



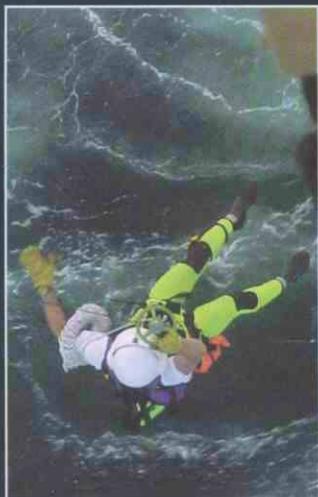
Revista de

Aeronáutica

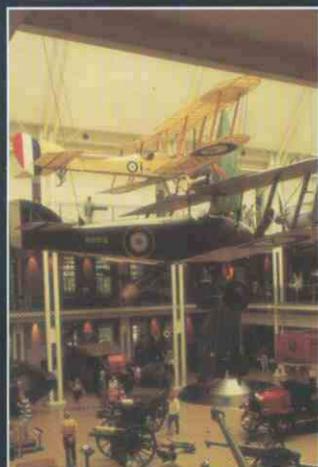
Y ASTRONAUTICA

NUMERO 701 MARZO 2001

LAS FUERZAS ARMADAS Y LA LUCHA ANTIDROGA



Rescate al límite



Imperial War Museum



9 770034 764001

¿El uso y abuso de "lo conjunto"?

Duplicado

Sumario

DOSSIER



¿El uso y abuso de "lo conjunto"?

Nuestra portada: Efectivos de la Guardia Civil y de la Agencia Tributaria en la Operación "Escorpio" desarrollada en las provincias de Almería y Murcia. Foto: Guardia Civil

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA
NUMERO 701
MARZO 2001

LAS FUERZAS ARMADAS EN LA LUCHA CONTRA EL TRÁFICO DE DROGAS. UNA NUEVA MISIÓN
Por Federico Trillo-Figueroa Martínez-Conde, ministro de Defensa..... 170

EL MINISTERIO DE DEFENSA EN LA ESTRATEGIA NACIONAL SOBRE DROGAS
Por Gonzalo Robles Orozco, delegado del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas..... 172

LA PREVENCIÓN DE LAS DROGODEPENDENCIAS DESDE EL PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS
Por Emiliano Martín González, subdirector general del Plan Nacional sobre Drogas..... 178

EL FONDO DE BIENES DECOMISADOS POR TRAFICO DE DROGAS Y OTROS DELITOS RELACIONADOS
Por José Angel Manzano García, subdirector de Gestión y Relaciones Institucionales..... 184

LA COORDINACION OPERATIVA EN LA LUCHA CONTRA EL TRÁFICO DE DROGAS
Por Benigno Zamorano Atienza, director del Gabinete de Coordinación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas..... 188

PLAN ANTIDROGA DEL EJÉRCITO DEL AIRE: TRECE AÑOS DESPUÉS
Por Mario Martínez Ruiz, teniente coronel Médico..... 194

La Aviación Militar en el cine español

A diferencia con países como los Estados Unidos que con títulos como Top Gun, Oficial y caballero, Aguila de acero o Firebox, han tratado el tema aeronáutico militar, en España, desde el año 1925 únicamente se han filmado un total de catorce películas sobre nuestra aviación militar.



ARTICULOS

¿EL USO Y ABUSO DE "LO CONJUNTO"?
Por Carlos Mestre Barea, coronel de Aviación..... 154

CONMEMORACION DEL 75º ANIVERSARIO DEL VUELO DEL "PLUS ULTRA" 158

RESCATE AL LIMITE
Por Eduardo Ortuño Villapalos y Julio Arcas Bermúdez, comandantes de Aviación 164

¡IDENTIFICADOS! LOS OVNIS DE CANARIAS FUERON MISILES POSEIDON
Por V.J. Ballester Olmos y Ricardo Campo Pérez 200

IMPERIAL WAR MUSEUM
Por José Antonio Martínez Cabeza, Ingeniero Aeronáutico..... 208

LA AVIACION MILITAR EN EL CINE ESPAÑOL
Por Miguel González Molina, alférez de Aviación 216



Commemoración del 75º Aniversario del vuelo del "Plus Ultra"

El día 22 de enero tuvieron lugar en la localidad de Palos de la Frontera diversos actos conmemorativos del 75 aniversario del despegue del hidroavión "Plus Ultra", que por vez primera unió por aire a España y Argentina.

SECCIONES

Editorial 139

Aviación Militar 140

Aviación Civil 142

Industria y Tecnología 144

Espacio 147

Panorama de la OTAN 150

Grupo Aéreo Europeo 152

Noticario 219

El Vigía 226

Internet:

Los gigantes del cielo 228

Recomendamos 230

¿Sabías que..? 231

Bibliografía 232

Director:
Coronel: **Antonio Rodríguez Villena**

Consejo de Redacción:
Coronel: **Javier Guisández Gómez**
Coronel: **Jesús Pinillos Prieto**
Teniente Coronel: **Santiago Sánchez Ripollés**
Teniente Coronel: **Gustavo Díaz Lanza**
Teniente Coronel: **Carlos Sánchez Bariego**
Teniente Coronel: **Joaquín Díaz Martínez**
Teniente Coronel: **Francisco Miguel Almerich Simo**
Comandante: **Rafael de Diego Coppen**
Comandante: **Antonio M^o Alonso Ibáñez**
Teniente: **Juan A. Rodríguez Medina**

SECCIONES FIJAS

AVIACION MILITAR: Coronel **Jesús Pinillos Prieto**. AVIACION CIVIL: **José Antonio Martínez Cabeza**. INDUSTRIA Y TECNOLOGIA: Comandante **Julio Crego Lourido**. ESPACIO: **David Corral Hernández**. PANORAMA DE LA OTAN: General **Federico Yaniz Velasco**. GRUPO AEREO EUROPEO: Comandante **Luis A. Ruiz Nogal**. EL VIGIA: "Canario" **Azaola**. INTERNET: Comandante **Roberto Pla**. RECOMENDAMOS: Teniente Coronel **Santiago Sánchez Ripollés**. ¿SABIAS QUÉ?: Coronel **Emilio Dáneo Palacios**. BIBLIOGRAFIA: **Alcano**.

Preimpresión:
Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Impresión:
Centro Cartográfico y Fotográfico
del Ejército del Aire

Número normal.....350 pesetas - 2,10 euros
Suscripción anual.....3.000 pesetas -18,03 euros
Suscripción Unión Europea...6.400 pesetas -38,47 euros
Suscripción extranjero...7.000 pesetas -42,08 euros
IVA incluido (más gastos de envío)

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

Edita



MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARIA
GENERAL
TECNICA

NIPO. 076-01-001-X
Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647

Teléfonos
Director:.....91 544 91 21
.....91 549 70 00
.....Ext. 31 84
SCTM:.....8124567
Redacción:.....91 544 26 12
.....91 549 70 00
.....Ext. 31 83
Suscripciones:.....91 544 28 19
Administración:.....91 549 70 00
.....Ext. 31 84
Fax:.....91 544 28 19

Princesa, 88 - 28008 - MADRID

NORMAS DE COLABORACION

Pueden colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la Aeronáutica y la Astronáutica, las Fuerzas Armadas, el espíritu militar y, en general, con todos los temas que puedan ser de interés para los miembros del Ejército del Aire.

2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.

3. El texto de los trabajos no puede tener una extensión mayor de OCHO folios de 32 líneas cada uno, que equivalen a unas 3.000 palabras. Aunque los gráficos, fotografías, dibujos y anexos que acompañen al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios, se publicarán a juicio de la Redacción y según el espacio disponible.

Los trabajos podrán presentarse indistintamente mecanografiados o en soporte informático, adjuntando copia impresa de los mismos.

4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.

5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.

6. Cuando se empleen acrónimos, siglas o abreviaturas, la primera vez tras indicar su significado completo, se pondrá entre paréntesis el acrónimo, la sigla o abreviatura correspondiente. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.

7. Siempre se acusará recibo de los trabajos recibidos, pero ello no compromete a su publicación. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.

8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes dictadas al efecto para el Programa Editorial del Ministerio de Defensa.

9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus colaboradores.

10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA
Redacción, Princesa, 88. 28008 - MADRID

LIBRERÍAS Y KIOSKOS DONDE SE PUEDE ADQUIRIR LA REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

En **ASTURIAS**: LIBRERIA GEMA BENEDET. C/ Milicias Nacionales, 3. (Oviedo). En **BALEARES**: DISTRIBUIDORA ROTGERS, S.A. Camino Viejo Buñolas, s/n. (Palma de Mallorca). En **BARCELONA**: SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIAS. Sector C. C/ Seis, s/n. Mercabarna - Zona Franca. LIBRERIA MIGUEL CREUS. C/ Congost, 11. En **BILBAO**: LIBRERIA CAMARA. C/ Euscalduna, 6. En **CADIZ**: LIBRERIA JAIME (José L. Jaime Serrano). C/ Cometa Soto Guerrero, s/n. En **GRANADA**: LIBRERIA CONTINENTAL. C/ Acera de Darro, 2. En **LA CORUÑA**: CENTRAL LIBRERA. C/ Dolores, 2-4. (El Ferrol). En **LA RIOJA**: LIBRERIA PARACUELLOS. C/ Muro del Carmen, 2. (Logroño). En **MADRID**: KIOSKO GALAXIA. C/ Fernando el Católico, 86. KIOSKO CEA BERMUDEZ. C/ Cea Bermúdez, 43. KIOSKO CIBELES. Plaza de Cibeles. KIOSKO PRINCESA. C/ Princesa, 82. KIOSKO FELIPE II. Avda. Felipe II. KIOSKO HOSPITAL MILITAR GOMEZ ULLA. Carabanchel. LIBRERIA GAUDI. C/ Argensola, 13. KIOSKO HOSPITAL DEL AIRE. C/ Arturo Soria, 82. KIOSKO PRINCESA. C/ Princesa, 77. KIOSKO QUINTANA. C/ Quintana, 19. KIOSKO ROMERO ROBLEDI. C/ Romero Robledo, 12. KIOSKO MARIBLANCA. C/ Mariblanca, 7. KIOSKO GENERAL YAGÜE. C/ General Yagüe, 2. KIOSKO FÉLIX MARTINEZ. C/ Sambara, 94. (Pueblo Nuevo). CENTRO DE INSTRUCCION DE MEDICINA AEROSPAZIAL (CIMA). Cafetería. Hospital del Aire. PRENSA CERVANTES (Javier Vizuete). C/ Fenelón, 5. KIOSKO MARIA SANCHEZ AGUILERA ALEGRE. C/ Goya, 23. LIBRERIA SU KIOSKO C.B. C/ Víctor Andrés Belaunde, 54. GARCIA CASTELLANOS, MARIA. C/ Hacienda de Pavones, 194 (Galería de Alimentación). En **MURCIA**: REVISTAS MAYOR (Antonio Gomariz). C/ Mayor, 27. (Cartagena). En **VALENCIA**: LIBRERIA KATHEDRAL (José Miguel Sánchez Sánchez). C/ Linares 6, bajo. En **ZARAGOZA**: ESTABLECIMIENTOS ALMER. Plaza de la Independencia, 19. ESTABLECIMIENTOS ALMER. C/ San Juan de la Cruz, 3.

Editorial

El Ejército del Aire moderniza su flota aérea

LAS guerras habidas en el pasado siglo, desde la aparición de la Aviación en la I Guerra Mundial hasta la última de Yugoslavia, han demostrado lo imprescindible que es para cualquier nación o alianza contar con Fuerzas Aéreas adecuadas a sus necesidades, y que estén al nivel que cada momento requiere en cuanto a doctrina, personal y medios técnicos.

Por ello, el Ejército del Aire debe seguir con los planes y programas establecidos para la obtención de las capacidades que le son necesarias para contribuir, junto al resto de las Fuerzas Armadas, a que España pueda mantener el puesto que le corresponde entre los países aliados, prestando el servicio que nos demanda la sociedad, tanto en el plano nacional como el más amplio que requieren nuestros compromisos internacionales.

PERO además, como todos los ejércitos modernos, el Ejército del Aire debe acometer las actualizaciones necesarias para mantenerse al día y evitar que la obsolescencia de nuestros medios aéreos los haga inservibles o poco aptos para operar en los ambientes donde se desarrollen nuevos conflictos o que no sean interoperables con los de nuestros aliados. Las operaciones realizadas en los Balcanes han merecido el reconocimiento internacional de la capacitación y preparación de nuestros pilotos, de la adecuación de nuestros aviones y sistemas y de la capacidad del personal de mantenimiento y apoyo. No obstante, se han

puesto de manifiesto ciertas carencias y la necesidad de modernizar la flota aérea para poder mantener el prestigio y la capacidad demostrada en las misiones internacionales en las que han participado unidades de nuestra Fuerza Aérea.

EN esta línea van encaminados los esfuerzos del Ejército del Aire y, para ello, ha desarrollado, o están en proceso de desarrollo, de acuerdo con las dotaciones económicas asignadas en los Presupuestos Generales del Estado, programas de modernización de varios sistemas de armas, incorporando mejoras técnicas y actualizando sus equipos y sistemas, que les alargarán la vida operativa entre 15 y 20 años. Principalmente están afectados aeronaves de caza y ataque (Mirage F-1 y EF-18 Hornet), de entrenamiento avanzado (Northrop F-5), de transporte (C-130 Hércules) y de patrulla marítima (P-3B Orión), último programa de modernización cuya firma del contrato fue aprobada por el Consejo de Ministros del pasado 29 de diciembre de 2000.

Estos programas de modernización, que afectarán a 159 aeronaves y que tendrán un coste aproximado de 102.000 millones de ptas., permitirán que el Ejército del Aire pueda mantener su capacidad operativa incorporando la más moderna tecnología, incrementando los sistemas de seguridad y autoprotección, y alargando la vida de esas aeronaves hasta su sustitución por otras que hoy no se encuentran todavía en fase de producción.

▼ Australia destaca "la superioridad aérea, como el objetivo mas importante a alcanzar para llevar a cabo la defensa de este país"

La RAAF (Royal Australian Air Force) de acuerdo con el "Libro Blanco de la Defensa", documento del gobierno que fija la política de armamento para los próximos 25 años, deberá mantener ventaja competitiva con sus países vecinos, Malasia, Singapur o Indonesia, lo que ha llevado a lanzar los programas de modernización de su Fuerza Aérea, empezando por la adquisición de nuevos misiles Matra BAE Dynamics y, ASRAAM (Advanced Short-Range Air-to-Air Missile) y Raytheon AIM-120B AMRAAM (Advanced Medium-Range Air-to-Air Missile) para equipar la flota de F/A-18s. También se considera alta prioridad la modernización de la aviónica de sus "Hornet", con la instalación de un nuevo radar AN/APG-73 (que equipa actualmente los F/A-18E/F), capacidad "data-link", nuevo casco de piloto con visor incorporado y modificaciones estructurales para reducir la señal radar del avión y extender la vida de su célula hasta el año 2015. Australia

se siente amenazada por la proliferación de cazas equipados con capacidad BVR (Beyond Visual Range) en los países de su entorno. Para el 2005 al menos nueve países aparte de EEUU y Australia habrán desarrollado esta capacidad en la región del Sudeste Asiático y otros siete tienen previsto tener capacidad de alerta temprana embarcada (AEW&C) hacia el 2010. La respuesta de Australia a esta situación geo-estratégica es el programa "Air 6000" por el que plantea un orden de adquisiciones encaminadas a mantener el liderazgo y la superioridad aérea en la zona. El programa "Air 6000" prevé la adquisición de hasta 100 nuevos aviones de combate para reemplazar los F/A-18A/B y F-111C/G. Un único avión con capacidad de aire-aire y aire-suelo cuya adquisición sería iniciada en el 2007 con los primeros aviones entrando en servicio hacia el 2012. Competidores para este programa son los clásicos: "Rafale", EF2000 "Typhoon", F/A-18E/F "Super Hornet", F-22 "Raptor" y Joint Strike Fighter. Además de incrementar su capacidad de alerta temprana con la adquisición de 4 AEW&C Boeing 767, la RAAF ha modernizado sus centros de control aéreo militar y civil terrestres y anticipado la potenciación de su capacidad de reabastecimiento en vuelo con la adquisición de 5 aviones cisterna de nueva generación.

El nuevo orden de batalla

de la RAAF para los años 2010-2015 quedaría:

▼ El "Rafale" se moderniza

El Gobierno francés ha llegado a un acuerdo con su industria para financiar una versión avanzada del caza "Rafale", enfocada a la exportación. El objetivo es poder competir con aviones como el Boeing F-15K "Eagle", Eurofighter "Typhoon", Joint Strike Fighter y Sukhoi Su-30 ante las ofertas presentadas a países como Holanda, Corea del Sur, Australia y Singapur para dotarse de una versión avanzada de estos cazas entre los años 2006 y 2010. Dassault Aviation, Thales Avionics (antes Sextant) y Snecma, han

Nuevos cazas.....	Hasta 75
Nuevos aviones ataque suelo	Hasta 25
Aviones alerta temprana	4
C-130J Hércules	12
C-130H Modernizados	12
Transporte ligero	Hasta 16
Reabastecimiento.....	Hasta 5
Hawk 127	
entrenamiento avanzado	33
Patrulla marítima	6

llegado a un acuerdo con su gobierno para financiar con recursos propios (700M\$) las modernizaciones de equipos y motor necesarias para hacer este avión competitivo, mientras el gobierno francés se compromete a costear los gastos del desarrollo de las versiones F2 y F3 para la Fuerza Aérea y la Armada francesa, exonerando a la industria del 25% del coste incurrido, según previsto. Las mejoras previstas incluyen un motor de 20.000 lbs, mayor alcance para el radar de barrido electrónico actual RBE2, pasando de ser un radar de tipo pasivo al tipo activo y una nueva arquitectura de aviónica integrada.



