embajadora se sorprendió al ver al personal femenino, pues desconocía que fuesen a bordo. Después de conversar con las militares de empleo sacó dos conclusiones: una de ellas, el alto espíritu de estas chicas enfrentadas a un medio hostil como es la mar, y la segunda, la total ecuanimidad con que eran tratadas a bordo.

La escala en Nápoles obedecía también al hecho de que en esta ciudad se ubicaba el Cuartel General del Mando Naval Aliado del Sur de Europa, que tiene tres gorras en sentido coloquial: mando OTAN (COMNAVSOUTH), responsable de la operación SHARP GUARD (CTF 440) y Almirante Jefe del Departamento Marítimo del Bajo Tirreno (MARIDIPART NAPOLI). La visita protocolaria al almirante Angeli, que es la persona con esta triple función, fue distendida y agradable; es de mencionar que el almirante está casado con una dama hispánica, habla perfectamente el español y no oculta su cariño por España y su Armada.

Navegando ya hacia el canal de Otranto, el día 7 se cruzaba el estrecho de Mesina de noche, experiencia interesante para los oficiales de guardia, por su intenso tráfico norte-sur y los numerosos *ferries* que lo atraviesan de Mesina a Reggio di Calabria, en el continente. El día 9, y una vez en el área de Otranto, se recibe la visita a bordo del contralmirante portugués Rodrigues (COMSTANAVFORLANT), que iza su insignia a bordo de la fragata *Corte Real*, para dar la certificación necesaria a la fragata *Navarra* antes de comenzar las operaciones, comprobando asimismo que todas las ROEs (reglas de enfrentamiento) son conocidas y comprendidas.

Ese mismo día sirve de familiarización en la zona compartida con otra fragata antes de tener un área propia, hecho que ocurre al día siguiente al relevar a la fragata *Euro* en un punto próximo al puerto albanés de Durres, salida natural de la



Trozo de visita y registro.

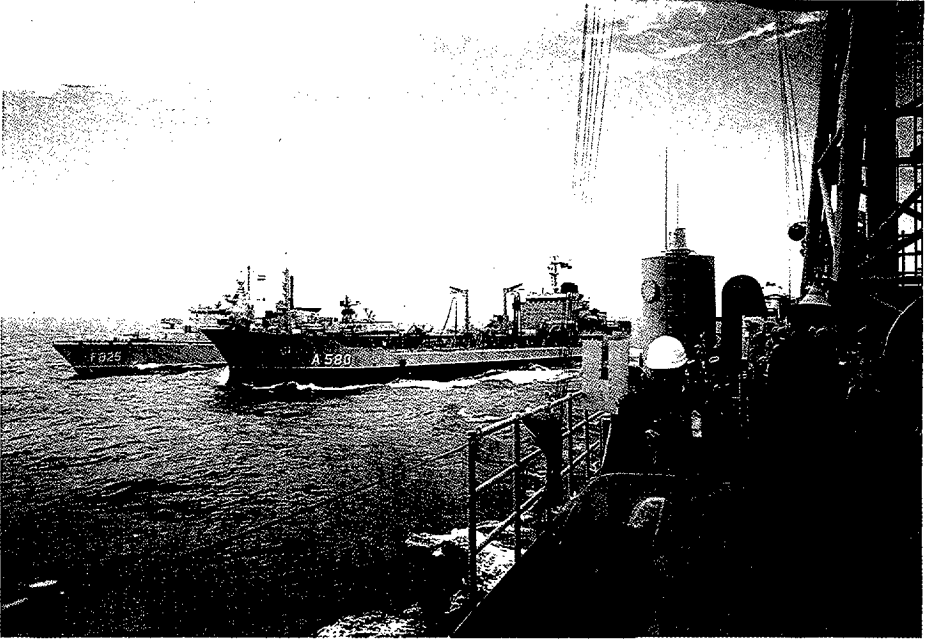
capital, Tirana. La tranquilidad de esta zona permitió hacer el primero de una larga serie de petroleos en la mar, esta vez con el buque alemán *Rhön*. Ese mismo día se interroga a cinco mercantes y se visita uno. Para interrogar a los mercantes se dispuso a un equipo de angloparlantes en el puente, que por VHF (canal 16) llamaban al buque detectado y cambiando de canal procedían a rellenar un exhaustivo cuestionario que iba contestando el mercante interrogado. Si este cuestionario, una vez cotejado con las autoridades italianas en tierra, era correcto y el barco se dirigía a un puerto italiano o albanés, se le dejaba proseguir su tránsito. En caso contrario, se le inspeccionaba detenidamente con el trozo de visita, con la posibilidad de desviarlo a Brindisi si su carga no era la correcta o si las condiciones meteorológicas no permitían abordarlo. La meteorología en esta zona es un tanto particular, pues la tónica general era mal tiempo con una mar que oscilaba de marejada a mar gruesa, debida a los vientos dominantes del NW o SE de hasta 45 nudos, diferenciándose claramente en la mar que levantaban, corta la del NW, al nacer en el golfo de Venecia, y tendida la del SE, al venir formada desde el Jónico.