▼ La desgracia del AN-70

El único prototipo existente del Antonov, An-70, avión de transporte táctico que hasta hace poco fue considerado como una alternativa económica para el FLA (Future Large Aircraft), ha resultado destruido como consecuencia de un accidente en el despegue, tras fallar dos de sus motores D-27 (turbo-hélices de nueva generación) y el avión conseguir hacer un aterrizaje forzoso gracias al que no hubo que lamentar víctimas entre las 33 personas que componían la tripulación, 23 de ellos ingenieros llevando a cabo un vuelo de certificación. Se da la circunstancia de que el prototipo se encontraba en su fase final de ensayos, finalizando una fase intensa dedicada a pruebas en tiempo frío. El primer prototipo, y único que se ha construido aparte del siniestrado, sufrió también un fatal accidente en su cuarto vuelo de ensayo que terminó con la destrucción del prototipo y la muerte de sus siete tripulantes al colisionar en vuelo con el An-72 que hacía de seguidor del ensayo. El avión había pasado a la fase de producción al haber comprometido las primeras unidades, tanto el gobierno ruso como ucraniano,



para cubrir hasta un máximo de 600 aviones como sustitutos de los Antonov An-12.

▼ Canadá retira sus CF-18 de Aviano

Como consecuencia de la normalización de la situación en los Balcanes y atendiendo a problemas presupuestarios, Canadá ha decidido retirar sus cazas CF-18 de Italia e incorporarlos a sus bases de origen Bagotville y Cold Lake. Canadá ha mantenido un contingente en Aviano desde junio de 1998 con más de 300 personas y hasta 18 aviones en los momentos más difíciles de la campaña aérea sobre Yugoslavia, entre marzo y junio de 1999. La Fuerza Aérea Canadiense se ha visto obligada en los últimos meses a reducir sus operaciones debido a problemas presupuestarios, durante los próximos tres años el número de aviones operativos se verá reducido de 505 a 282. En particular la flota de CF-18 pasará de 122 a 80 aviones en un esfuerzo para poder financiar la modernización de estos aviones junto con los CP-140.

▼ Italia selecciona el F-16 como solución interina hasta la llegada del Eurofighter

La Fuerza Aérea Italiana necesitaba un sustituto pa-

ra reemplazar sus ancianos F-104SAM "Starfighters", cuando cumplía el contrato de arrendamiento de los 24 Tornados ADV procedentes de Gran Bretaña. La solución adoptada ha sido el alquiler de 30 F-16ADF Bloque 15 y cuatro biplazas bloque 10, por un coste de 850M\$, en la modalidad pago por hora de vuelo, con un potencial de 45.000 horas en siete años. Entrenamiento y repuestos están incluidos en la oferta. Otras soluciones consideradas habían sido la de Dassault ofreciendo Mirage 2000-5 nuevos, aunque a un precio muy superior y las de EADS con MiG-29, Grecia ofreciendo Mirage F-1, o Eurofighter anticipando sus primeras unidades a Italia.

▼ Gran Bretaña entra en el JSF

Gran Bretaña se ha comprometido al desarrollo del futuro avión de caza "Joint Strike Fighter" en un modelo de cooperación con EEUU por el que pasa a considerarse socio de primera clase del programa. Tras la firma de un Acuerdo de Entendimiento (MOU) entre los dos países y el compromiso de una inversión cercana a los 2,8M\$, el acuerdo garantiza a Gran Bretaña voz y voto en el proceso de selección del candidato ganador, el acceso total a las tecnologías del JSF incluyendo la "stealth" y asegura un papel im-

portante de la industria británica en el programa. Gran Bretaña intenta adquirir unos 150 JSF para reemplazar los Harrier GR-7 de la RAF hacia el año 2015 y los Sea Harrier de la Navy comenzando en el 2012. Todavía está por determinar cuál será el candidato de la marina británica entre las dos variantes existentes, STOVL (Short Take Off/Vertical Landing) elegida por los Marines, o la clásica de empleo en portaaviones elegida por la US Navy. La decisión dependerá del tipo de portaaviones que finalmente se decida incorporar al servicio y las opciones varían entre un modelo convencional de cubierta corrida y catapultas, un modelo del tipo actual con cubierta en rampa o una solución híbrida.

▼ Importante hito del JASSM

El programa JASSM (Joint Air-to-Surface Stand-off Missile), para dotar a la USAF y la US Navy de un misil de crucero con que equipar a sus aviones F-16, F-18, B-2 y B-1 y darles la capacidad de atacar objetivos de alto valor y fuertemente defendidos a distancias de seguridad, ha cumplido uno de sus hitos importantes del desarrollo, al alcanzar su objetivo el misil, en el primer vuelo de pruebas. Los datos del blanco habían sido transferidos en vuelo desde el avión portador y el misil alcanzó con precisión superior a la requerida el blanco, valiéndose de su cabeza de guía infrarroja y el sistema de navegación GPS. El misil de 1000Kg de peso y 4,26 mts de longitud lleva una cabeza penetradora de 432 Kgs y si las pruebas restantes concluyen con éxito podría entrar en producción a finales de este año. La USAF y US Navy tienen un requisito de compra por 3000 JASSM.

Breves

◆ **Indonesia diversifica sus proveedores y firma acuerdos de cooperación con India, Rusia y China** encaminados a incrementar sus posibilidades de entrenamiento y compra de armamento en estos países. La razón principal para esta nueva política de armamento es que su principal suministrador de material de guerra hasta el momento, EEUU, ha embargado la mayoría de sus ventas a Indonesia, incluyendo repuestos de material existente como los C-130 debido a la participación del ejército indonesio en la oleada de violencia y abuso de derechos humanos que supuestamente ha tenido lugar en Timor Oriental durante los últimos años.

◆ **Represalia contra Francia.** Turquía ha anunciado la cancelación de un contrato con Francia para la compra de un satélite espía con resolución de 1 mt, así como la posibilidad de retirar a Francia con su carro "Leclercs" de una competición por valor de 7B\$, todo ello como represalia por una declaración del parlamento francés donde se hace a Turquía responsable del genocidio del pueblo armenio, en 1915, próximo al colapso del imperio otomano. Turquía niega esta acusación y ha impuesto fuertes sanciones a Francia en programas abiertos a competición entre los que se incluye el helicóptero "Tiger" de Eurocopter que también ha sido apartado de la lista de ofertas, con las ventajas que esto aporta a los suministradores estadounidenses y alemanes que se posicionan como favoritos en los programas del satélite, carro blindado y helicóptero de ataque.

◆ **Chile escoge el F-16.** El gobierno de Chile ha anunciado su selección del F-16 Bloque 50/52 C/D como resultado de la competición mantenida para modernizar su Fuerza Aérea. Un número de 12 unidades, por un valor estimado de 600M\$, deberán ser entregados durante los años 2004 y 2005. Con 19 Dassault Mirage 5MA/MD y 13 Northrop F-5E Tiger II, los F-16 incrementarán de forma sensible la capacidad de la Fuerza Aérea chilena.



Breves

❖ **En los últimos días de enero** se hicieron públicos los resultados de Airbus Industrie correspondientes al ejercicio 2000. En el citado período obtuvo 520 ventas en firme procedentes de 41 clientes. 388 de ellas pertenecen a la familia A320 y las restantes excepto 4 son de la familia A330/A340. En el apartado de las ventas no se incluyen las 50 unidades del A380 comprometidas en firme en las semanas finales del ejercicio. En cuanto a entregas, Airbus Industrie puso en manos de sus clientes durante 2000 un total de 311 aviones.

❖ **El 16 de enero se dio a conocer** que Federal Express adquirirá 10 unidades del Airbus A380-800F convirtiéndose de esa manera en cliente lanzador de la versión carguera del A380. La noticia confirma los rumores al respecto que habían aparecido en diversos medios durante el mes de diciembre y es muy negativa para Boeing y su 747X, más aún a la luz de las declaraciones al respecto de Frederick W. Smith, presidente de FedEx Corporation, quien afirmó: «Hemos considerado una variedad de opciones, incluyendo el Boeing 747X Stretch, pero ninguna cubría nuestras necesidades de cara a la demanda del mercado de la carga aérea internacional de manera tan eficiente como el A380-800F».

❖ **Boeing dio por cerrada el 15 de enero** la configuración básica de las versiones de alcance extendido de los 777-200/300 lanzadas el 29 de febrero de 2000 -acerca de cuya designación existe un cierto confusionismo, pues ahora se citan como «Longer-Range Versions» y la designación ER ha pasado a otro modelo-. Se trabaja en una fase previa que durará hasta abril en la que se producirán los planos

▼ Nuevas limitaciones de ruido recomendadas por el CAEP

En la reunión del Comité de la OACI para la Protección Ambiental (CAEP, Committee on Aviation Environmental Protection), celebrada en Montreal entre el 8 y el 17 de enero, se decidió aconsejar a ese organismo internacional que adopte las medidas oportunas para que, a partir del 1 de enero de 2006, se establezca una nueva normativa según la cual los aviones comerciales de nuevo diseño deberán presentar una reducción de 10 EPNdB con respecto a los límites actualmente en vigor. Otras recomendaciones adoptadas se centran en la redacción de procedimientos para la validación según los nuevos criterios de las aeronaves actuales, en el establecimiento de normas de limitación de ruido más estrictas para los helicópteros, en el estudio de nuevos procedimientos para la atenuación del ruido en los despegues y en la definición de criterios de control de la utilización de los terrenos cercanos a los aeropuertos.

El CAEP fue menos explícito en lo concerniente a las emisiones gaseosas de los motores de las aeronaves. El apartado más relevante lo constituye el lanzamiento de un estudio acerca de cómo la gestión del tráfico aéreo y la implantación de nuevos sistemas de navegación y comunicaciones pueden traducirse en beneficios ambientales. Análisis efectuados con un modelo teórico en Estados Unidos y Europa, han mostrado que por ese camino son posibles reducciones a nivel total de un 5% en el consumo de combustible con la positiva traducción en las emisiones de dióxido de carbono.

Las reacciones ante las recomendaciones del CAEP, que deberán ser en su caso implementadas en los próximos meses por la OACI, han sido diversas y mayoritariamente positivas. En el lado de las discrepancias figura el Airports Council International (ACI) que, tras haber instado desde septiembre de 1999 al CAEP en el sentido de la adopción de una reducción total de 14 EPNdB con al menos un mínimo de 4 EPNdB en cada uno de los tres puntos de medición contemplados por las normas -despegue, lateral y aproximación-

hizo público un comunicado el 19 de enero lamentándose de que sus peticiones no hayan sido aceptadas y de que el CAEP no hubiera dictado recomendaciones para la eliminación de los aviones más ruidosos. El ACI había pedido en concreto la eliminación en 2005 de aquellos que sobrepasan en 5 EPNdB los límites actuales.

Cierto es que la recomendación del CAEP es una fórmula de compromiso, pero la postura del ACI en este asunto resulta un tanto extraña. Es razonable que presione en busca de la presencia en sus aeropuertos miembros de aviones más silenciosos, pero peca de incoherencia cuando se comprueba que esa misma beligerancia no tiene su extensión en un apartado evidente en el que el CAEP sí ha incidido, cual es el control y la racionalización del uso de los terrenos en el entorno de los aeropuertos.

▼ 2001 empezó con buen pie para Airbus Industrie

El 9 de enero se apuntó la venta de 60 aviones A300-600F a la compañía



Airbus Industrie entregó el 24 de enero el avión número 500 de los montados en Hamburgo, un A319 de la compañía Air France que ostentaba la matrícula provisional D-AVYF. El acontecimiento se ha producido siete años después de la apertura de esa cadena de producción alemana.

estadounidense de transporte de carga UPS, y sólo ocho días más tarde fue Northwest Airlines la que adquirió 24 aviones A330-300 y ejerció al mismo tiempo opciones por media docena de A319. Dentro de esa operación Northwest compró a Boeing 18 aviones 757-300 y un par de 747-400. El mes de enero ha sido testigo de un resurgimiento del Boeing 757-300, donde a esta venta su añadió otra de 15 unidades a Continental Airlines, para elevar la cartera de pedidos de ese birreactor de fuselaje estrecho hasta un total de 62 unidades.

▼ El adiós de TWA

American Airlines, en una decisión anunciada el 10 de enero, adquirirá Trans World Airlines (TWA) una vez pasados los trámites legales que una operación de esa cuantía precisa cumplir. Como parte de la operación, la legendaria compañía y sus filiales se declararon en quiebra con esa misma fecha. American Airlines anticipó 200 millones de dólares para permitir que TWA siga operando durante el necesario período de transición que podría durar hasta seis meses, pues de no haber sido así probablemente TWA habría debido suspender sus operaciones en el plazo de escasas semanas. American Airlines hará un desembolso total de unos 500 millones de dólares en efectivo y tomará a su cargo 3.000 millones más por diversos conceptos; obtendrá entre otras cosas unos 125 aviones MD-80 y Boeing 757 y la base de operaciones de St. Louis, donde quedó ubicada en febrero de 1994 tras su traslado desde Mt. Kisco, New York. Mantendrá prácti-

camente todos los 20.500 puestos de trabajo de TWA pero el nombre de esta última no volverá a sonar en el mundo de la Aviación Comercial.

TWA se fundó el 13 de julio de 1925 bajo el nombre de Western Air Express y el 1 de octubre de 1930 adoptó el nombre de Transcontinental & Western Air cuando se fusionó con Transcontinental Air Transport. Fue propiedad de Howard Hughes entre 1939 y 1965 y su nombre actual de Trans World Airlines se adoptó en 1950. La liberalización del transporte aéreo estadounidense a finales de la década de los 70 marcó el inicio de un declive para TWA que, tras diversos episodios negativos para su continuidad en tiempo reciente, ha conducido a este epílogo.

▼ Ensayos de un Concorde en Istres

Entre los días 18 de enero y 2 de febrero pasados, el Concorde F-BVFB perteneciente a la compañía Air France efectuó un programa de ensayos de rodaje por pista a altas velocidades en el centro de ensayos en vuelo de Istres, llevado a efecto por EADS con el apoyo de personal y equipos de mantenimiento de la compañía aérea francesa. Para la realización de los vuelos de traslado entre París e Istres y la puesta en práctica de los ensayos, el F-BVFB precisó de un permiso especial concedido por la Dirección General de la Aviación Civil francesa a instancias de EADS.

En el curso de los ensayos se simuló sobre el F-BVFB fugas de combustible en el ala, para verificar la trayectoria del líquido sobre la superficie del intradós con la ayuda de líquido coloreado

y cámaras de vídeo ubicadas en los lugares adecuados. Precisamente la elección de Istres para la puesta en práctica de los ensayos se debió a la gran longitud de su pista, que asciende a 4.958 m.

Los ensayos han estado ligados a la modificación de los depósitos de combustible definida para evitar la repetición de una rotura como la que causó el accidente del 25 de julio de 2000 (ver el resumen «la Aviación Civil en el año 2000» incluido en RAA de enero-febrero). La modificación, instalada para evaluación en un Concorde de British Airways, consiste básicamente en la incorporación de un revestimiento interior de goma y kevlar en los depósitos, aunque viene acompañada de protecciones adicionales para los sistemas eléctricos ligados a la operación del tren de aterrizaje principal. La compañía británica calcula que los ensayos y el montaje de esa solución en los Concorde de su flota costará del orden de los 17 millones de Libras Esterlinas.

British Airways está dispuesta a reanudar tan pronto como sea posible sus servicios con el Concorde, estimulada por las declaraciones de responsables de la Dirección General de la Aviación Civil francesa en el sentido de que dispone de información suficiente como para reintegrar el certificado al supersónico franco-británico en plazo breve. La sorpresa al respecto viene del lado francés, toda vez que el director ejecutivo de Air France declaró que no es seguro que su compañía vuelva a volar el Concorde, aunque dejó bien claro que contribuirá al pago de los gastos incurridos en el proceso de reinstauración según corresponda.

Breves

necesarios para que el montaje final se inicie en junio de 2002. La salida de fábrica del primer 777-300 «Longer-Range» se llevará a efecto en el último trimestre de ese año y su entrada en servicio sucederá un año después. El 777-200 «Longer-Range» entrará en servicio en el primer trimestre de 2004. Boeing ha sumado hasta el presente 49 ventas procedentes de media docena de clientes por unidades de esos modelos de alcance extendido.

❖ **En el curso de la conferencia de prensa en la que los dirigentes de Boeing** dieron a conocer los resultados económicos del ejercicio 2000, se mencionó la existencia de estudios tendentes a definir el avión que debe reemplazar a los 757 y 767, conocido bajo el nombre genérico de 20XX. Datos mencionados posteriormente en algunos medios estadounidenses hablan de que se trata aún de un concepto muy abierto, cuya capacidad nominal podría moverse entre 180 y 300 pasajeros y cuyo alcance estaría entre los 1.850 y los 11.000 km. Una de las opciones podría ser una aeronave transónica de Mach 0,95 de velocidad de crucero para 250 pasajeros; no se habla de su alcance, pero debería ser de una cuantía suficiente como para conseguir que esa velocidad de crucero sea rentable en ahorro de tiempo de misión.

❖ **Ya van surgiendo las estadísticas de siniestralidad del transporte aéreo en 2000:** aunque hubo menos accidentes que en 1999, el número de víctimas mortales sufrió un incremento significativo. El tradicional estudio de la revista Flight International habla de 1.126 víctimas en un total de 37 accidentes. El análisis de Aviation Safety Network menciona 36 accidentes y 1.131 decesos.



▼ Ha comenzado el montaje final del Eurofighter

BAE SYSTEMS ha comenzado el montaje final del primer avión de producción en el hangar 302 de sus instalaciones en Warton (Lancashire). El Reino Unido es la primera nación que recibe el avión y como consecuencia su industria es la primera en montar su línea de producción, por delante de sus socios Alenia Aerospazio de Italia, EADS-Alemania y EADS- España, que lo harán en los próximos meses.

BAE Systems, en colaboración con el Ministerio de Defensa, ha invertido más de 15 millones de libras (25.64 millones de euros) para instalar en el hangar 302 la línea de producción de los 232 aviones Eurofighter que van a ser entregados a la RAF. Esta inversión ha contribuido a reducir los costes de producción y los tiempos de fabricación, así como a mejorar la calidad de la misma.

El primer fuselaje central fue entregado en Warton por EADS- Alemania el seis de septiembre del año pasado,

dos días antes de lo programado. A continuación, el fuselaje trasero ha sido enviado desde Italia, haciendo posible el montaje final del primer avión instrumentado. Estos dos elementos están acoplados y el equipo de montaje está ahora trabajando para unir el fuselaje frontal. Las alas serán añadidas posteriormente y los sistemas eléctricos y mecánicos conectados de manera que el avión pueda disponer de potencia. El primer avión deberá hacer el primer vuelo a mediados de este año.

Un primer ejemplo de la inversión hecha es la instalación de montaje automático. La instalación de alta tecnología combina seguidores láser junto con gatos automáticos controlados por ordenador, para alinear las secciones del fuselaje de una manera muy precisa con el eje aerodinámico del avión. Esto reduce la resistencia y la fatiga sobre el avión, resultando en ahorro de combustible y una mayor vida de la estructura. La capacidad de posicionar con precisión las diferentes piezas del fuselaje, taladrarlas y unir las supone que el montaje es una cues-

tion de días y no de semanas.

El equipo de personas que son responsables del montaje han establecido maneras innovadoras de trabajar, eliminando tiempos muertos y actividades sin valor añadido. Los servicios hidráulicos y eléctricos son suministrados mediante conducciones desde una instalación central y su suministro es controlado por ordenador, que puede manejar una persona desde la propia unidad, evitando tener generadores al pie de cada unidad de montaje.

La cadena de suministro se mueve en función de los kits demandados usando principios de "just in time" y evitando así la necesidad de almacenar gran cantidad de repuestos. Esto reduce la inversión inicial en repuestos que hay que hacer en la línea de producción y el riesgo que ello conlleva.

El avión deja el hangar para las pruebas en tierra de motores, pruebas en vuelo y pintura. Una vez completado el avión es ofrecido para aceptación por el cliente y posteriormente entregado a la base de operación asignada.

A partir de que se reciben

las partes principales del avión para su montaje hasta la entrega al cliente el tiempo necesario se estima en 51 semanas. Este tiempo se reducirá a 16 semanas cuando la producción se estabilice. Este ritmo de trabajo será absorbido por la mitad de los puestos de la cadena de producción dejando el resto para exportación, lo que permitirá rentabilizar las inversiones en un futuro.

▼ TEGRAF INGENIERIA abre un nuevo centro de desarrollo en Sevilla

TEGRAF INGENIERIA, una de las principales empresas españolas de ingeniería de producto y fabricación de utillajes para los sectores aeronáutico, automoción, ferroviario y naval, ha abierto un nuevo centro de diseño y desarrollo técnico en Sevilla dentro de sus planes de expansión en España.

Las nuevas oficinas completan la red de centros de la empresa, con sedes actualmente en Madrid, Bilbao y Vitoria, siguiendo la estrategia de estar cerca de los socios tecnológicos. En Sevilla habrá inicialmente un equipo de diez profesionales, que contarán con las últimas tecnologías, entre las que destacan sistemas catia de diseño.

Tegraf Ingeniería es proveedor del consorcio aeronáutico europeo EADS, en el que se integra CASA, que cuenta en Sevilla con dos factorías, Tablada y San Pablo, participando en alguno de los principales proyectos aeronáuticos europeos como Airbus, el DO -728 o el C-295. Entre sus clientes están además CAF, Gamesa e ITP.

Una de las razones de la expansión a Sevilla es la instalación en un futuro cercano



de la línea de integración final del A400M, el proyecto Airbus de avión de transporte militar, cuya construcción se espera que comience en el primer semestre de este año.

▼ Primer vuelo de la versión naval del JSF

El avión demostrador X-35C, correspondiente a la versión para la Marina norteamericana del JSF (Joint Strike Fighter) de Lockheed Martin, realizó su primer vuelo el pasado 16 de diciembre. Con este evento se inicia el programa de pruebas en vuelo, que estará centrado en comprobar las características generales del avión y, especialmente, su adecuación como plataforma embarcada.

La versión denominada CV (Carrier Variant) despegó de las instalaciones de Lockheed Martin en Palmdale, para aterrizar veintisiete minutos más tarde en la base aérea de Edwards. Durante el vuelo, el X-35C ascendió a 10.000 pies y alcanzó los 250 nudos de aceleración, verificando el piloto el funcionamiento del tren de aterrizaje, su comportamiento en maniobras de balanceo y deslizamiento lateral y, especialmente, el correcto funcionamiento de los controles.

La filosofía de diseño del JSF de Lockheed Martin y sus socios Northrop Grumman y

BAE System está basada en el desarrollo de una plataforma común con variantes que satisfagan plenamente los requerimientos específicos de cada uno de los ejércitos.

Esta comunalidad ha permitido iniciar las pruebas en vuelo de dos aviones con configuraciones aerodinámicas diferentes en un espacio de tiempo corto. La versión X-35A, de despegue y aterrizaje convencional (CTOL) diseñada para la USAF, había realizado su primer vuelo el pasado 24 de octubre y completó su programa de pruebas el 22 de noviembre. Aunque la variante para la US Navy es similar al X-35A, presenta especiales características para responder, sin limitaciones, a los requerimientos operativos de un avión naval. Estas especificaciones implican mayores superficies alares y de control, la inclusión de alerones y una estructura adecuada para absorber los fuertes impactos del aterrizaje.

La tercera versión del JSF, la X-35B, configurada para despegue corto y aterrizaje (STVOL) y desarrollada para los Marines, efectuará su primer vuelo el próximo año. Respondiendo al citado concepto de comunalidad, que asegura la reducción de costos de desarrollo del Programa, esta variante será montada sobre el avión X-35A, debidamente modificado mediante la inclusión de una tobera vectorial. De esta forma, con

solo dos plataformas demostradoras construidas se probarán en vuelo tres variantes.

El proyecto JSF de Lockheed Martin, compete actualmente para construir estos aviones para Estados Unidos y Reino Unido. La selección por parte del Gobierno Americano de un contratista único para la fase de Ingeniería y Producción se dará a conocer en el año 2001.

vida que pueden ser conseguidas con la tecnología VTDP.

Además de la estabilidad que le da el ala fija, ésta le permite alcanzar grandes velocidades gracias a la propulsión auxiliar suministrada por la hélice carenada montada en la cola y que se denomina habitualmente anillo de cola. La combinación de la hélice y el ala fija permite un incre-



▼ Piasecki Aircraft gana un contrato de la US Navy

La US Navy adjudicó a la compañía Piasecki Aircraft Corp el pasado octubre un contrato de 26.1 millones de dólares y una duración de cuatro años para el diseño, fabricación y pruebas en vuelo de un helicóptero con hélice carenada y empuje vectorial VTDP (Vector Thrust Ducted Propeller) en lugar de rotor de cola. Este helicóptero de propulsión mixta tendrá una estructura basada en la del H-60 Hawk y dispondrá de un ala fija que le permite descargar gran parte de los esfuerzos de sustentación del rotor.

El primer objetivo de este proyecto es mostrar las mejoras potenciales en velocidad, alcance, capacidad de supervivencia y coste del ciclo de

mento de velocidad de 200 nudos en configuraciones de producción, así como mayor maniobrabilidad y una reducción de las cargas debidas a fatiga y vibraciones.

Los Marines están comprometidos con el proyecto del avión V-22 que permite un giro de noventa grados a las alas como plataforma de asalto, pero ellos todavía confían en helicópteros convencionales tales como el Cobra y el Huey. En este área la tecnología VTDP puede jugar un papel importante extendiendo la vida de estos helicópteros al mejorar sus características, lo que le permitirá reducir distancias en una comparación con el V-22.

El programa de pruebas será llevado a cabo por un equipo conjunto de Piasecki Aircraft Corp y el escuadrón de pruebas de la Navy comenzando en el 2003. El con-





cepto de helicóptero mixto está siendo investigado como un medio viable para resolver el tema de actualizar las capacidades y extender la vida en servicio de helicópteros convencionales.

Basado en los planes de modernización actuales, el Departamento de Defensa tiene proyectado gastar más de 41.000 millones de dólares para aumentar la capacidad y la vida en servicio de las flotas de H-60, H-1 y AH-64 hasta el 2025.

Las Fuerzas Aéreas de EEUU seleccionaron el concepto del helicóptero H-60 con tecnología VTPD como una de las varias alternativas bajo consideración para la actualización o reemplazamiento de su vieja flota de helicópteros de rescate en combate H-60G.

Piasecki Aircraft, fundada en 1956 lleva proponiendo durante cuatro décadas la tecnología VTDP, de la cual es propietaria, como una manera de mejorar las características y reducir costes de las aeronaves con rotores. Hoy en día la compañía tiene cincuenta empleados, veinte de los cuales son ingenieros.

El sistema de control de vuelo del Eurofighter, una solución de alta tecnología

El sistema de vuelo del Eurofighter ha sido diseñado para ser eficaz en el combate aéreo tanto en distancias cortas como medias y, por tanto, extremadamente manejable tanto a velocidades subsónicas como supersónicas de hasta mach 1'8. A esto se añade la necesidad de ofrecer un control y un manejo no críticos (Carefree-Handling) y una excelente capacidad de aceleración y desaceleración. Para el piloto el avión se comporta como si



fuera aerodinámicamente estable, por lo que nunca abandona la zona de vuelo segura.

El diseño aerodinámico del Eurofighter ha sido adaptado para satisfacer estos requisitos, utilizándose por tanto una configuración de ala delta-canard. El ala en delta, con su elevada superficie alar, hace posible una mayor manejabilidad a baja velocidad de vuelo, gracias a la reducida carga superficial. Al mismo tiempo, la resistencia del aire a velocidades transónica y supersónica es reducida.

La utilización de canards permite mejorar el control directo y optimizar las condiciones de vuelo, incluso con grandes ángulos de ataque. Debido a su distancia del centro de gravedad del avión, su efecto es mucho mayor.

Los estudios aerodinámicos demostraron que solo un avión inestable podía ofrecer la gran maniobrabilidad requerida, manteniendo al mínimo la resistencia aerodinámica. Esto implica que un complejo sistema electrónico de mandos de vuelo debe dirigir los movimientos del avión en la dirección deseada.

La responsabilidad de desarrollo de los mandos de vuelo para el Eurofighter recae en EADS-Alemania. Cua-

tro ordenadores conectados en red, que se controlan recíprocamente, constituyen el cerebro de este sistema de mando. Los buses de datos transmiten los comandos a los actuadores hidráulicos y estos a las superficies aerodinámicas de mando. Las superficies primarias son los flaperones, una combinación de alerones y timón de altura, los canards y el timón de dirección.

Como superficies de mando secundarias, las aletas de ataque (slats), junto con los flaperones permiten optimizar el comportamiento aerodinámico del avión en cualquier ángulo de ataque. Otros sistemas de mando secundario son la toma variable de aire del motor, el aerofreno montado en la parte superior del fuselaje y la rueda delantera, que permite al caza tomar tierra.

El sistema de mandos de vuelo se encarga de ofrecer la estabilidad artificial y de convertir inmediatamente las ordenes del piloto en comandos electrónicos, que envía a los actuadores de las superficies de mando.

Basándose en la información que recibe el ordenador de los sensores aerodinámicos como toma pitot, giróscopos etc, el sistema de control de vuelo FCS (Flight Control

System) debe de impedir que se produzcan situaciones de falta de sustentación que pudieran hacer que el avión se precipitara a tierra.

Este sistema de seguridad se denomina Carefree-handling y no solo tiene en cuenta los límites aerodinámicos, sino que también impide que la estructura del avión se vea sometida a esfuerzos superiores a 9 G,s, por ejemplo, al dar un giro demasiado rápido o tomar un ángulo de ataque muy grande, evitando que se produzcan daños. Puesto que el sistema conoce en todo momento la posición del centro de gravedad, la cantidad de combustible, la carga externa, así como otros parámetros importantes, puede reaccionar con mayor flexibilidad.

El sistema Carefree-Handling se probó también con el denominado "giro de tirabuzón". En esta maniobra el piloto tira de la palanca de mando hacia atrás hasta el tope, al tiempo que la empuja hacia un lado. El sistema permite que el avión vuele girando sobre el vector velocidad, y no sobre el eje longitudinal. Al ejecutar esta maniobra, en ningún momento se expone al avión a una fuerza excesiva ni se produce una pérdida de la sustentación; el efecto resulta espectacular.

Breves

◆ Próximos lanzamientos

?? - Boeing Delta 2 (7420) con cuatro satélites Globalstar desde Cabo Cañaveral.

?? - Sea Launch Zenit-3SL con la nave Galaxy III-C de PanAmSat desde la Plataforma marítima Odisea.

?? - Indian Polar Satellite Launch Vehicle (PSLV) con el satélite indio IRS-P5 (Indian Remote Sensing Satellite) y el alemán de observación BIRD.

?? - International Launch Services Proton con el satélite de comunicaciones PAS-10 de PanAmSat desde el Cosmódromo de Baikonur.

?? - Milstar 2-F3 a bordo de un U.S. Air Force Titan 4B estadounidense en la misión B-36 del Programa de Defensa-21 contra ataques de misiles.

?? - Boeing Delta 3 con una nave Hughes de pasajera.

?? - Vuelo inaugural del cohete indio GSLV (Indian Geosynchronous Satellite Launch Vehicle) con el satélite experimental de comunicaciones GSAT-1.

?? - Badr-2 (paquistaní), Meteor-3M (ruso) y Maroc-Tubsat (marroquí) en un Zenit-2 ucraniano.

?? - Stentor francés, nave de pruebas construida por Alcatel, en un lanzador TBA.

?? - Arianespace Ariane con el satélite de comunicaciones Intelsat 901.

?? - Lockheed Martin Atlas 2AS con el satélite de televisión Loral DIRECTV-5.

01 - Misión del transbordador STS-102, Discovery, en el vuelo de trabajo a la ISS 5A.1 y transporte del Módulo Leonardo (Multi-Purpose Logistics Module-1).

15 - Boeing Delta 2 (792x) con la nave de NRO GeoLITE (Geosynchronous Lightweight Technology Experiment) desde Cabo Cañaveral.

28 - Vuelo Soyuz a la ISS 4R con el módulo de atraque 1 desde Baikonur.

28 - Satélite de la NASA HESSI (High Energy Solar Spectroscopic Imager) en un cohete Pegasus XL.

31 - Taurus (T6) con la nave OrbView-4 de observación terrestre y el satélite de la NASA QuikTOMS para investigación del ozono desde la Base Aérea de Vandenberg.



▼ MIR al borde del precipicio

Si las fechas y los planes de las autoridades rusas y de la RKA (Rosaviakosmos, Agencia Espacial Rusa), no han variado al cierre de esta edición, la histórica e inagotable estación rusa MIR caerá de manera automática al Océano Pacífico durante el mes de marzo para reposar en un cementerio espacial marino, paradójico pero cierto. La última visita recibida en la MIR fue una sonda de transporte Progress M1-5 cargada con combustible y que ha sido la encargada de empujar a la estación hacia órbitas más bajas, cada vez más cercanas a la atmósfera terrestre, un trabajo que realizará durante casi un mes al ritmo de medio kilómetro por día. En cualquier caso queda un as en la manga, la nave Progress M-43 está anclada a la MIR, cerrada y con más de media tonelada de materiales básicos para que una "urgente" tripulación se instale de nuevo en su interior y recorra el camino de regreso al espacio. El paso previo a la "última palmadita en la espalda" es una órbita situada entre los 52 grados de latitud Norte y los 52 de Sur, un margen que contiene al 85% de la población mundial, incluidas grandes ciudades, un riesgo bastante alto para Rusia como para realizar cálculos balísticos poco exactos o tomar decisiones precipitadas.

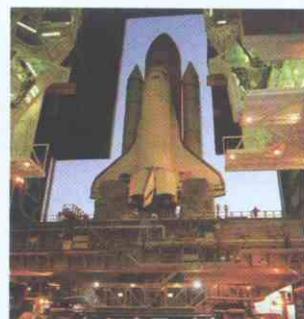
Pero quizá uno de los mayores inconvenientes para su

supervivencia sea uno de sus antiguos valedores, el presidente ruso Vladimir Putin, haría de que en el periodo 1996-2000 sólo se completasen el 40% de los programas espaciales previstos, ha pedido silencio a los defensores de la "Vieja Dama" y apoyo para completar todas las expectativas de los próximos cinco años de agenda espacial, entre ellos 32 lanzamientos mínimos para este año en curso y sondas para Marte y su luna Phobos. La situación actual es decepcionante para el presidente; ni los sectores civiles ni militares tienen nada que lanzar, las parcelas privadas están copadas casi completamente por capital extranjero, los desarrollos técnicos y científicos "dormidos" desde hace años y más del 70% de los 111 satélites gestionados por Rusia han pasado muy de largo su fecha de caducidad. Pero es cierto que hay un mal omnipresente, la carencia de dinero, problema que todos mentan pero nadie asume. Para los responsables de las agencias el gobierno no ha cumplido las entregas de presupuestos concertadas, aumentando considerablemente sus deudas y fracasos, para el gobierno todo es culpa de la mala gestión. La oposición comunista ha solicitado a Putin la supervivencia de la MIR, una gloria nacional y muestra del antiguo poder y orgullo de la industria espacial soviético-rusa. Amplios sectores sociales, personal de la industria y agencias aeroespaciales, cosmonautas, prensa y un largo etc. también están en el lado de los que prefieren que el espíritu MIR sobreviva, por poco que sea, pues más vale pájaro en órbita que fragmentos en el océano flotando. Bastantes cosmonautas opinan que desde el momento en que la estación desaparezca la aportación espacial rusa será mandar, al ritmo que los

Estados Unidos impongan, cohetes de carga y reabastecimiento a la ISS, un trabajo muy importante pero con pocos problemas intelectuales.