Aunque el programa rotatorio de actividades no preveía la entrada en puerto hasta el 20 de diciembre, el día 12 recibimos la orden de entrar en Brindisi durante 48 horas. Esta corta estancia sirvió para que la dotación conociera esta pequeña ciudad, salida natural de Italia hacia Grecia y que es la sede de la Fuerza Anfibia italiana, y del Batallón San Marco, la única fuerza de Infantería con que cuenta la Marina italiana, al mando todo ello de CONDINAVTRE. En este mismo puerto conocimos los detalles del accidente mortal sufrido por un oficial italiano al registrar un mercante en el antepuerto de Brindisi: al subir de noche por la escala de gato, deslumbrado por un foco intensivo colocado en cubierta, no pudo adivinar una bodega abierta a la que se precipitó al dar el buque un bandazo, cayendo desde 20 metros de altura.

De nuevo en el área de patrulla relevamos a la fragata *Karlsruhe* en una zona próxima a la costa italiana, izando la insignia de COMSTANAVFORMED, contraalmirante alemán Frank Roper. La actividad en esta nueva zona iba a ser mayor que en la anterior, pues, aparte de contabilizar todos los contactos, el número de visitas e inspecciones se iría incrementando al ser mayor el tráfico próximo a la costa italiana que el que barajaba la costa albanesa. De esta forma, cinco buques más serían visitados y otros tantos desviados a Brindisi al empeorar el tiempo, impidiendo el arriado del RIB (bote rígido inflable). El 18, al ser relevados por la fragata *Karlsruhe*, se inicia el tránsito hacia Civitavecchia con fuerte marejada del NW. Al enfilar el estrecho de Mesina, esta vez de día, se avistan la fragata francesa *Jean Bart*, el portaaviones de la misma nacionalidad *Clemenceau* y un submarino nuclear norteamericano de la clase *Sturgeon*, que navegaba en superficie a 15 nudos. El día 20 se entra en Civitavecchia, ciudad elegida para pasar las fiestas navideñas y en la que se recibiría la visita del AJEMA, almirante Romero Caramelo, el día 21, y de COMNAVSOUTH, almirante Angeli, cenando ambos a bordo, después de



Visita del AJEMA a Civitavecchia (22-12-95).