▼ Atlantis lleva el Destino de la NASA a la ISS

La misión de la NASA STS-98, vuelo 102 del transbordador, llevó con éxito a la ISS el Destino de la NASA, tanto por su valor económico como por el científico y técnico. Este ingenio valorado en 140.000 millones de dóla-



res será uno de los ejes centrales de la Estación Internacional, ejercerá parte de la gestión y control centralizado de la ISS y dará energía eléctrica y facilidades de reciclado de aire y climatización a los otros dos módulos científicos, el europeo y el japonés. Aunque no será completamente operativo hasta el año 2005 será por sí mismo una de las piezas claves de la investigación científica en la Estación y hay muchas expectativas depositadas en este "Destino".

El laboratorio fue lanzado el 7 de febrero en una misión





formada por los astronautas norteamericanos Ken Cockrell, Mark Polansky, Robert Curbeam, Marsha Ivins y Tom Jones, y además del acoplamiento del módulo a la ISS se realizaron tres paseos espaciales antes del 18 de febrero, fecha de aterrizaje del transbordador Atlantis. Con sus ocho metros y medio de longitud y 16 toneladas, a sumar a las 100 de la ISS, será además de una importantísima aportación científica un poco más de espacio para que los tripulantes de la Estación, el astronauta Bill Shepherd y los cosmonautas Yuri Gidzenko y Sergei Krikalev, puedan estirar las piernas.

▼ Pájaros americanos desde Rusia

Los 950 kilos del satélite norteamericano QuickBird 1 fueron lanzados el pasado febrero desde el Cosmódromo de Plesetsk (Norte de Rusia), a bordo de un lanzador Cosmos, en lo que supone otra colaboración más en el campo aeroespacial entre ambas potencias, un hecho cotidiano hoy pero impensable hace poco más de una década. "Pájaro rápido" ha sido construido por Ball Aerospace y ha supuesto su primer contrato comercial para una agencia no gubernamental. QuickBird 1, de 3 metros de altura y 2 de ancho, orbitará la Tierra a 600 kilómetros de alti-

tud observando la superficie durante todo el día y tomando imágenes de alta resolución de 1 y 4 metros gracias a las dos cámaras digitales de su equipo, una pancromática (blanco y negro) y otra multiespectral (color). Este sistema será operado conjuntamente por Ball Aerospace y EarthWatch y, una vez operativo desde sus 66° de inclinación, ofrecerá resultados nunca antes obtenidos en la industria internacional de la teleobservación. El lanzador ruso fue un Cosmos LV, un producto de NPO (Nauchno Proizvodstvennoye Obediniye, es decir, Empresa Científico-Industrial) de la ciudad siberiana de Omsk.



▼ Nuevas tecnologías para nuevos tiempos

La Agencia Espacial norteamericana está buscando nuevas ideas en el sector privado para sus planes de investigación espacial a medio y largo plazo. Aunque han sido ocho los proyectos seleccionados fueron muchas las universidades, empresas, industrias y otros centros de investigación que recogieron este "guante" lanzado por la NASA. Todas estas propuestas se in-

cluirán dentro del Programa Nuevo Milenio de la NASA, que es gestionado por el JPL, y cinco serán las que finalmente comiencen las pruebas prácticas en el año 2003 a bordo de la nave Space Technology 6. Han triunfado los proyectos centrados en satélites de investigación remota, los de observación científica y los de nuevas motorizaciones, aunque especialmente los que más aportaban por menos desembolso económico. En agosto de este año, una vez realizados los estudios científicos y de viabilidad en la NASA, una agencia independiente realizará la selección final de los proyectos y dará los cinco ganadores.

▼ Delta 2 regresa con GPS

Pasado un desastroso año 2000, los Delta 2 estadounidenses vuelven a subir al cielo sin problemas. En esta ocasión el pasajero fue un satélite Navstar de la red GPS, un éxito para la moral de la industria aeroespacial norteamericana (en especial Boeing) y para el que fue primer lanzamiento del 2001 en Estados Unidos.

Después de 12 tensos minutos de retraso, el cohete partió a finales de enero desde el Complejo 17 de Cabo Cañaveral con su carga de 90 millones de dólares: fue, para muchos de los presentes, "uno de los lanzamientos más espectaculares jamás visto". 25 minutos después del final de la cuenta atrás GPS 2R-7 estaba en su órbita y dispuesto a sustituir a un veterano Navstar GPS lanzado hace más de diez años. La constelación GPS está formada en la actualidad por 28 satélites Navstar GPS valorados en su totalidad en 250.000 millones de dólares.

La combinación Delta

2/GPS inició su productiva y exitosa combinación el 14 de febrero de 1989, día de los enamorados, casualidad que ha favorecido 34 lanzamientos con sólo un fracaso (Enero de 1997). Este año están previstos por Boeing



once lanzamientos, como mínimo, de Delta 2, la casi totalidad desde Cabo Cañaveral y la Base Aérea de Vandenberg. El primero de ellos será el próximo 7 de abril con la nave de la NASA Odisea Marciana, con destino evidente a Marte, y los otros serán media docena más para la NASA, dos nuevos satélites GPS y el resto de carácter comercial.

▼ Loral abandona Globalstar

Representantes de la compañía Loral Space & Communications comunicaron el pasado mes de enero su retirada de la operadora de telefonía vía satélite Globalstar, en la que participaba con un 38% junto a Wireless Technology Company Qualcomm, para centrar sus actividades en el desarrollo de tecnologías y hardware para satélites.

▼ India mira a la Luna

El año 2005 era la fecha elegida por las autoridades indias para enviar a la Luna una nave no tripulada, un reto enorme para el existente pero limitado programa espacial indio y que, todavía pendiente de la aprobación del primer ministro y del Parlamento, fue rechazada por la propia Agencia Espacial India. Con este logro, al que también aspiran la vecina China y la ESA (Agencia Espacial Europea), entraría en un club formado tan sólo por Estados Unidos, Rusia y Japón, aunque sus resultados hubieran sido más propagandísticos que reales, pues la Luna ha sido muy explorada y estudiada desde los años cincuenta tanto por misiones espaciales como por observaciones desde la Tierra. Para muchos analistas estas tentativas suponen más la amenaza del desarrollo velado de un ICBM (Misión Balístico Inter Continental), no se olvide que India es parte del grupo de naciones nucleares, que el simple interés por el desarrollo de un cohete casi "específico" por su fin y principio en esta única misión y por las escasas novedades que de la Luna puedan lograrse ya. El precio de esta apuesta India es de 80 millones de dólares.

El encargado de transportar al vehículo "elegido" es la familia de cohetes india PSLV (Polar Satellite Launch Vehicle), que modificados serían capaces de transportar su carga hasta las cercanías de nuestro satélite. India entró en el mercado de lanzadores en 1999 con este modelo cuando el PSLV C2 puso en órbita dos pequeños satélites en órbitas terrestres bajas. El programa espacial de la India se inició en 1972 y desde entonces se ha mantenido operati-

vo aunque limitado a pequeños lanzadores y a la construcción de satélites de comunicaciones y observación.

Un paso importante para lograr objetivos a medio plazo es el desarrollo del cohete GSLV (Geostationary Satellite Launch Vehicle), cuyo primer lanzamiento se efectuará desde la ciudad de Sriharikota en marzo con el satélite de pruebas GSAT 1, encargado de tomar los datos, capacidades y comportamientos del lanzador durante la prueba. GSLV es un cohete capaz de transportar cargas de hasta dos toneladas más allá de las órbitas "altas" terrestres, aptitud hasta ahora reservada a unos pocos lanzadores y que si GSLV triunfa se verán afectados sensiblemente por los bajos costes de lanzamiento que ofertará la India, aspecto en especial preocupante para Estados Unidos (que tradicionalmente ha negado tecnología a la India, en especial la militar y la espacial), Rusia (que retiró de último momento tecnologías y componentes comprometidos en proyectos comunes) y China (enemigos tradicionales en todos los aspectos).

Según el Dr. Kasturirangan, cabeza del programa espacial indio, "los rumores sobre las intenciones espaciales de la India han sido desproporcionados, la posibilidad de realizar una misión a la Luna se determinará en los próximos cinco u ocho años según los datos de efectividad económica y capacidad tecnológica baremados por nuestros especialistas y científicos". Pero pese a estas declaraciones los científicos del ISRO (Indian Space Research Organization) han trabajado en los últimos tiempos en el desarrollo de una hipotética y factible misión lunar en base a las capacidades disponibles. Entre los mayores problemas a resolver se encuentran la cons-

trucción de una nave de alta tecnología, la capacidad de navegación-posicionamiento más allá de las órbitas terrestres, el desarrollo de un lanzador capaz de transportar la nave y la necesidad de operar y controlar la misión durante años, aspectos en los que la India está casi por empezar, por no decir nada sobre las



voces que se han alzado en contra del proyecto ante el derroche económico que podría suponer para una nación con una altísima cantidad de población viviendo en la miseria.

▼ Estados Unidos busca grandes sensaciones

La Fuerza Aérea Estadounidense va a gastar más de 140 millones de dólares en las pruebas del Boeing EELV (Evolved Expendable Launch Vehicle), un vehículo para lanzamientos pesados que debe ser, cuando culmine su desarrollo, el lanzador Delta IV. Este cohete, similar en características al actual Lockheed Martin Titan IV, comenzará sus ensayos de vuelo en noviembre del 2001 e irá acompañado por una plataforma comercial.

▼ Korea del Sur apunta alto

Korea del Sur construirá desde el año 2005 un centro de lanzamientos para cohetes en una de las islas del sur de su territorio, en Oe-

narado, un proyecto para el que se han presupuestado hasta el momento 108 millones de dólares. El primer usuario deberá ser un satélite científico cuyo desarrollo, construcción, lanzamiento y gestión serán casi íntegramente coreanos. La industria coreana está especializada en tecnologías de comunicación para satélites y su presencia en el espacio son dos satélites de comunicaciones lanzados por Francia y Estados Unidos, respectivamente.

▼ Pioneer 10 se queda mudo

Algunas décadas después de su lanzamiento y con el título más que ganado de ser el objeto creado por el hombre más lejano a la Tierra (ahora a más de un billón de kilómetros de nuestras cabezas), la sonda Pioneer 10 parece que ha quedado muda en su largo peregrinar hacia los confines del Universo. Desde su centro de seguimiento, el JPL de la NASA, se ha informado que buscan la comunicación hasta límites extenuantes y ya se han comenzado los procesos de apagado y encendido de los sistemas por control remoto para subsanar posibles fallos en los equipos montados a bordo. Estas señales, que tardan en recorrer la distancia casi un cuarto de hora, están siendo enviadas desde la Red de Espacio Profundo de la NASA, uno de cuyos centros se encuentra en el pueblo madrileño de Robledo de Chavela, aunque deben ceder el paso a las recibidas por las misiones activas Galileo y Cassini. En cualquier caso, especialistas y científicos, muchos de ellos trabajan desinteresadamente en este proyecto, no pierden la esperanza de que la pequeña nave vuelva pronto a dar señales de actividad.

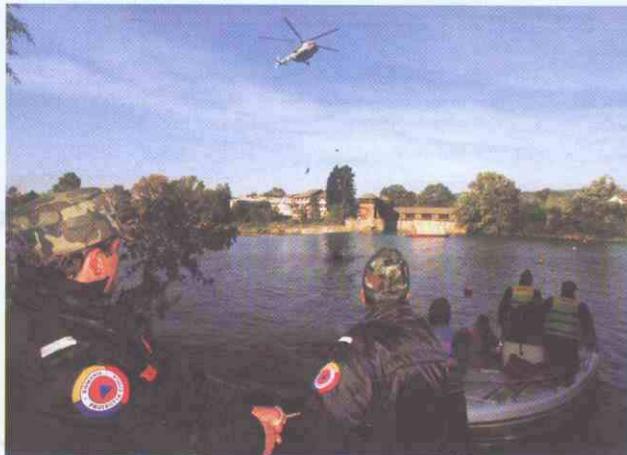
Las fuerzas nucleares de la Alianza

El Concepto Estratégico aprobado en Washington en el mes de abril de 1999, termina con tres puntos dedicados a las fuerzas nucleares de la Alianza y una Conclusión en el punto 65. Desde junio de 1999 hemos recogido en los sucesivos números de la RAA una síntesis de los puntos que comprende el citado Concepto. De esa forma lo hemos mantenido presente durante meses y hemos podido dedicar a su contenido un repaso en pequeñas dosis que permitiese un mejor entendimiento. En este Panorama terminamos con ese repaso que espero haya sido de utilidad para los lectores.

El propósito fundamental de las fuerzas nucleares es mantener la paz, prevenir la coerción y evitar cualquier tipo de guerra. Esas fuerzas seguirán desempeñando una función fundamental al crear incertidumbre en cualquier agresor potencial sobre la naturaleza de la respuesta aliada a la agresión militar. Las fuerzas nucleares estratégicas aliadas, en particular las de los EE.UU., son la garantía suprema de la seguridad aliada. Las fuerzas nucleares del Reino Unido y Francia contribuyen a la disuasión y a la seguridad de los aliados.

Continúa siendo preciso que todos los aliados europeos involucrados en el planeamiento de defensa colectivo participen activamente en los temas nucleares, en la ubicación en tiempo de paz de las fuerzas nucleares en sus territorios y en los sistemas de mando, control y consultas. Las fuerzas nucleares estacionadas en Europa y asignadas a la Alianza constituyen un vínculo esencial entre los miembros europeos y norteamericanos de la OTAN. Por todo lo anterior, la Alianza debe mantener unas fuerzas nucleares al nivel mínimo posible en Europa. No obstante, estas fuerzas deben tener la flexibilidad y capacidad de supervivencia adecuadas para ser percibidas como un elemento creíble y efectivo de la estrategia aliada para evitar la guerra.

Los aliados consideran que, dados los cambios radicales ocurridos en el campo de la seguridad, las circunstancias en las que podría con-



Operaciones de salvamento en el área inundada de Uzhogorod por tropas rumanas. Ejercicio Trans-Carpatia 2000. Septiembre 2000.

templarse el uso de armas nucleares son muy remotas. Por ello, desde 1991 la Alianza ha adoptado una serie de medidas que incluyen una drástica reducción de fuerzas subestratégicas. En efecto, se han eliminado toda la artillería con capacidad nuclear y los misiles nucleares de corto alcance con base en tierra. Igualmente se han rebajado los criterios de alistamiento para las fuerzas con un papel nuclear y se han desactivado los planes de contingencia permanentes en tiempo de paz. Las fuerzas nucleares de la OTAN no apuntan ya a país alguno. Sin embargo, la Alianza mantendrá, en un nivel mínimo compatible con el entorno de seguridad existente, las fuerzas subestratégicas suficientes estacionadas en Europa para constituir el nexo de unión esencial con



Evacuación de "heridos" durante el ejercicio "Cooperative Partner 2000" en Odessa, Ucrania. Junio 2000.

las fuerzas nucleares estratégicas. Las armas nucleares subestratégicas estarán constituidas por aviones de doble capacidad y un pequeño número de ojivas Trident británicas. En circunstancias normales las armas nucleares subestratégicas no serán desplegadas en buques convencionales ni en submarinos de ataque.

La Parte V y última del Concepto Estratégico es una Conclusión con vocación de resumen. En el comienzo de su sexta década de vida la OTAN debe estar preparada para afrontar los retos y aprovechar las oportunidades del nuevo siglo. El Concepto Estratégico reitera el objetivo permanente de la Alianza y define sus cometidos esenciales en el campo de la seguridad. El Concepto guiará la política de seguridad y defensa de la Alianza, sus conceptos operativos, la estructura de sus fuerzas nucleares y convencionales y sus acuerdos de defensa colectiva. Por otra parte, el Concepto se someterá a revisión a la luz de la evolución del entorno de seguridad. La última frase del Concepto Estratégico resume de forma clara y precisa el espíritu que anima a la OTAN en estos esperanzadores comienzos del siglo XXI:

En un mundo incierto sigue siendo necesaria una defensa efectiva pero, reiterando este compromiso, la Alianza continuará también aprovechando todas las oportunidades para contribuir a la construcción de un Continente sin divisiones, promoviendo y alentando el ideal de una Europa entera y libre.

AFSOUTH toma el mando en los Balcanes

El 18 de enero pasado, se transfirió la autoridad sobre las fuerzas de KFOR del Cuartel General Aliado en Europa (SHAPE) a las Fuerzas Aliadas del Sur de Europa (AFSOUTH). También se transferirá a AFSOUTH la autoridad sobre SFOR en un futuro próximo. El objetivo de la nueva cadena de mando es conseguir un control militar más efectivo sobre las tropas de la OTAN en Bosnia-Herzegovina y Kosovo. El Almirante James O.Ellis, Jr. es el Comandante en Jefe de AFSOUTH con Cuartel General en Bagnoli, un suburbio de Nápoles. AFSOUTH es un Mando Regional, dependiente del Mando Estratégico de Europa, responsable de la Región Sur del Continente. El cambio, en parte ya efectuado, permitirá al Comandante del Mando Regional dirigir las operaciones en un área adyacente a su zona de responsabilidad, mientras que SHAPE continuará proporcionando la guía de carácter estratégico militar. La nueva estructura de mando en los Balcanes fue remitida al Comité Militar de la Alianza en septiembre de 2000 y posteriormente al Consejo del Atlántico Norte que lo aprobó el 3 de octubre pasado.

Merece recordarse

El Secretario General de la OTAN realizó una visita oficial a Armenia, Azerbaiyán y Turkmenistán entre los días 15 y 18 de enero. Durante su estancia en las respectivas capitales, Yerevan, Bakú y Asjabad, el Sr. Robertson se entrevistó con los presidentes, jefes de gobierno, ministros de AA.EE. y de Defensa y destacados miembros de los parlamentos de los países visitados.