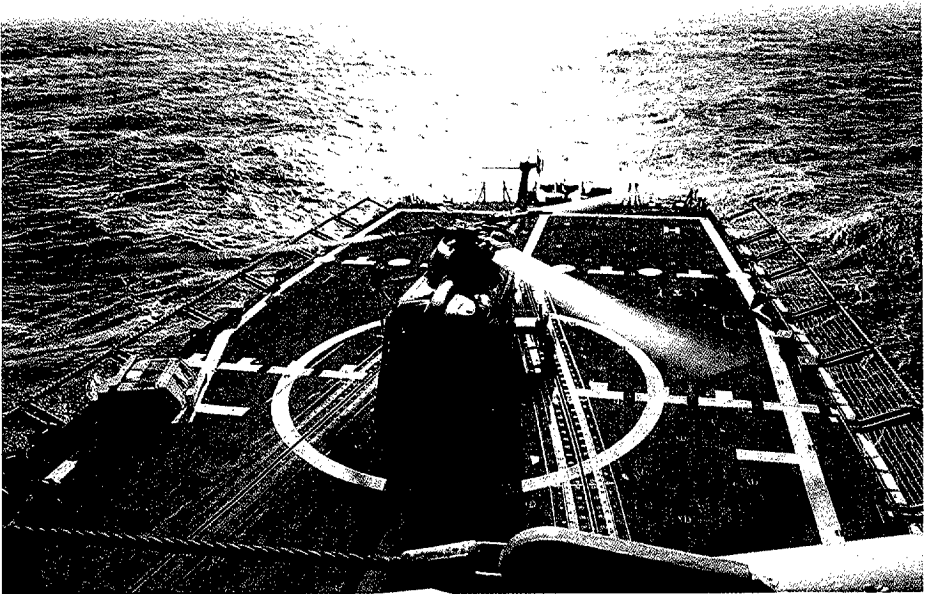


Petroleo con el *Akar* turco y la fragata holandesa *Jan van Brakel*.

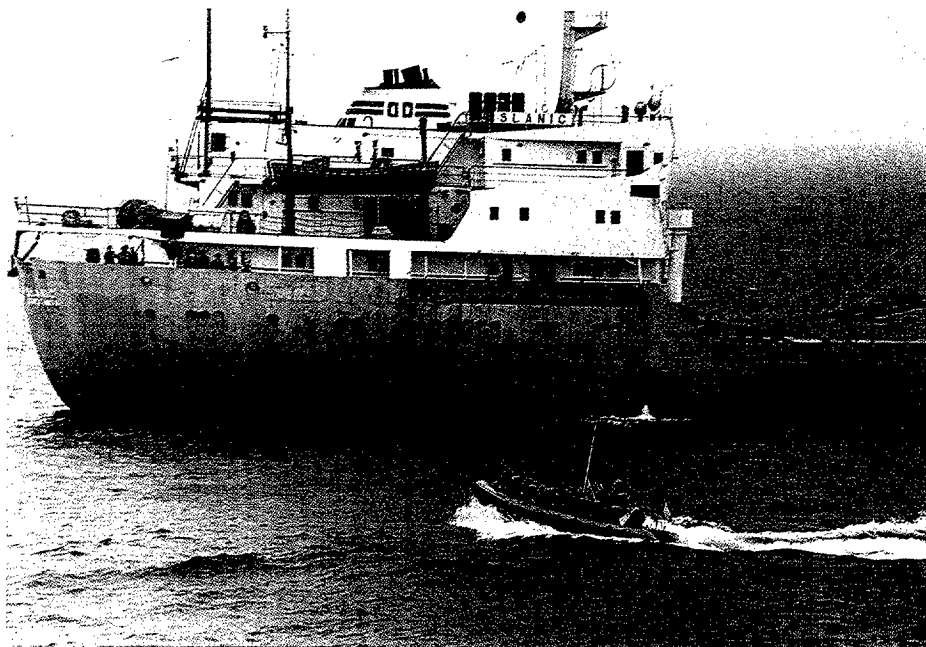
brindar con toda la dotación por el feliz cumplimiento de la comisión. La proximidad de la Ciudad Eterna permitió a toda la dotación desplazarse a Roma y conocer sus múltiples e interesantes monumentos. En la noche del 25 al 26 se salió de nuevo a la mar, ya que era necesario hacer combustible, y se había programado el petroleo, en la mañana del 27, con el buque turco *Akar*, en Otranto. Simultáneamente, el helicóptero era enviado al Centro de Apoyo Logístico (FLS) de Grotaglie para recoger la correspondencia y algunas piezas de repuesto enviadas desde España. Este FLS fue vital para el apoyo de la fragata, ya que normalmente todos los pedidos se canalizaban a través de él, a no ser que la pieza requerida fuese más urgente, en cuyo caso se utilizaba una avioneta de la 4.^a Escuadrilla de Aeronaves, aprovechándose este medio para efectuar relevos esporádicos del personal. El día 28 embarca de nuevo COMSTANAVFORMED con su Estado Mayor, y en este aspecto hay que aclarar que la especial predilección del almirante por embarcar en una fragata española no se debía tan sólo a nuestras excelencias culinarias, frente a las menos variadas de influencia sajona, sino también al hecho de la excelente habitabilidad de las fragatas clase *Santa María*, preparadas para recibir un Estado Mayor de 12 personas sin tener que desplazar a los miembros de la dotación. El día 29 se recibió la visita en la mar del almirante Angeli, COMNAVSOUTH, que abandonaba unas horas su despacho de Nápoles para compartir un día de mar

con la fragata *Navarra* en la zona de Otranto. Mientras tanto las operaciones se desarrollaban con total normalidad, los buques mercantes se mostraban cooperativos cuando eran interrogados dentro del alcance visual, respondiendo a todas las preguntas por VHF; cuando el interrogatorio se efectuaba dentro del alcance radar, pero fuera del visual o de noche, se mostraban más reticentes y, en estos casos, una pasada del helicóptero o del avión de patrulla marítima a nuestra disposición hacía que respondiesen prontamente. Distinto era cuando había que inspeccionarlos: en estos casos, la mayoría se resistían a reducir velocidad o a parar sus máquinas si no eran capaces de mantenerlas próximas a tres nudos, velocidad necesaria para ser abordados por la RIB con el trozo de visita a bordo. En estas circunstancias, una frase pasada por VHF en correcto inglés obraba milagros: «cuanto antes reduzca su velocidad a tres nudos, antes podrá ser inspeccionado y continuar su derrota». La fragata se posicionaba a 300 yardas por la aleta de babor del mercante, dejando estribor al viento, para poder así arriar y recuperar la RIB, cuya dotación subía por la escala de práctico colocada por sotavento en el buque mercante.

Entre estas y otras vicisitudes llegó el 31 de diciembre, con un cariz meteorológico no demasiado bueno pero que permitió celebrar la Nochevieja en la mar con una excelente cena y posterior ceremonia de las 12 campanadas y uvas dispuestas al efecto. Las campanadas fueron las de la puerta del Sol



El helicóptero *SH-60B* antes de despegar.



Visita y registro al mercante rumano *Slanic*.

madrileña, cuyo sonido consiguió captar el equipo de la radio, transmitiéndolo hasta el hangar de babor donde toda la dotación franca de servicio, junto con el Estado Mayor de COMSTANAVFORMED, brindó con cava por un feliz y próspero 1996.

Enero

El día 6 de enero, festividad de los Reyes Magos y Pascua Militar, el segundo comandante y el equipo habitual (entiéndase, artistas sin descubrir, actores natos y políglotas sin «posee») organizaron una simpática fiesta con cinco traductores simultáneos correspondientes a las lenguas más habladas a bordo (español, inglés, alemán, andaluz de la Isla, gallego de Ferrol y catalán). El maestro de ceremonias leía el nombre del agraciado, sus méritos y el regalo que SS. MM. le habían otorgado. Esta lectura era traducida libremente al inglés para que un suboficial alemán hiciera lo propio en la lengua de Goethe más libremente todavía, a juzgar por las risas del contraalmirante Roper y su Estado Mayor, para acabar con una nada fidedigna versión en italiano de un aristocrático piloto de la UNAEMB, que hizo reír a todo el mundo, incluidos los oficiales griego y holandeses, que no entendían casi nada. Un suboficial de

la UNAEMB, perfectamente seleccionado, remataba con su andaluz ininteligible e ingenioso la cadena de traducciones. En resumen, la dotación disfrutó un buen rato con el ingenio y creatividad de unos pocos, que era lo que se pretendía. Al día siguiente, COMSTANAVFORMED transbordó su Estado Mayor y su insignia a la fragata *Karlsruhe*, con harto pesar, pues realmente se encontraba a gusto a bordo de la *Navarra*, y la fragata alemana le traía además tristes recuerdos, pues el día de Navidad, después de la visita del ministro alemán de Defensa, al arriar la RIB para efectuar una visita a un mercante, un golpe de mar dio la vuelta a la embarcación, con tan mala fortuna que al irse al agua sus tres ocupantes, uno de ellos se dio un fuerte golpe en la cabeza contra el casco del buque y, aunque fue evacuado rápidamente en helicóptero, nada se pudo hacer para salvarle la vida.