El Sr. Robertson visitó Oslo los días 1 y 2 de febrero. En la capital noruega se en-



El JEMAD, almirante general Moreno Barberá, recibe al general Kernan, SACLANT, a la entrada del Cuartel General del EMAD, el 9 de enero de 2001.

trvistó con el Jefe del Gobierno, Sr. Stontelberg, con el Ministro de AA.EE., Sr. Jagland, y con el Ministro de Defensa, Sr. Godal. El Secretario General dio una conferencia en el Instituto Nobel, para lo que había sido invitado hacía varios meses, y fue recibido en audiencia por Su Majestad el Rey Harald de Noruega.

Los ministros de AA.EE. de los países de la Alianza se reunirán en el Consejo del Atlántico Norte (CAN) y con los ministros de exteriores de los países socios en el Consejo de Asociación Euroatlántico (CAEA), en Budapest los días 29 y 30 de mayo de 2001. Las reuniones se celebrarán en el Centro de Convenciones situado en Buda.

El proyecto de construcción del nuevo Cuartel General de la OTAN ha alcanzado un importante hito con el lanzamiento de la Competición Internacional de Diseño Arquitectónico el 10 de enero pasado. Los jefes de Estado y de Gobierno de los países aliados, reunidos en la Cumbre de Washington celebrada en abril de 1999, tomaron la decisión de construir un nuevo CG en Bruselas. El proyecto inicia ahora su marcha tras tres años de cuidadosa preparación. La Competición se desarrollará en dos fases. La primera, de preselección, terminará el 30 de marzo de 2001. El proceso de selección será riguroso y llevará aproximadamente 18 meses, lo que revela la seriedad con que la Alianza acomete el proceso de elegir el diseño adecuado, asegurando así que el nuevo CG es dinámico, flexible, orientado al futuro y por ende con garantías de éxito. La construcción del nuevo CG de la OTAN al este del actual, unido al rápido desarrollo de los polígonos de negocios vecinos, ha generado un debate sobre problemas logísticos y de acceso a la zona. Las autoridades belgas, como nación anfitriona, han decidido desarrollar un amplio abanico de iniciativas a corto plazo para mejorar los transportes públicos y las carreteras de acceso. Otras mejoras a medio y largo plazo se encuentran ahora bajo consideración en fase de estudio ■



El JEMAD, almirante general Moreno Barberá, junto a su colega noruego el general Frisvold, 23 de enero de 2001.

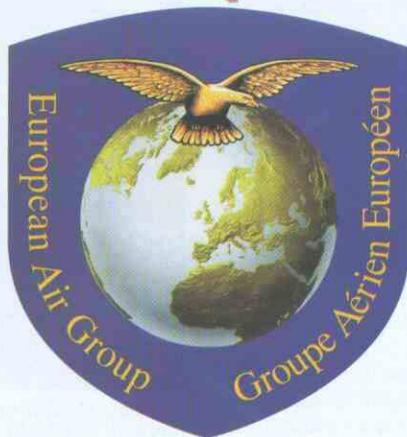
ESTUDIO SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO EUROPEO

Aunque las deficiencias en materia de transporte aéreo en el entorno europeo, más concretamente en el de la Unión Europea y la Unión Europea Occidental, eran conocidas, la pujanza del concepto de identidad europea de seguridad y defensa, que en la práctica conlleva la posibilidad de involucrarse en operaciones de mantenimiento de paz y ayuda humanitaria fuera del marco de la OTAN, las han puesto, si cabe, aún más de manifiesto. Tras la Cumbre de Helsinki, en la que los países de la UE comunicaron su intención de adquirir las capacidades necesarias para desplegar hasta 15 brigadas terrestres en 60 días para hacer frente a operaciones tipo Petersberg, quedó patente la necesidad de llevar a cabo estudios detallados al objeto de determinar con la mayor precisión posible cuáles son las capacidades europeas de transporte militar.

Al Staff del Grupo Aéreo Europeo (GAE) le fue encomendada la tarea de realizar un estudio en este sentido. El mandato concreto que fija el propósito y los límites de dicho estudio fue redactado por el Working Group del GAE durante su primera reunión del año 2000. Este mandato dio origen a lo que se ha denominado EALS (*European Airlift Study*).

Una vez analizado el mandato, se determinó que el EALS debería cons-

Grupo Aéreo Europeo



tar de dos partes bien diferenciadas aunque conectadas entre sí: la primera reflejaría las capacidades actuales de transporte aéreo existente en las siete fuerzas aéreas que forman el GAE; en la segunda se llevaría a cabo un estudio conceptual sobre posibles medidas encaminadas a optimizar el empleo de las capacidades existentes.

En la primera parte se incluiría, fundamentalmente, toda la información que pudiese recopilarse en cuanto a medios disponibles dentro de las siete fuerzas aéreas confrontados con los requisitos de transporte aéreo, tan-

ACUERDO TÉCNICO ATARES

Durante la reunión extraordinaria del Grupo de Dirección el pasado día 8 en La Haya, se firmó el Acuerdo Técnico ATARES (Air Transport, Air Refuelling and other Exchanges of Services). ATARES es un Acuerdo Técnico de los ministros de Defensa para el apoyo mutuo, a través del intercambio de servicios de transporte aéreo y de reabastecimiento en vuelo, entre las siete fuerzas aéreas de los países miembros.

Este acuerdo refleja la voluntad de incrementar de forma paulatina la cooperación y coordinación en la utilización de los medios de transporte aéreo y de reabastecimiento en vuelo, elementos clave del éxito en los despliegues de fuerzas militares en la nueva realidad

to los puramente nacionales como aquéllos derivados de los compromisos para operaciones multinacionales. Para la segunda parte, se decidió centrar el estudio en el establecimiento de una Célula de Coordinación (CC) a través de la cual pudiese aprovecharse al máximo el efecto de sinergia derivado de aglutinar los medios de transporte de las siete naciones GAE para cumplimentar los requisitos operativos, proponiendo una implantación de la misma por fases para las que se requería un nivel de compromiso creciente.

El estudio final se ha presentado al Grupo de Dirección del GAE durante su reunión extraordinaria del 8 de febrero pasado, siendo ampliamente debatido por los jefes de Estado Mayor de las siete fuerzas aéreas o sus representantes. Aun con ciertas matizaciones, derivadas de los diferentes intereses nacionales, el Grupo de Dirección acordó en principio la continuación de los trabajos necesarios para el establecimiento de una Célula de Coordinación de Transporte. El objetivo perseguido es contar, dentro del plazo más breve posible, con un completo Plan de Implantación en el que se recojan aspectos tan fundamentales como los costes asociados, los procedimientos de operación, el incremento previsto de la eficiencia a la hora de emplear los medios de transporte aéreo y el emplazamiento de la CC. Dicho Plan debería ser presentado al Grupo de Dirección, para discusión y determinación de las acciones derivadas del mismo, durante la reunión de junio de este año.



A400-M

geoestratégica.

Las naciones del GAE se han dotado de un instrumento práctico que modifica sensiblemente el marco de referencia y el ámbito de aplicación de acuerdos entre las naciones. Así pues, se pasa de una amplia gama de acuerdos bilaterales no homogéneos a uno sólo de carácter multilateral.

ATARES es, en esencia, una herramienta eminentemente contable que establece como criterios principales el principio de reciprocidad y balance de cuentas multilaterales; cuenta con una unidad de medida, la hora de vuelo de C-130, y una tabla



C-130 del Ejército del Aire.

de conversión de las horas de vuelo de los otros aviones que componen las flotas nacionales en relación a esta hora de vuelo equivalente.

ATARES estará asistido por una red virtual privada (virtual private network, VPN) que conectará los organismos nacionales responsables del planeamiento de misiones con el GAE. Mediante esta VPN se incrementará notablemente la visibilidad global de todos los usuarios sobre las misiones de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo de las siete naciones.

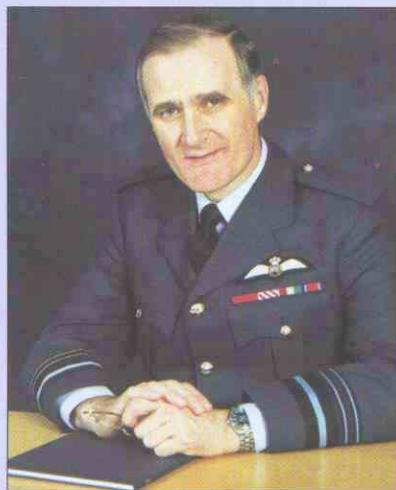
Durante este año está previsto llevar a cabo la implantación del acuerdo, habiéndose tomado acciones para la aplicación del mismo en los despliegues a Norteamérica con motivo del ejercicio Red Flag 2001.

REUNION EXTRAORDINARIA DEL GRUPO DE DIRECCIÓN

El Grupo de Dirección (*Steering Group*) del Grupo Aéreo Europeo (GAE) se reunió con carácter extraordinario el pasado día 8 de febrero en La Haya. El Grupo de Dirección es el órgano superior del GAE y está constituido por los jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas miembros, así como representantes de los Ministerios de Defensa (DIGENPOL, Estado Mayor Conjunto y Estado Mayor del Aire) y Ministerios de Asuntos Exteriores. La delegación española estuvo encabezada por el general jefe del Mando Aéreo de Combate, Ricardo Rubio Villamayor, en representación del jefe del Estado Mayor del Aire.

Esta reunión extraordinaria estuvo centrada en temas de coordinación y cooperación en materia de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo. En este sentido y como consecuencia del estudio sobre el transporte aéreo europeo llevado a cabo por el Staff del GAE, el Grupo de Dirección acordó, en principio, la creación de una Célula de Coordinación de transporte aéreo y la puesta en marcha de los trabajos necesarios para la elaboración de un Plan de Implantación, que será presentado en la próxima reunión del Grupo de Dirección a celebrar en Berlín el próximo mes de junio. Asimismo, se llevó a cabo la firma del acuerdo técnico ATARES de intercambio de servicios de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo. Sobre estos dos temas se incluyen sen-

RELEVO EN LA DIRECCIÓN DEL GRUPO AÉREO EUROPEO



Air Marshal Jock Stirrup.

El pasado día 6 de noviembre tuvo lugar la toma de posesión como director del Grupo Aéreo Europeo (GAE) del Air Marshal, equivalente a general de tres estrellas, de la Royal Air Force (RAF) Jock Stirrup. Este relevo se debe a razones internas de la RAF, ya que la dirección del GAE le

corresponde a la Fuerza Aérea británica por un periodo de dos años desde junio del 2000.

Air Marshal Stirrup sustituye en el cargo al Air Marshal sir Timothy Jenner, que ha pasado a la situación de retiro. El nuevo director, al igual que su predecesor, simultaneará el cargo de director del GAE con los de segundo jefe del Strike Command y comandante del CAOC 9.

Air Marshal Stirrup es oficial de la RAF desde 1970 y sirvió en sus primeros años en la fuerza aérea de Omán, participando en la guerra de Dhofar a los mandos de un Strikemaster. De vuelta en el Reino Unido ocupó distintos destinos como piloto de Jaguar, avión al que ha estado ligado a lo largo de su carrera con excepción de un intercambio en RF-4F Phantom con la fuerza aérea de los Estados Unidos y el mando de la base aérea de Marham dotada de Tornados GR1. Ascendido a oficial general en 1993, ha ostentado los cargos de director de Planes y Programas de la RAF, comandante del Grupo 1 del Strike Command y segundo jefe del Estado Mayor de la RAF.

das informaciones en esta sección.

A la clausura de la reunión se ofició el acto formal de adhesión de Holanda como miembro de pleno derecho del GAE, presidido por el ministro de Defensa holandés Frank de Grave. Durante su alocución el ministro felicitó al GAE por los esfuerzos que es-

tá realizando para solventar las deficiencias europeas en transporte aéreo y manifestó el apoyo decidido de Holanda al acuerdo técnico ATARES y a la creación de una Célula de Coordinación, ofreciendo la base aérea de Eindhoven como futuro emplazamiento de esta Célula.

¿EL USO Y ABUSO DE "LO CONJUNTO"?

Las ideas para este artículo han surgido tras veinticinco años de actividad profesional, primero como piloto del Ejército del Aire participante en distintos tipos de ejercicios conjuntos y más tarde como oficial de Estado Mayor con responsabilidades de planeamiento de esos ejercicios. Tras esta experiencia, un hecho se me ha hecho absolutamente evidente:

- Las operaciones conjuntas serán la forma de empleo básico de las Fuerzas Armadas españolas en el próximo futuro. En España, los tres Ejércitos han recorrido un duro camino para hacer de la Acción Conjunta una realidad, pero todavía existen dificultades, principalmente en el campo doctrinal ya que el significado profundo de la palabra "conjunto" no se ha entendido en toda su amplitud, y este entendimiento es absolutamente necesario para mejorar la efectividad del instrumento militar de nuestra nación.

Todos estamos de acuerdo en que "lo conjunto", bien entendido, es absolutamente esencial para el éxito de cualquier fuerza armada en un conflicto futuro. Desgraciadamente, mientras se han dedicado grandes esfuerzos a la construcción de estructuras conjuntas nacionales e internacionales, su significado preciso y sus implicaciones todavía no han sido profundamente analizadas y debatidas. De hecho, en algunos círculos, "lo conjunto" se ha convertido en una auténtica religión virtual, las bases de la cual no pueden ser discutidas. Esto es triste puesto que el término se está empleando ahora de una forma tan promiscua que su uso obscurece,

más que ilumina, los temas que deberían estar en el centro del debate de la defensa y seguridad nacional.

El diccionario define "conjunto" como "... las actividades, operaciones, organizaciones, etc., en las cuales participan elementos de dos o más ejércitos." Mientras esta definición oficial es bastante clara e incuestionable, no dice demasiado por sí sola. Para cada uno de los JEMEs, por ejemplo, "conjunto" significa una disminución de poder dentro de su propio ejército. Para el JEMAD, por otro lado, puede significar trabajo en equipo y cooperación. Y para los políticos preocupados con las reducciones presupuestarias, "conjunto" es, sin duda, eliminación de redundancias en sistemas y misiones.

El Almirante William Owens, antiguo segundo jefe del Estado Mayor Conjunto de Estados Unidos, define "lo conjunto" como una de las cuatro revoluciones que marcan un antes y un después en la reciente historia militar. Las otras tres revoluciones citadas por Owens son: (1) los cambios en las estructuras políticas y económicas del mundo tras la Guerra Fría, (2) las drásticas reducciones en los presupuestos de defensa de los países occidentales y (3) el impacto de la tecnología en las recientes operaciones militares¹.

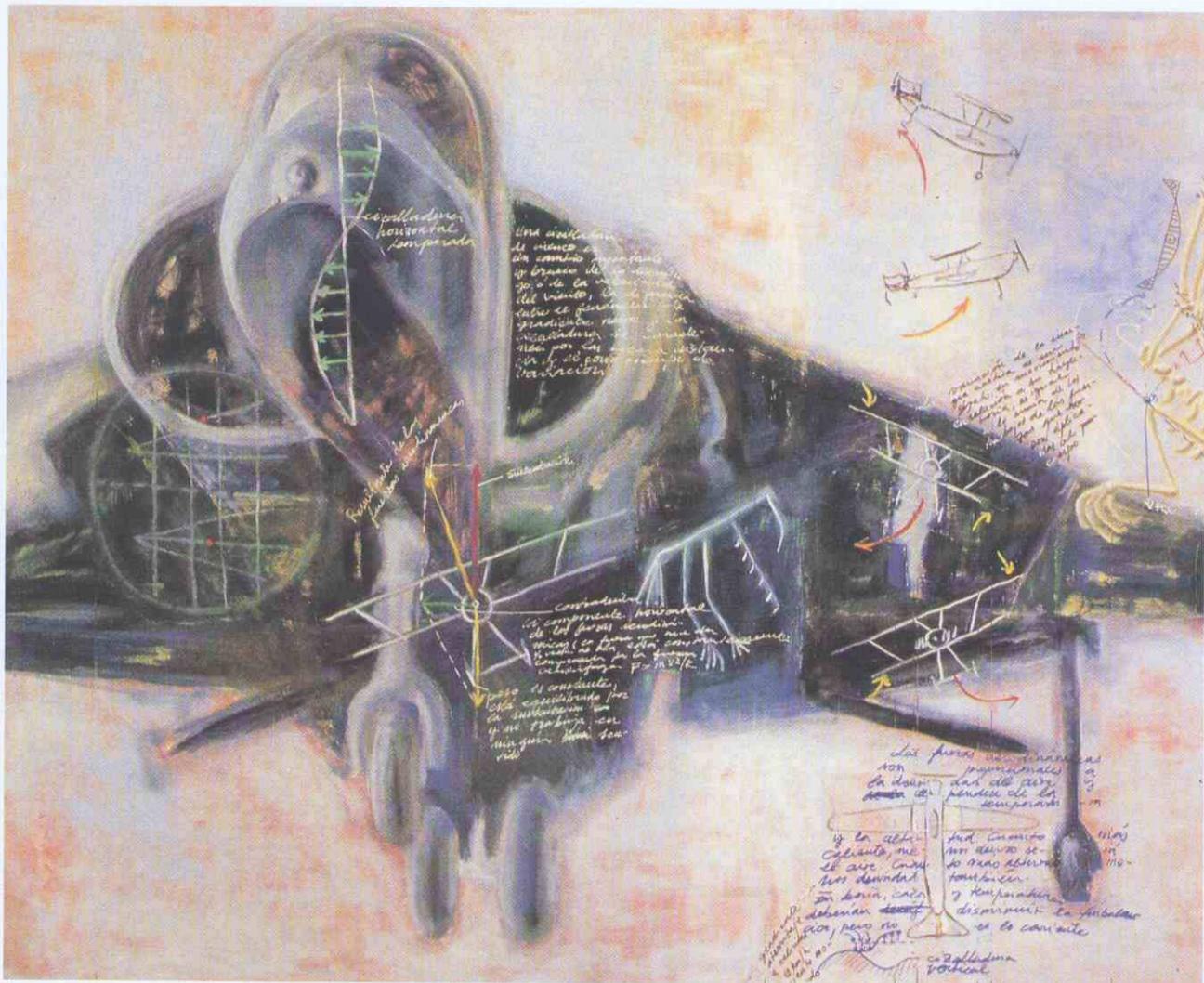
Parece claro, por tanto, que "lo conjunto" es absolutamente esencial para conseguir el éxito en las operaciones militares. La historia, tanto antigua como moderna, es testigo de lo importante que es para los ejérci-



Carlos Mestre Barea

Coronel de Aviación

¹Don M. Snider, *The US Military in Transition to Jointness*, *Airpower Journal*, Fall 1996, p. 19.