La *Navarra*, más afortunada, sólo tuvo dos incidentes sin consecuencia en los abordajes a buques mercantes, ambos con bandera de repúblicas ex soviéticas. En el primero de ellos, el capitán, muy bebido, intentó atacar físicamente al capitán de Intendencia jefe del trozo de visita, quien reaccionó rápidamente aplicándole una llave de judo, dejándolo inmovilizado con las esposas a la mesa de su camarote; no terminaron aquí las dificultades, pues nadie hablaba inglés ni cooperaba con el registro, hasta que al final un oficial que chapurreaba algo de inglés se decidió a colaborar con el trozo de visita y pudo terminarse el registro. En el segundo caso, el capitán del carguero se había resistido a parar totalmente el buque, y cuando al final lo hizo y el trozo de visita se encontraba a bordo, inició una escapada en noche cerrada, a 10 nudos con el personal a bordo, la RIB invisible en sus proximidades y la fragata parada a 600 yardas y sin arrancada. La preocupación inicial fue no perder la RIB en la persecución al mercante; éste, que no se avenía a razones, al final consintió en parar de nuevo bajo la amenaza de ser internado en Brindisi *sine die*. Otros pequeños problemas surgían sin previo aviso. En cierta ocasión, con mar gruesa, el amanuense de guardia perdió el conocimiento en el puente, creando la alarma y preocupación lógica del personal del puente. Avisados el médico y ATS, inmediatamente lo evacuaron al camarote del comandante, por ser el área de habitabilidad más próxima, inyectándole un suero por vía intravenosa hasta conseguir que recuperase el conocimiento y poder evacuarlo en condiciones aceptables hasta la enfermería, operación dificultosa por el estado de la mar y el peso del marinero, superior a los 100 kg. Una vez recuperado sufrió varias crisis similares, por lo que tuvo que ser evacuado a España al descubrirse que tenía antecedentes epilépticos. Este caso y otros tres más, debidos a depresiones, fueron las únicas bajas en toda la comisión. A esto habría que añadirle dos desplazamientos por fallecimiento de familiares próximos y tres, más agradables, por natalicios.

El día 8 de enero terminó nuestra actividad en la zona, iniciándose el tránsito hacia Trieste, no sin antes efectuar un petroleo en la mar con el USS *Leroy Grumman*, que gracias a su gran tonelaje nos permitió hacerlo con la mar por



La fragata *Navarra* en Trieste.

al eta al socairearnos totalmente. El día 9 atracábamos en el muelle Bersaglieri, próximo a la plaza de la Unidad de Italia, de la bella ciudad que fue sede de la flota austríaca en la primera guerra mundial. Su proximidad a Venecia hizo que prácticamente la totalidad de la dotación se desplazase a la ciudad de los canales para disfrutar de sus bellezas; otros, en cambio, prefirieron acercarse a la frontera Eslovenia para conocer esta nueva nación. Tras la estancia en Trieste, de nuevo a la zona de Otranto, donde en lugar de permanecer hasta el día 22 iniciamos el tránsito hacia Sicilia el 18, con objeto de entrar en Augusta para realizar una serie de comprobaciones en el polígono que la Marina italiana tiene en esta base. Previamente, el almirante Roper había sido relevado por el también contraalmirante Azzollini (COMWEUCOMARFOR) en el mando táctico de las operaciones del Adriático, dentro del turno rotatorio establecido entre los tres comandantes de las agrupaciones navales presentes en la zona (STANAVFORLANT, STANAVFORMED y WEUCOMARFOR).

La entrada en Augusta estuvo precedida por una corta visita a Catania, ciudad que conserva la huella de la estancia secular española, y donde la prensa local se hizo eco de la presencia de una fragata española en esta señorial ciudad con un simpático artículo, en el que destacaba la modernidad del buque y la presencia de mujeres en su dotación, algo difícilmente comprensible para un siciliano. En Augusta la estancia fue de cinco fechas, si bien, exceptuando el

primer día donde fue necesario hacer un complicado ataque a la mediterránea en el muelle del arsenal con muy poca sonda por debajo de la hélice, el resto de los días la fragata permanecía fondeada en la bahía de Augusta al finalizar las navegaciones. Gracias a esta circunstancia, el 24, una vez realizadas las operaciones del día, al recibir sobre las 2100 la llamada del agregado naval en Roma para cooperar en la evacuación de un marinero accidentado del submarino *Mistral* que se encontraba participando en unos ejercicios en las proximidades, se pudo reaccionar con rapidez, acudiendo con la RIB a la entrada de la dársena exterior de Augusta para embarcar al herido, que en este caso era el cocinero, que había sufrido quemaduras de segundo grado al derramársele el aceite hirviendo encima por culpa de un bandazo. La maniobra de la RIB era delicada, pues la embarcación tenía que colocarse debajo de los timones de buceo de proa del submarino para poder recibir al herido con el mínimo riesgo posible, todo esto de noche y con el submarino dando avante. Al final, el cocinero pudo ser transportado sin mayores contratiempos hasta el arsenal, donde una ambulancia lo evacuó al hospital militar de la base, alertado para este acontecimiento.

El día 23 iniciamos un tránsito hacia Estambul, con una mar gruesa de proa, pese a la cual hubo que mantener una velocidad de avance de 18 nudos, lo que provocó que gran parte de la dotación que se creía curtida acabase con las existencias de biodramina. Afortunadamente este incómodo tránsito sólo duró 24 horas, pues al día siguiente, ya en el mar Jónico, al navegar entre las islas griegas, la mar se planchó y se pudo guisar normalmente. El tránsito a través de los Dardanelos y mar de Mármara hasta la llegada al Bósforo fue una buena experiencia para el equipo de navegación del puente, y para toda la dotación, que pudo contemplar los estrechos por los que el imperio otomano luchó incansablemente para mantener un pie en Europa. La legislación turca no permite fondear en Estambul los fines de semana, y obliga a cruzar los estrechos de día, por lo que en invierno hay que iniciar al amanecer el tránsito por los Dardanelos a 20 nudos para llegar a Estambul antes del ocaso. En nuestro caso, y dado que era domingo, pasamos la noche en el mar de Mármara para entrar en la «Ciudad de la Sublime Puerta» a las ocho de la mañana del lunes, hora en que embarcó el práctico para llevarnos a un fondeadero próximo al palacio de Dolbamache, lugar donde falleció Mustafá Kemal Atatürk, el fundador de la Turquía moderna. La visión de Estambul al amanecer, su abigarrado tráfico en las cercanías del Cuerno de Oro y los alminares de innumerables mezquitas, vistos desde el mar, componen un cuadro difícil de olvidar. El hecho de estar fondeados con un tiempo típicamente invernal, con temperaturas próximas a cero grados y aguanieve, no arredró a la dotación, que hizo sus delicias en el Gran Bazar y visitó los múltiples monumentos de esta gran ciudad de 10 millones de habitantes.

Durante la estancia en Estambul nos sorprendió la crisis greco-turca por la implantación de una bandera turca en el islote de Imia-Kardak, por lo que el

tránsito de regreso a través de las numerosas islas griegas se hizo con la natural preocupación, al no conocer con exactitud el alcance de los acontecimientos ni la evolución de la crisis.

Febrero

La entrada en el canal de Otranto el día 1 de febrero nos hizo sentir de nuevo en casa al estar familiarizados con un entorno tan trillado. La actividad continuaba siendo normal, con una media de una veintena de buques mercantes pasando por nuestra zona, en la que contábamos con la ayuda del avión de patrulla marítima para su identificación, alternando con el helicóptero de a bordo, *Curro*, que actuaba periódicamente como enlace con el FLS de Grotaglie para el avituallamiento logístico. El día 5 se realiza un petroleo nocturno con el buque alemán *Röhn* en condiciones meteorológicas excelentes. Dos días más tarde, el tiempo empeora considerablemente y el helicóptero *Curro*, procedente de un transporte de personal a la fragata italiana *Lupo*, toma la cubierta con un viento de 42 nudos gracias al sistema RAST. El día 8 entra en la zona la fragata *Baleares*, que es saludada con la natural alegría y que además

portaba bastante material procedente de España, material que es transportado a bordo mediante un VERTREP con el helicóptero, ya que el estado de la mar no permitía hacerlo con la RIB. Al día siguiente iniciaríamos el tránsito con la fragata británica *Brazen*, la italiana *Espero* y el destructor griego *Formion*, hacia Nápoles, coincidiendo en la entrada del canal con el transporte de ataque *Aragón*, con la insignia de ALGRUPDELTA, y el LST *Hernán Cortés*, que se dirigían hacia el Adriático con efectivos y material del Ejército de Tierra español. La mar es del NW y fuerza 7, por lo que tenemos que soportar escoras de hasta 30 grados al navegar al rumbo 225 hasta embocar el estrecho de Mesina, ya de anochecida y a 20 nudos, lo que origina algún problema de navegación con los *ferries* que cruzan el estrecho. En Nápoles nos