Manuel Díaz Ebra

tos saber integrar diferentes capacidades militares para obtener la victoria. De la Guerra del Peloponeso a la Tormenta del Desierto, pasando por las dos Guerras Mundiales, el éxito en las operaciones militares ha estado basado en la idea, proporcionada incluso por el sentido común, de "lo conjunto" como una integración sin fisuras entre fuerzas militares con diferentes capacidades.

En la definición de "conjunto" es necesario hacer varias matizaciones. La primera es que el cambio tecnológico ha complicado los esfuerzos para conseguir una integración sin fisuras de las capacidades militares de una nación. Durante la mayor parte de la historia militar, la guerra tuvo lugar en dos dimensiones. El avión añadió una tercera dimensión al conflicto. El cambio tecnológico al final del siglo XX ha sumado dos dimensiones más, el espacio y el espectro electromagnético, haciendo un total de cinco. Mientras que la tecnología ha complicado el problema de la

integración de las capacidades militares, ha hecho, a la vez, de esta integración una necesidad mucho más acuciante.

La segunda matización es que seguramente existen tres ejércitos distintos por una sencilla razón: ninguno de ellos puede llevar a cabo, por sí solo, con eficiencia, las misiones que abarca el espectro de las diferentes operaciones militares en cada medio físico.

Pero el verdadero quid de la cuestión está en la falta de entendimiento real del problema de la defensa y la seguridad de una nación. Esta falta de entendimiento es el resultado de lo que podríamos llamar una aproximación "economicista" al planeamiento de la estructura de fuerzas en todos los países occidentales que ignora el contexto estratégico de la nación. Los requisitos estratégicos determinan las capacidades necesarias para la defensa, las cuales, a su vez, marcan la estructura de la fuerza y la adquisición de material y equipo. El problema real no es si la Arma-

da o el Ejército del Aire están desperdiciando recursos al adquirir un determinado avión, sino si existen necesidades estratégicas reales que hacen necesarios a la vez aviones embarcados y aviones basados en tierra. El problema no es si el Ejército de Tierra y el del Aire duplican los medios SHORAD o si el JEMAD tiene que integrar las estructuras de inteligencia de los tres ejércitos, sino cómo se gestionan estos medios de la manera más eficiente de acuerdo a las necesidades estratégicas.

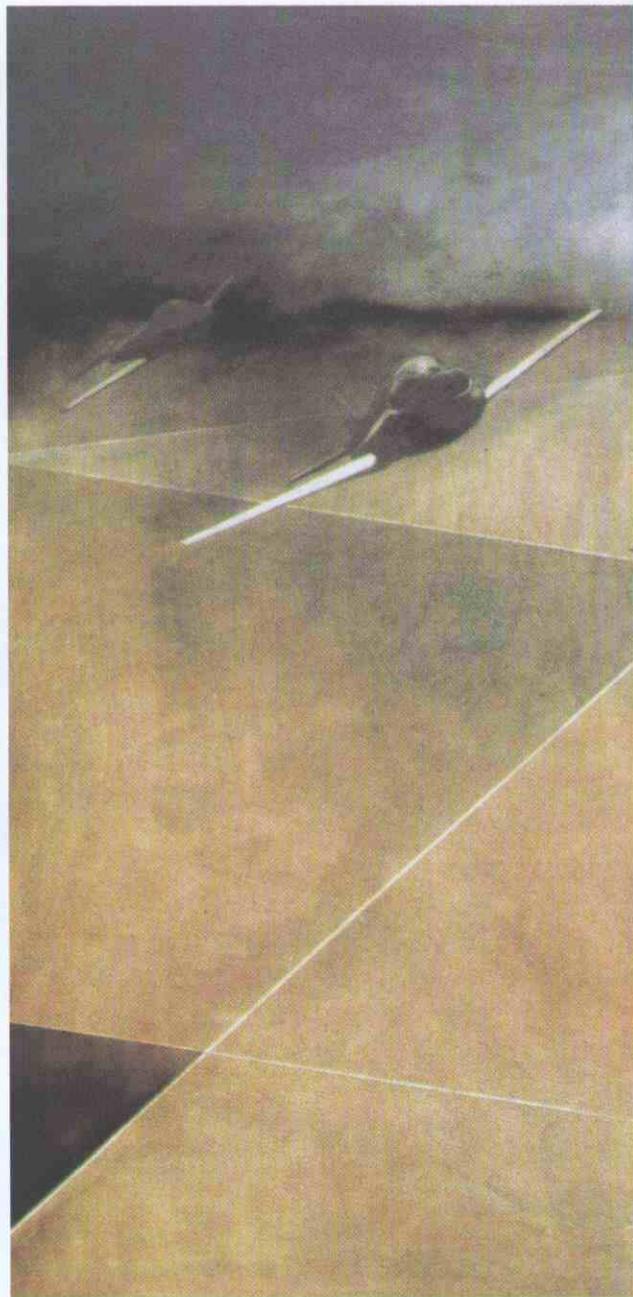
INTEGRACION VS UNIFICACION

La semilla de la confusión, sin duda, ha sido sembrada por el uso de este simple término ("conjunto") para describir dos conceptos contradictorios. El primero es "integración". Este concepto se refiere a cómo mejorar los procedimientos para combinar las capacidades únicas y propias de cada ejército al objeto de aumentar la eficiencia en el combate. Ya no se trata solamente de ganar las guerras sino de ganarlas de la mejor manera posible. Esto quiere decir que los conflictos futuros deben ser asumibles (pocas víctimas, pocos daños colaterales, eficacia en las acciones, etc.) desde un punto de vista moral y económico por la opinión pública, tanto nacional como internacional.

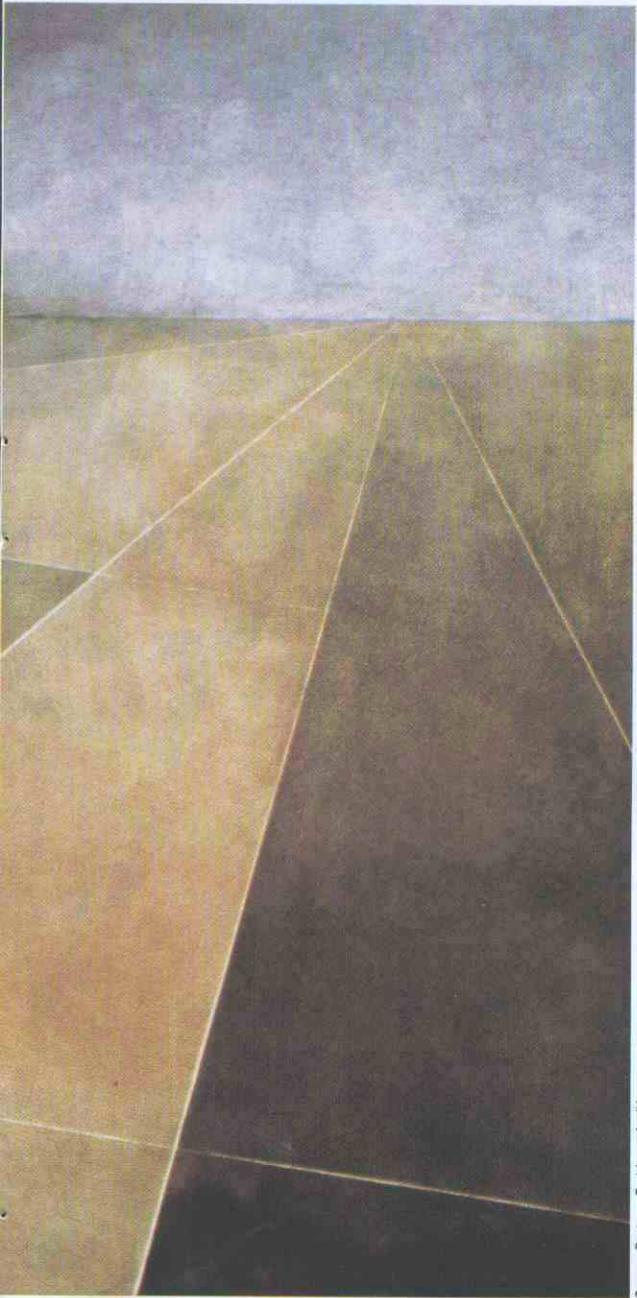
Pero el término "conjunto" se está usando también con el sentido de "unificación"; un concepto, este último, que es absolutamente contrario al de "integración". "Unificación" se refiere a una aproximación a la planificación de la defensa en la cual algunas capacidades militares están subordinadas a otras dominantes y los diferentes ejércitos se conjuntan al objeto de lograr potenciar esa capacidad preponderante. Mientras "integración" marca el énfasis en la mejora de los procedimientos para aumentar la eficiencia de las organizaciones existentes, "unificación" trata de obtener un resultado concreto en términos de doctrina, organización y estructura de fuerza. Existe un peligro real de que el uso indiscriminado y acrítico del término "conjunto" pueda ocultar el cambio del primer significado del término al segundo.

CONJUNTO VS UNIFICADO

La equiparación del concepto "conjunto" al de "unificado" es una consecuencia de lo que se ha llamado "monismo estratégico". El "monismo estratégico" olvida que el mundo es dinámico y caracterizado por la incertidumbre. En su lugar, trata de imponer una visión única del problema de la defensa. Si esta visión es la correcta, las cosas marcharán bien. Si no es así, la conclusión es el desastre. En principio,



no hay nada malo en tener una idea clara sobre lo que es la defensa y seguridad de un país. De hecho, una filosofía de lo militar sustentada en la historia, la experiencia y el entendimiento de la naturaleza de la guerra, es absolutamente necesaria para acometer cualquier proyecto de reorganización de la institución militar. El peligro del "monismo estratégico" está en que lo que se llama una filosofía es en realidad una ortodoxia o incluso un dogma impuesto a una organización desde su cúpula. Y nadie sabe lo que el futuro nos reserva. Y a partir de aquí no tengo más remedio que soltar alguna de las directivas del



Carmen Pastrana Rodríguez Avelló

CONCLUSION

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, el objetivo de "lo conjunto" ha sido mejorar la eficiencia del instrumento militar en la resolución de conflictos, sobre la base de aumentar la cooperación entre los tres ejércitos. El concepto se ha entendido por algunos como integración, el objetivo de la cual es orquestar las capacidades propias de cada uno de los ejércitos, persiguiendo la eficiencia, para conseguir la victoria. Esta idea de lo que quiere decir "conjunto" es consistente con el pluralismo estratégico, la tradicional aproximación de los países occidentales al problema de la defensa y seguridad.

Sin embargo, algunos autores políticos han rechazado el significado tradicional de "conjunto" y han propugnado la "unificación" de los ejércitos como nueva solución para las instituciones militares, y la elaboración de una doctrina conjunta alrededor de una capacidad militar dominante a la cual deben subordinarse las otras organizaciones y capacidades. Este entendimiento de "lo conjunto" choca frontalmente con todos los precedentes históricos y con la experiencia más reciente. La guerra ha sido considerada siempre como un choque de voluntades capaces de adaptarse a las circunstancias cambiantes y que ha tenido lugar en un clima de incertidumbre y confusión. Dentro de esta situación, las fuerzas militares tienen que enfrentarse en la guerra en un ambiente de "fricción" y "oscurecimiento". La "guerra es lo que actualmente es", en contraposición a la "guerra ideal" o "la guerra sobre el papel", en la que la fricción opera para echar por tierra los planes de los más brillantes Estados Mayores (monismo estratégico), o la creencia de que se puede eliminar el "cambio", la "incertidumbre" y la "fricción" en el campo de batalla y obtener de esa manera el resultado planeado previamente. La idea de que existe una única respuesta a la infinita variedad de riesgos y amenazas con las que se deberán enfrentar los ejércitos del futuro parece descabellada en una profesión orientada por el realismo. En este sentido la filosofía de "lo conjunto" no debe eliminar el debate sobre las misiones y utilidad de los distintos ejércitos en la era de la Postguerra Fría.

En el culto a "lo conjunto" que se práctica hoy día en muchos ambientes militares y políticos, está prohibido olvidar que un solo ejército no puede ganar una guerra actuando en solitario; todo deberá hacerse "conjuntamente", si queremos ser "políticamente correctos". Sin embargo, para cualquier miembro del Ejército del Aire, la cuestión permanece planteada: ¿es capaz el poder aéreo por sí mismo, de alcanzar los objetivos político/militares de un estado moderno de una manera más eficiente? ■

"Manual para sobrevivir en el siglo XXI"², no sea que el lector caiga en la trampa de creer que el largo plazo se prepara previéndolo. No es eso. El futuro es imprevisible. Y todos sabemos que nadie tiene todas las respuestas para cualquier escenario imaginable. El predominio de la diversidad es la única garantía de poder afrontar los cambios. No se trata de un planteamiento ético, ni siquiera estético, sino de una cuestión de pura supervivencia para la institución militar.

²Eduardo Punset, *Manual para sobrevivir en el siglo XXI*, Editorial Galaxia Gutenberg, 2000.



Sebastián Gallego

Commemoración del 75º Aniversario del vuelo del "Plus Ultra"

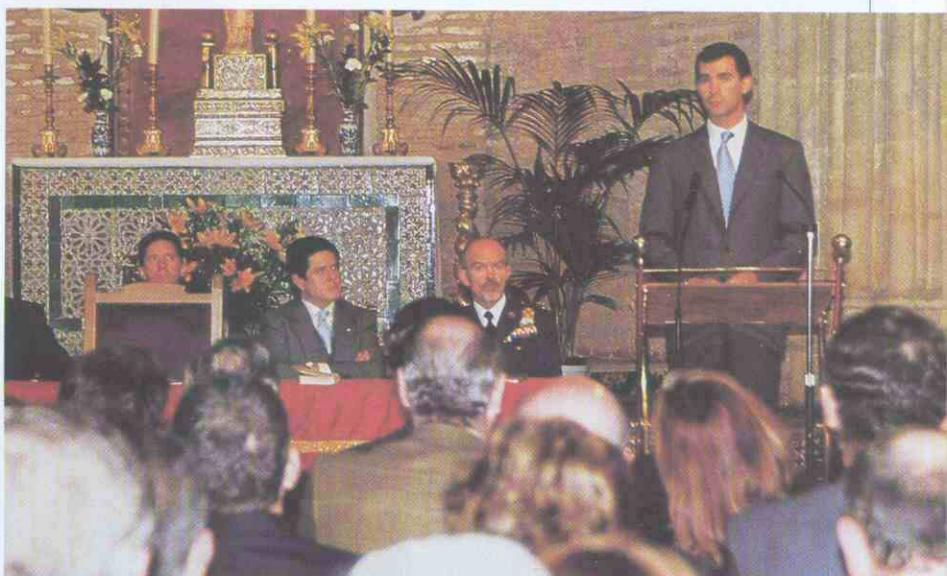
El pasado 22 de enero se celebraron en la iglesia de San Jorge, en Palos de la Frontera (Huelva), los actos conmemorativos del 75º Aniversario del despegue del hidroavión "Plus Ultra", que unió por primera vez por aire a España y Argentina.

Los actos fueron presididos por SAR el Príncipe de Asturias y a los mismos asistieron el presidente de la Junta de Andalucía, el ministro de Defensa, el Delegado del Gobierno en Andalucía, el jefe del Estado Mayor de la Defensa, el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, el jefe del Mando Aéreo del Estrecho y 2ª Región Aérea, el jefe del Mando Aé-

reo de Combate y el jefe del Mando de Personal del Ejército del Aire, junto a una amplia representación de este Ejército, así como numerosas autoridades civiles y militares. También asistieron los alcaldes de El Ferrol, Jerez de la Frontera, y las navarras Caparros y Estella-Lizarrá, ciudades donde nacieron los protagonistas del histórico vuelo, y una veintena de familiares de los mismos. También asistió el vice-presidente de la ciudad autónoma de Melilla, donde se concibió y preparó la gesta y representantes de las ciudades hermanadas con Palos de la Frontera, como son los alcaldes de Bayona y Santoña, el de la

ciudad portuguesa de Lagos y el de la brasileña de Cabo San Agustino.

Don Felipe subrayó en su discurso que el vuelo del "Plus Ultra" puso de manifiesto la preparación de sus tripulantes, a quienes reportó una bien merecida fama, y el alto nivel de competencia de nuestros pilotos y nuestra aeronáutica y que tal hazaña debe entenderse como un episodio, altamente significativo, del proceso de modernización de España, para a continuación añadir pero lo que da mayor significado, y en mayor grado ilumina el recuerdo de aquel periplo, es que relanzó la vocación hispanoamericana. El Rey (Don Alfonso XIII) tuvo especial interés en señalarlo, tanto con los mensajes que entregó a Ramón Franco para los presidentes de los países iberoamericanos que iba a visitar en sus escalas, cuanto al expresar a los tripulantes del hidroavión su deseo de que fueran embajadores del amor fraterno de España hacia aquellas Repúblicas. El propio Ramón Franco recuerda en su libro "De Palos al Plata", publicado a su regreso,



que el vuelo no era un raid de aviación, técnico y deportivo, sino un hecho de gran trascendencia, por la enorme importancia de la aproximación hispanoamericana que de él se iba a derivar, y que culminó como hoy sabemos, en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929. Terminó su alocución con el anuncio de que una tripulación del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, a bordo de un avión Canadair CL-215T, realizará, tramo a tramo, la misma navegación que realizaron los tripulantes del "Plus Ultra" hoy hace 75 años, y afirmando que podemos celebrar el aniversario del vuelo del "Plus Ultra" con orgullo y sin nostalgia, y saludar su recuerdo como un testimonio que nos corresponde continuar, ensanchar y hacer más fuerte.

El presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, en su intervención, pidió a la sociedad española que mantenga vivo el camino marcado por el "Plus Ultra", como una vía de solidaridad y de colaboración con Iberoamérica.

Sebastián Gallego

Rendición de honores a S.A.R. el Príncipe de Asturias a su llegada a Palos de la Frontera e intervenciones del jefe del SHYCEA, S.A.R. y el ministro de Defensa en el interior de la iglesia de San Jorge.



Sergio Rubiano Liso

Sebastián Gallego

Por su parte, el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, destacó del histórico vuelo una doble vertiente: como una gesta militar y como un eslabón en la historia común de España y de América.

Con anterioridad a estas intervenciones y tras las palabras de bienvenida y saludo del alcalde de Palos de la Frontera, Carmelo Romero, el general José Sánchez Méndez, jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, glosó en un emotivo y documentado discurso el significado histórico del vuelo del "Plus Ultra", haciendo hincapié en que *con este Primer Gran Vuelo los aviadores españoles se incorporaban, aunque con cierto retraso, a lo*

que se venían denominando Grandes Raids Internacionales, que se habían iniciado en 1919 al poco de finalizar la Guerra Europea, ya que España estaba inmersa en la Campaña de Marruecos, que exigía que todo el esfuerzo aéreo de la nación tenía que dedicarse al apoyo de las operaciones militares a fin de poder pacificar el territorio. Pero cuando el presidente del Gobierno, general Primo de Rivera, decidió en 1925 terminar con la insurrección rifeña con el histórico Desembarco de Alhucemas, un rayo de esperanza llegó a los corazones de los aviadores españoles que con un gran heroísmo y sacrificio combatían sobre los cielos marroquíes. Baste decir que desde el 21 de

julio de 1921, fecha del Desastre de Annual, y hasta el fin de las operaciones militares en 1926, nada menos que 69 aviadores militares murieron sobre Marruecos en el cumplimiento de su deber y que de las 17 cruces laureadas de San Fernando obtenidas por la Aviación Española en toda su Historia, 11 lo serían en dicha campaña. Recordó que en la memoria del proyecto del vuelo a Argentina, que redactaron conjuntamente Ramón Franco y Mariano Barberán, se destacaba la verdadera finalidad y las razones del gran raid que se deseaba emprender: "Serviría para dar a conocer al mundo entero el valor de nuestra Aviación y ocupar el puesto aeronáutico que nos corresponde. Esta



Sergio Rubiano Liso



Hélène Cicquel

raid será la mejor forma de estrechar los lazos que siempre han existido entre España y Argentina, pues estas dos grandes naciones forman, para españoles y argentinos, como una sola nación por afinidades de lengua, sangre y sentimientos. Servirá igualmente para demostrar la posible unión aérea de nuestra nación con sus hermanas de Iberoamérica y elevar el nombre de nuestra querida Patria, así como estrechar los brazos que nos tienden nuestros hermanos del otro lado del Océano, llevando a ellos ráfagas de optimismo y esperanza en nuestro resurgimiento". Añadiendo en otro pasaje de su discurso que el "Plus Ultra" representó el reencuentro de la madre con las hijas,

de España con las naciones iberoamericanas, al restaurar los puentes y la comunicación que se habían perdido tras la independencia de aquellas, puso fin a las secuelas del Desastre del 98 y revivió aquella España sin pulso, devolviendo a los españoles su orgullo como pueblo y como nación. A España le habían nacido alas y su espíritu y su vida volverían a cruzar, tras épica repetición del viaje de las tres Carabelas, la mar oceánica, despertando de su letargo, recuperando su aliento y energías y ocupando el puesto que por su historia le correspondía en la Comunidad Iberoamericana de naciones.

Posteriormente, el Príncipe Don Felipe se trasladó al monumento erigido

Homenaje a los héroes del "Plus Ultra" ante su monumento, pasada de la Patrulla "Aguila" y despegue del avión CL-215T.

en honor del Plus Ultra, donado por el pueblo argentino, donde se les rindió homenaje y se depositó una corona de flores mientras la Patrulla Aguila sobrevolaba la zona dejando en el cielo una estela de humo con los colores de la bandera nacional. A continuación un hidroavión Canadair CL-215T, de los utilizados para la extinción de incendios forestales, despegó en un vuelo simbólico recordando el que hacía 75 años emprendieron Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada ■



Rescate al límite

EDUARDO ORTUÑO VILLAPALOS Y JULIO ARCAS BERMUDEZ
Comandantes de Aviación



La misma mañana que la gran mayoría de los españoles estaban pendientes del “gordo” de Navidad del 2000, Eleonora De Sabatá y Máximo Grassadonia, dos jóvenes italianos, se veían obligados a abandonar el velero de 7 metros con el que se dirigían desde el continente a Canarias. Sobre las 09:00 horas y debido al temporal que azotó la zona durante esos días su embarcación sufrió una vía de agua, y se vieron obligados a trasladarse a su pequeño bote salvavidas y lanzar un SOS... El principal problema es que estaban en medio del Atlántico, a unas 160 NM

(Millas Náuticas) de la costa marroquí y a 425 NM al Noreste de la isla de Gran Canaria, dentro del FIR de Casablanca y por lo tanto bajo responsabilidad de Marruecos. Poco podían imaginar nuestros protagonistas el dispositivo de salvamento que a partir de ese momento se iba a poner en marcha...

LA ALERTA SE DISPARA

Son las 13:30 del viernes 22 de diciembre. El que más y el que menos ya está pensando en la Nochebuena y en el día de Navidad. El RCC de Ca-

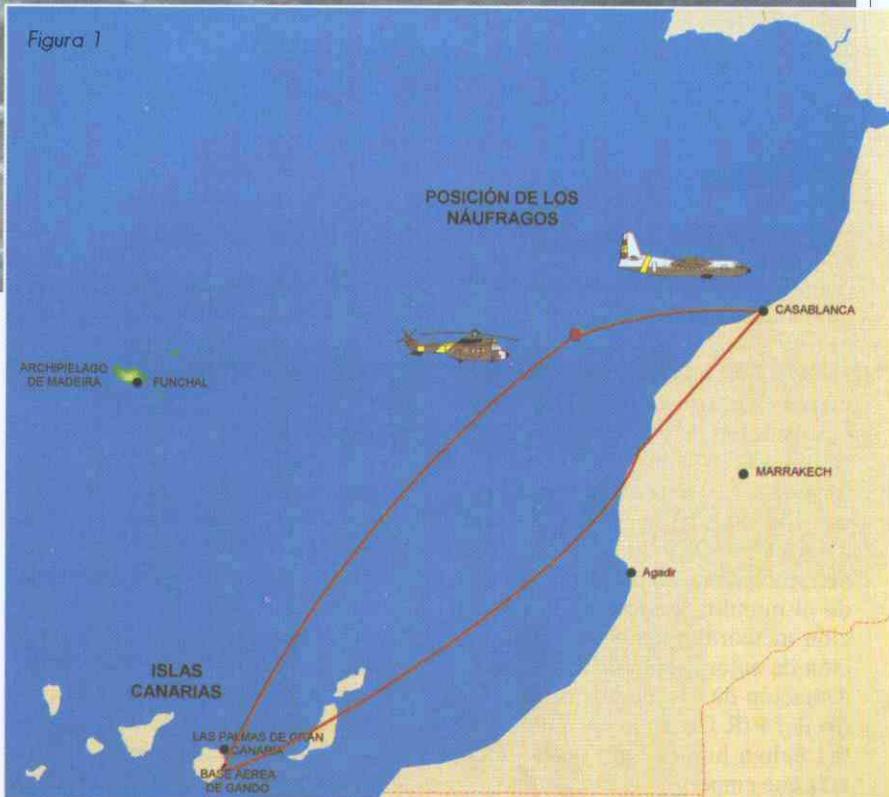
narias (Centro Coordinador de Salvamento del Ejército del Aire) no es una excepción. En esos momentos se recibe la llamada del CRCS de Las Palmas (Centro Regional Coordinador de Salvamento de Marina Mercante) solicitando un medio SAR para el rescate de dos naufragos del velero italiano “Tres-C” que se ha hundido 330 NM al Noreste de Lanzarote, la isla más oriental del archipiélago canario (figura 1).

Rápidamente la alerta se extiende a las tripulaciones de servicio del 802 Escuadrón. El avión Fokker 27 con indicativo RESCUE-25 se debe diri-





Figura 1



Avión Fokker-27 que realizó la búsqueda y helicóptero Superpuma que efectuó el rescate, posicionándose sobre la vertical de los naufragos.

gir a zona para localizar y señalar la balsa, y el helicóptero Superpuma con indicativo RESCUE-22 tendrá que realizar la operación de recuperación de los naufragos.

Por la distancia tan considerable, el principal problema que tripulaciones y RCC inmediatamente detectan es que la llegada antes de la puesta del sol va a ser muy justa. Como nuestros helicópteros SAR están limitados para realizar la operación nocturna en

alta mar, queda claro que un cuarto de hora arriba o abajo en la hora estimada de llegada a la posición puede suponer el rescate esa misma tarde o su retraso hasta la mañana siguiente. La operación se nos antoja como una carrera contra-reloj; contra el reloj del sol...

EL MAREMÁGNUM EN EL RCC

A las 14:00 horas los brazos ejecutores de la misión (avión y helicóptero) están enfrascados en la tarea de preparar sus despegues conscientes de la importancia de efectuar la salida cuanto antes. En el helicóptero se tienen que montar depósitos de combustible internos porque la distancia del naufragio sobrepasa su radio de

—¡Y-6, Y-6, RESCUE-25 estamos en el aire, estimando la zona a las 16:00!

El Fokker-27 del 802 Escuadrón acaba de confirmar su despegue al RCC (el indicativo radio del Centro es Y-6, pronunciado según el alfabeto aeronáutico como "yankee-seis"). Se comprueba que el avión va a llegar a zona con luz de día y podrá realizar su búsqueda sin problemas, pero ¿y el helicóptero?

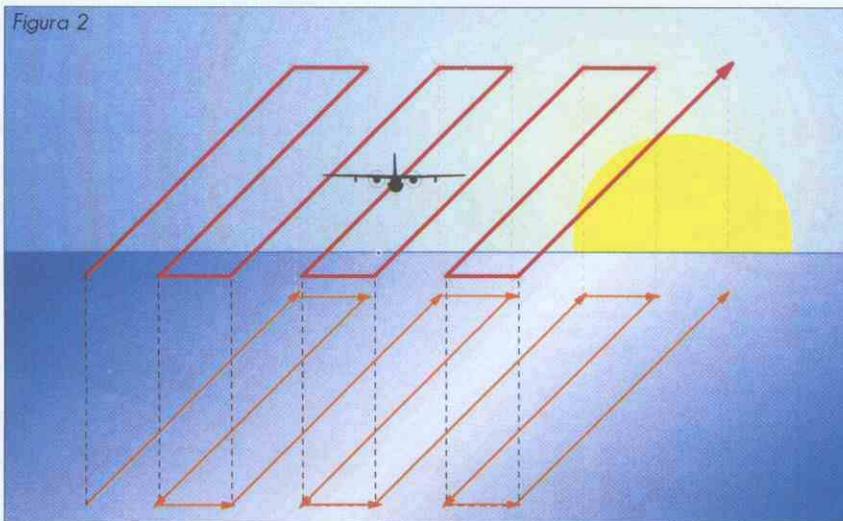
La estación de Maspalomas confirma que el satélite está recibiendo una radiobaliza de 406 Mhz. en la zona y que en breve podrán enviar por fax la información que tienen sobre la posición. El RCC sabe que los datos que envíe la estación son muy precisos por lo que se tendrá una posición muy exacta para transmitir al RESCUE-25. (Las radiobalizas que emi-

luz de crepúsculo para poder operar. Y eso que el Superpuma se está portando formidablemente y mantiene una velocidad tan favorable que estima recorrer las 425 NM en poco más de 3 horas y 15 minutos.

—¡Oh Dioses! -grita aliviado alguien en el RCC- ¡Ya tenemos la autorización de sobrevuelo en la zona de búsqueda!

El RCC de Casablanca ha mandado la autorización para operar en su zona y mantiene contacto continuamente con el de Canarias por si se requiriera su apoyo.

Se pide al CRCS información sobre el velero y los medios de salvamento que llevaban (espejos de señales, balizas, botes de humo, etc.). EL CRCS no tiene ese dato y en su lugar nos da el número de teléfono de un familiar...



acción normal. En el cerebro de la operación, el RCC, la actividad frenética ha sustituido a la tranquilidad que se vivía media hora antes. Hay que efectuar múltiples gestiones y las manos en estos casos siempre son pocas: petición de confirmación de posición a la estación de Maspalomas (una de las estaciones de seguimiento de los satélites del programa SARSAT-COSPAS para detección de radiobalizas de emergencia en todo el mundo), petición de información meteorológica de la zona, petición de autorización de sobrevuelo y actuación de los medios aéreos dentro del FIR Casablanca. Teléfono y fax echan humo. Esto no ha hecho más que empezar.

ten en 406 Mhz. son unos dispositivos más modernos que las tradicionales de 121.5 y 243.0 Mhz. y tienen bastantes ventajas sobre éstas ya que son muchísimo más precisas, además de poder enviar en su transmisión datos acerca del barco emisor).

—¡Y-6, Y-6, RESCUE-22 en el aire, estimada al punto a las 17:49!. Vamos a buscar el viento más favorable y ahora os confirmamos si hay variación en la hora estimada de llegada.

—¡Recibido, RESCUE-22 te confirmo hora del ocaso en la zona a las 17:35!

Está claro. El helicóptero va a llegar a la zona sobre la hora del ocaso. Por nuestra experiencia en el mar sabemos que, desde la puesta del sol, tendremos entre 20 y 30 minutos de

MOMENTOS DE DESCONCIERTO

Stella es la hermana de Eleonora y resulta ser la persona que contesta el teléfono desde Suiza. Ella no puede dar mucha información, pero le pasa al RCC el teléfono de su padre que se encuentra en Estados Unidos y que fue el que equipó la embarcación que se ha utilizado; por lo tanto debe estar al corriente de la dotación de la misma.

En unos momentos el caudal de información es tremendo. El avión confirma que está entrando en zona y comienza una búsqueda "ladder" (figura 2) que el RCC le ha pasado minutos antes. En la planificación de dicha búsqueda ha contribuido grandemente el responsable de la "Rueda de los Navegantes", especie de "red" de radioaficionados que a determinadas horas están en contacto en frecuencias de HF y que también tuvieron conocimiento del SOS del velero italiano.

Mientras un operador del RCC trata de localizar al padre de Eleonora llega la información de la estación de Maspalomas sobre la última posición que el satélite tiene de la radiobaliza de 406 Mhz... y.. y.. ¡no puede ser!, ¡el punto que da el satélite está 60 NM al noreste del que dieron los naufragos! y lo que es peor.. ¡¡la emisión de la baliza indica que corresponde a otro velero de nombre "Petit Loup"!!.

—Desde luego hay viento en la zo-

na, ¡pero una deriva de 60 NM es imposible! - se comenta entre los operadores del RCC.

—¡¡ Tenemos contacto con el padre!!

—... yo les preparé el equipo -asevera el padre al otro lado del teléfono- llevaban botes de humo, pero no llevaban baliza de 406 Mhz., no se si tiene alguna de 121.5, pero de 406 Mhz. seguro que no.

Si no llevan baliza de 406 Mhz. ¿Quién está emitiendo en esa nueva posición? ¿será posible que estemos ante otra señal de emergencia en la misma zona?. La respuesta parece obvia. Es afirmativa: otra radiobaliza diferente a la de los dos italianos está emitiendo también en emergencia.

—¡Y-6, RESCUE-25 comenzando tercera pasada! -se oye el carraspeo en la radio de HF, confirmando que el Fokker continua la búsqueda sin resultado positivo hasta ese momento.

Son las 16:45 y en el RCC surge la gran duda. Tenemos dos posiciones separadas 60 NM con dos emergencias diferentes. En la primera los náufragos italianos están en la balsa, pero en una posición poco precisa y el Fokker lleva casi una hora en esa zona sin resultado positivo. Y la segunda posición dada por el satélite es muy exacta, pero por la cercanía del ocaso obligaría a desviar a los medios aéreos ya hacia allí...

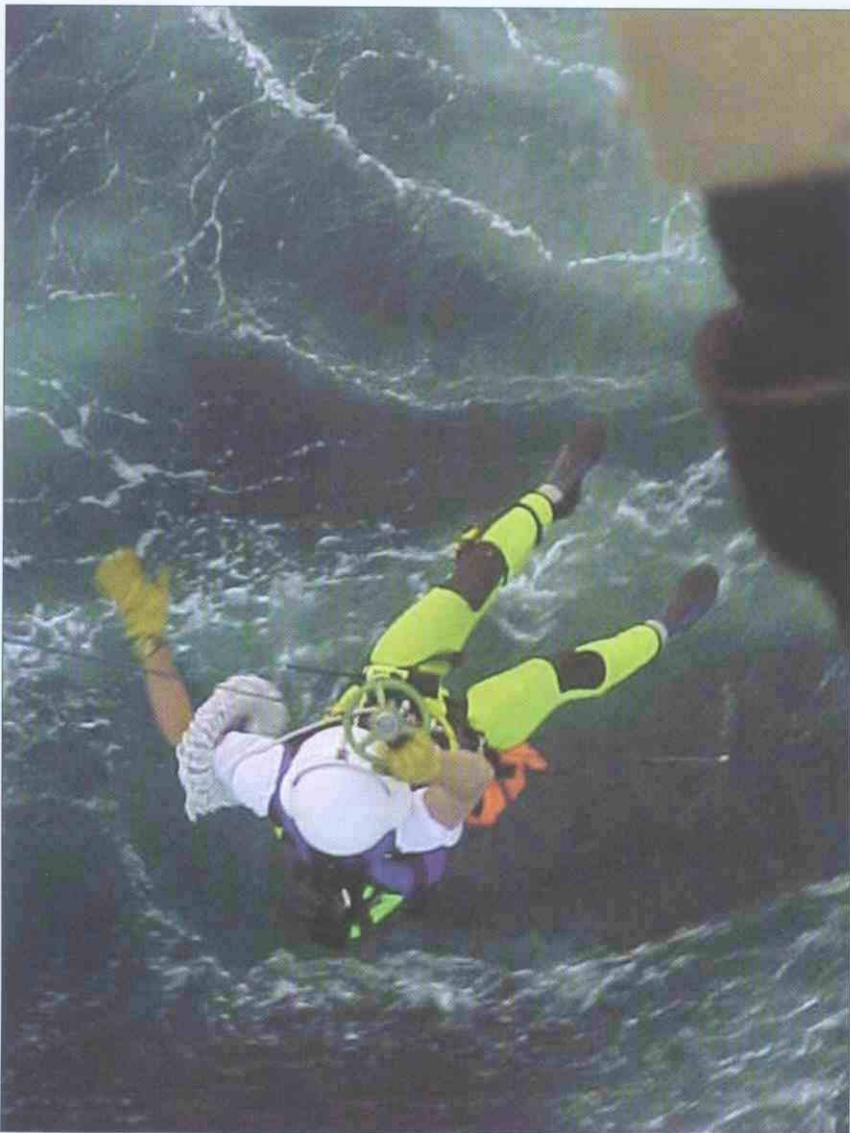
¿Qué hacer? La incertidumbre planea sobre el Centro conscientes de que la decisión en un sentido u otro pondrá en juego la vida de seres humanos.