VERTREP con el SH-60B LAMPS.

integramos en la agrupación STANAVFORMED, que al mando del contraalmirante Roper va a iniciar una comisión de tres semanas, denominada MIDOPS (*Mid Distant Operations*), por el Mediterráneo occidental, y en el transcurso de las cuales se entraría en Tolón, Barcelona y Bari los fines de semana, y durante los días laborables se harían todo tipo de ejercicios con la colaboración de buques y aviones españoles, franceses e italianos. El objeto de estos ejercicios MIDOPS era elevar el nivel de adiestramiento de los buques de la STANAVFORMED (*Brazen, Karlsruhe, Karel Doorman, Espero, Traki y Navarra*) estacionados en el Adriático, en aspectos tales como la lucha anti-submarina, antisuperficie y antiaérea, además de realizar todo tipo de ejercicios marinos, de comunicaciones, guerra electrónica, etc. De todo este crucero de tres semanas es de destacar el excelente recibimiento por parte de las autoridades francesas en Tolón, el mal tiempo encontrado en el golfo de León, con vientos de hasta 50 nudos que obligaron a la agrupación a protegerse en la costa catalana, y la estancia en la Ciudad Condal, donde la acogida del pueblo barcelonés fue tan calurosa como siempre, llegando a recibirse más de dos mil visitantes durante el fin de semana, atracados en el muelle.

Marzo

El regreso de la *Navarra* a Nápoles, el día 1 de marzo, estuvo precedido de una emotiva ceremonia de despedida en la mar por parte de toda la STANAVFORMED, avanteando la fragata por barlovento la línea formada por todos los buques, con la dotación cubriendo candeleros por babor, recibiendo el saludo de los que durante tres meses habían sido sus camaradas en el Adriático y un emotivo menasaje de COMSTANAVFORMED. La estancia en Nápoles, en coincidencia con la fragata *Victoria*, fue para entregar el testigo, quizá por última vez, a otro buque de la 41.^a Escuadrilla que durante tres meses realizaría la misma tarea de control del embargo de armas a las repúblicas de la antigua Yugoslavia. La despedida del almirante Angeli fue igualmente emotiva, dado el sincero afecto de COMNAVSOUTH por todos los componentes de la Armada española. Una cena en la cámara de oficiales a todos los integrantes de la delegación española en Nápoles ante CINCSOUTH fue el último acto de despedida para con los que habían sido nuestro apoyo y enlace con las autoridades aliadas.

El día 6 de marzo emprendimos el tránsito de regreso a Rota, tocando durante unas horas en Mahón, el día 7, cuyos muelles y dotación siempre se alegran de contar con una unidad atracada y apoyada por ellos. La entrada en la Base Naval de Rota, a las 1000 horas, supuso el reencuentro con los seres queridos a los que hacía tres meses dejábamos en los mismos muelles, aunque esta vez la expresión de su semblante era totalmente distinta.

Y así, esquemáticamente, quedan resumidos 99 días fuera de España, de los que 73 lo fueron de mar y el resto repartido en 12 escalas. Durante el tiempo que el buque estuvo en zona fueron interrogados un total de 268 buques, de los que 23 fueron visitados y ocho desviados a Brindisi. El helicóptero, herramienta fundamental para este trabajo, voló un total de 106 horas, con una operatividad del 99 por 100 al estar solamente un día inoperativo por la falta de una pieza de repuesto que al final proporcionó un portaaviones norteamericano. Decir que el máximo problema mecánico que tuvo el buque durante los tres meses fue la rotura de los cojinetes de la lavadora es únicamente reseñar el nivel de la calidad de la construcción naval en España, la bondad del diseño de la fragata y el excelente apoyo logístico proporcionado por el Arsenal de La Carraca y el ISEMER, en colaboración con la 4.^a Escuadrilla de la FLOAN.

José M.^a TREVIÑO RUIZ