—¡Y-6, RESCUE 22 estimamos la posición inicial a las 17:38!...-el helicóptero está próximo a la zona...

BENDITA TECNOLOGÍA

En estas cavilaciones estamos cuando aparece en escena un nuevo protagonista. El RCC de Roma acaba de enviar al CRCS una posición actualizada de los náufragos italianos. No saben decirle al RCC de donde ha salido dicha información, pero es un dato de las 16:15. La nueva posición está a algo más de 10 NM de la inicial.

—¡RESCUE 25 y RESCUE 22 de Y-6, diríjense a esta nueva posición... 33° 21.99' Norte y 010° 24.93 Oes- te.!... ¡ Repito nueva posición...! - El



Dos momentos claves en la operación de rescate: en la fotografía superior apreciamos cómo el primer nadador-rescatador inicia el descenso mientras que en la inferior, el primer rescatador comienza a organizar el arriado de los náufragos.

operador en la radio se desgañita porque son las 17:12. Quedan 27 minutos para el ocaso.

Por suerte el Fokker-27 está muy próximo a la posición, porque la búsqueda planificada por el RCC los dirige certeramente a ese lugar, con lo que hubieran pasado por la vertical 15 ó 20 minutos después.

Stella, la hermana de Eleonora, confirma al RCC la posición y que ha tenido acceso a dicha información gracias al teléfono para hablar vía satélite que llevan y han conseguido enviar el dato porque también tienen un GPS...

—¡Y-6, RESCUE-25 hemos localizado la embarcación, repito hemos localizado la embarcación!. ¡Hay movimiento en la balsa, nos están saludando! - el avión comunica con alegría contenida el hallazgo. Saben que aún queda mucho por hacer.

El padre de la chica está en ese momento al teléfono y escucha perfectamente la noticia. No puede evitar echarse a llorar y alguno en el RCC casi le acompaña.

Pero son las 17:20 y el helicóptero estima la posición en 10 minutos. La parte inferior del disco solar comienza a apoyarse en el horizonte..

El helicóptero cargado con 3.500 litros de combustible ha ido marcando una GS (velocidad respecto al suelo) muy buena durante el trayecto. Hace ya tiempo que los pilotos decidieron poner la potencia de los motores al

máximo para ganar esos “minutillos” que son esenciales cuando al sol le queda un cuarto de hora escaso para desaparecer de nuestra latitud.

—¡Y-6, RESCUE-22 tenemos a la vista la balsa! -el copiloto del Superpu- ma transmite la anhelada comunicación.

EN EL HORIZONTE EL SOL. EN EL MAR MONTAÑAS DE AGUA

Son las 17:35 y el helicóptero está sobre la vertical. Como el viento es de Oeste, la aeronave queda aproada a la puesta del sol que, inexorablemente, comienza a producirse.

El briefing de la maniobra que se va a realizar se da rápidamente, y es en estos momentos cuando se agradece la instrucción recibida y se pone de manifiesto el grado de coordinación existente entre los seis tripulantes del helicóptero; hay que hacerlo rápido, pero hay que hacerlo bien.

El helicóptero debe mantenerse estático sobre el punto con una altura constante sobre el agua. Una vez así, la operación consistirá en bajar al primer nadador-rescatador a bordo de la balsa, establecer la cuerda-guía que permita la entrada del segundo rescatador con un cincho de rescate e izar uno por uno a los dos naufragos.

—¡Eso no son olas, son montañas de agua! -comenta al fin alguien a bordo- ¡La previsión meteorológica en la zona daba mar gruesa y seguro

que la altura de las olas debe estar entre 5 y 6 metros!

A 100 pies sobre el agua toda la tripulación contempla lo que el mar de fondo está provocando. El paso de las olas hace que el radioaltímetro oscile entre 70 y 100 pies.

—¡Cuidado con la altura, estamos subiendo y bajando continuamente! -avisa el copiloto mirando el radioaltímetro.

—¡Te juro que yo no puedo variar tan bruscamente! -responde el piloto intentando dominar el helicóptero ante la oscilación continua del instrumento indicador de la altura.

Son las 17:45. La raya del horizonte de poniente todavía se ve claramente pero el mar comienza a ennegrecerse y el helicóptero está en medio de la maniobra.

—¡El rescatador está en la balsa! -grita el operador-grúa avisando que ya ha conseguido llegar hasta los naufragos el primero de nuestros rescatadores.

Los nadadores-rescatadores colgados en la grúa son golpeados una y otra vez por paredes de agua mientras continúan con su trabajo para izar a los dos naufragos.

Por fin Eleonora está a bordo. Se abalanza emocionada sobre la DUE/ATS de la tripulación y comienza a llorar. A las 17:50 es izado Máximo. Ya pasan 15 minutos desde el ocaso y queda recoger al rescatador que se encuentra en la balsa. Ha tenido que cortar la cuerda-guía porque estaba enrollada en el ancla de capa de la balsa y entre sus piernas. Es una decisión acertada.. y muy valiente, porque ahora queda solo en la pequeña embarcación y sin conexión física con el helicóptero.

Tras unos momentos de tensión el rescatador es izado. Son las 17:55, el mar abajo está ya negro y arriba, todos, rescatados y rescatadores están a bordo sanos y salvos.

—¡Y-6, RESCUE-22 te confirmo los dos naufragos a bordo! Estamos en curso a Casablanca. -el helicóptero comunica por fin el final del rescate.

En el RCC estalla la alegría y se comienza a confirmar a todos los implicados el resultado positivo de la recuperación. El RCC de Roma conecta el “manos libres” del teléfono y pide la confirmación de la noticia.

—¡Adelante Canarias!



El segundo rescatador intenta acercarse a la balsa.



Traslado de Eleonora desde el helicóptero a la ambulancia en el aeropuerto de Casablanca.

—¡Os confirmo resultado positivo, los dos naufragos a bordo del helicóptero!

El griterío que se escucha desde Roma es ensordecedor y los agradecimientos y enhorabuenas interminables.

RECUPERACIÓN A CASABLANCA

Ya cuando los medios aéreos despegaron se había tomado la decisión de que repostarían en Casablanca, a solo 160 NM de la zona. El RESCUE-25 se dirige a la zona de la otra emergencia, la del "Petit Loup" y comienza una nueva búsqueda. Después de veinte minutos tienen que abandonar porque la noche ya es cerrada. De todas formas la radiobaliza de este velero, que antes el satélite había recibido claramente, ya no se recibe. Posteriormente se confirma que el velero ha seguido hacia el Estrecho sin aparentes complicaciones.

Todo lo que Eleonora y Máximo llevaban se quedó en su barco, así que parte de la tripulación les deja sus camisetas para que puedan desprenderse de sus ropas mojadas.

El aterrizaje en el aeropuerto Mohamed V de Casablanca se efectúa a las 19:00. El frío en la plataforma del aeródromo marroquí es intenso por lo que los dos naufragos permanecen dentro del helicóptero y abrigados con los sacos que las DUE/ATS llevan a bordo para casos de enfriamiento e hipotermia.

Mientras se repostan las aeronaves las gestiones telefónicas continúan para confirmar si el avión debe llevar a Las Palmas a los italianos o deben quedar en Marruecos. Finalmente el Consulado italiano en Rabat decide hacerse cargo de sus dos compatriotas, para lo cual quedarán alojados en un hotel en Casablanca hasta que llegue un avión de su país a recogerlos.

MISIÓN CUMPLIDA

Una hora y algo después el RESCUE-22 y el RESCUE-25 despegan de Casablanca con destino a Las Palmas. El avión hará el trayecto de vuelta en unas tres horas y el helicóptero empleará un poco más de cuatro horas

y media. Pero la misión está cumplida.

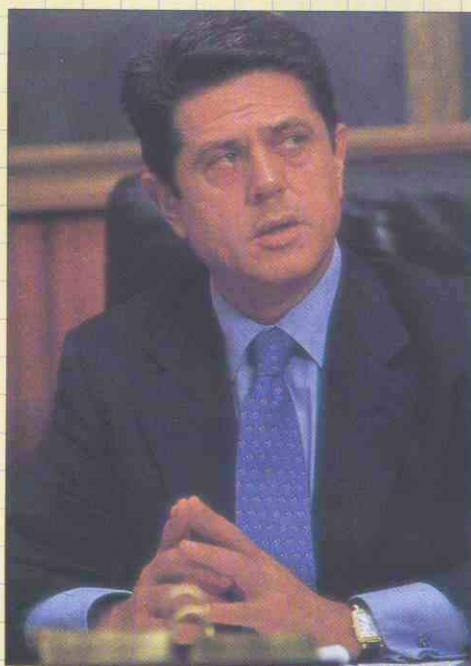
Con la inmensa satisfacción que produce la finalización con éxito de una operación en la que están vidas humanas en juego, las tripulaciones ponen rumbo a casa en un ambiente claramente distendido que nada tiene que ver con el que se respiraba tan solo unas horas antes.

El Fokker-27 realizaría un total de 08:15 horas y el Superpuma 09:10.

En el siglo XX que se nos fue, los 45 años de historia y 2.540 misiones realizadas por el SAR de Canarias (802 Escuadrón y RCC) son suficiente bagaje para saber que estamos ante un grupo humano experimentado, preparado y entrenado para salvar vidas en esta zona del mundo. En estos tiempos inciertos que vivimos, quiso el Destino que a pocos días del final de siglo, el SAR de Canarias se viera implicado en una preciosa operación de salvamento como si se quisiera tocar en las conciencias y corazones de quienes infravaloran, menosprecian o, simplemente, no cuentan con el SAR del Ejército del Aire ■

DOSSIER

Las Fuerzas Armadas en la lucha contra el tráfico de drogas. Una nueva misión



Edu Fernández. RED

Mi primera reacción a la petición de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica para que escribiera la introducción al monográfico consagrado a la participación del Ejército del Aire, como parte de las Fuerzas Armadas, en la lucha contra el tráfico de Drogas fue de gran satisfacción, porque más allá de las interesantes consideraciones que sobre esta cuestión van a ser expuestas en los artículos del monográfico, el mero planteamiento de la cuestión da pie al análisis de una cuestión mucho más general, de la que deriva, como caso particular, la implicación de nuestras unidades en la lucha contra la droga.

Se trata del debate abierto y muy actual sobre las nuevas misiones de las Fuerzas Armadas (FAS) cara al siglo que comienza, en un nuevo marco estratégico en el que la globalización y las incertidumbres derivadas del cambio de valores, que se ha dado en llamar "modernidad" y que ha traído consigo nuevos riesgos y amenazas emergentes.

Planteo aquí una cuestión que juzgo esencial, porque se relaciona directamente con aspectos ligados a la identidad nacional, a la conciencia de defensa, al futuro de nuestras Fuerzas Armadas, que debe dar origen a un debate, lo más amplio posible en el seno de la sociedad, sobre el modelo, los riesgos que deberán afrontar y las misiones que podrán ser encomendadas a las FAS.

Este debate no es solamente español, porque similares cuestiones están encima de la mesa de los responsables políticos y los analistas de todos los países de nuestro entorno, pero no cabe duda que, en nuestro caso, este tema tiene tintes especiales porque la distancia histórica de la transición permite abordar ahora, por vez primera, una profunda reflexión sobre estos temas.

Esta evolución conceptual es más fácil de comprender si se presta atención al caso concreto de la implicación de las Fuerzas Armadas en la lucha contra el tráfico de drogas al que se va a hacer una oportuna aproximación en este número de la Revista institucional de nuestro Ejército del Aire.

Se constata un incremento, inimaginable hace sólo unos años, de las capacidades de las organizaciones criminales que, utilizando simultáneamente toda rendija disponible en los ordenamientos jurídicos (rendijas que toman dimensiones de auténticos barrancos en Derecho Internacional), y unos medios materiales cada día más sofisticados, disponibles en el mercado al mejor postor, que convierten a estas mafias en ejércitos bien adiestrados y asesorados.

Las Fuerzas Armadas llevan ya tiempo colaborando en esta lucha. Preparadas tradicionalmente para combatir un enemigo exterior, disponían y disponen de elementos de valor inapreciable para colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE), principales responsables en la materia. En esta cuestión, el papel de las FAS ha sido particu-

laramente importante, porque disponen de instrumentos técnicos de vigilancia, detección y seguimiento, pero también de plataformas aptas para una intervención a distancia, imprescindible en determinadas situaciones.

La novedad ahora es que se está pasando de las puntuales colaboraciones a una intervención directa en las acciones, de la mano, por supuesto de las FCSE y bajo mandato de la autoridad judicial. Recientes operaciones muestran bien a las claras los términos generales del momento en que nos encontramos. En ellas, los buques de los traficantes son asaltados por las FCSE desde helicópteros del Ejército del Aire o desde embarcaciones de la Armada, culminando un largo dispositivo en el que la intervención de las FAS ha sido esencial.

La gran evolución de fondo es conceptual y consiste en reconocer que operaciones como las descritas pasan a constituir misiones de las FAS, al mismo nivel de prioridad que otras "tradicionales", como muestra la naturalidad con la que se va asumiendo la cobertura mediática de las mismas.

Cada día es más evidente la idoneidad de las FAS para la realización de todo tipo de misiones que exijan su permanente disponibilidad en situaciones de especial amenaza para la seguridad nacional. Así el nuevo concepto estratégico de la Alianza, aprobado en la cumbre de Washington de 1999 (CE99) manifiesta la disposición de la Alianza a enfrentarse con los riesgos enumerados en su Apartado 24 (que incluyen los actos de terrorismo, sabotaje y delincuencia organizada), que generarán respuesta en forma de consulta del Art. 4 TW y, cuando sea necesario, coordinación de esfuerzos y respuestas.

En el ámbito interno, nuestro Libro Blanco de la Defensa, recientemente publicado, contempla, en lo referente a las misiones y escenarios de nuestras Fuerzas Armadas la posibilidad de que "sean llamadas a colaborar en la lucha contra el terrorismo internacional, narcotráfico, crimen organizado o inmigración clandestina, realizando tareas de vigilancia o de apoyo técnico adecuadas a sus capacidades específicas".

Lo que se ha dado en llamar nuevas misiones de las FAS, entre las que se contempla la lucha contra el tráfico de drogas, derivan, a mi juicio, de una evolución de las misiones de las FAS, que exige hoy, más allá de la defensa armada del propio territorio, su capacidad para actuar como Instrumento de Gestión de Crisis y de respuesta a todo tipo de amenazas, a disposición del Gobierno, democráticamente legitimado, en los casos en los que los mecanismos normales del Estado han sido excedidos o no sean adecuados.

Lo anterior permite prever el futuro de las Fuerzas Armadas en el marco y fuera de la Alianza. El signo distintivo de las FAS en este nuevo entorno no sería tanto el empleo de las armas como la situación de permanente disponibilidad y la capacidad para actuar con independencia de las circunstancias externas a la propia misión, actuación que será muy a menudo de carácter multinacional y en ocasiones, en estrecha colaboración con organismos externos a la Defensa, en el marco de operaciones que bien podríamos llamar "compartidas".

En el caso que nos ocupa, de la lucha contra la droga, la cuestión es evidente. Las organizaciones criminales a las que nos enfrentamos se presentan cada día más como un enemigo formidable que amenaza la seguridad, a través de la violación sistemática de nuestra normativa. Las FCSE seguirán, qué duda cabe, llevando la batuta en la materia, pero las Fuerzas Armadas serán un elemento capital de respuesta, en el marco de operaciones conjuntas, combinadas y "compartidas".

Este punto de vista explica también el auge de las nuevas misiones de mantenimiento de la paz y humanitarias, que pasan a ser altamente prioritarias para las FAS, "una misión más" de las que tienen encomendadas. Parece necesaria también aquí una evolución de las mentalidades dentro y fuera de las FAS, en esta dirección.

El verdadero reto cara al futuro, que no es otro que ser coherentes hasta las últimas consecuencias con la idea democrática. Las FAS, cara al nuevo siglo, tendrán que responder, en todos sus aspectos, a lo que de ellas espera la sociedad que las sustenta, es esencial renovar a cada paso de la reflexión la vigencia de este compromiso.

El futuro de nuestras FAS pasa por una profundización de su vínculo natural con la sociedad a la que sirven y de la que sacan su legitimidad, su presupuesto, sus prioridades y también sus misiones. Ello convierte en esencial el estudio de este vínculo, del que deriva todo lo demás. A esta cuestión capital deberán dedicarse permanente atención y estudio en los próximos años y el análisis que hoy nos presenta la Revista de Aeronáutica y Astronáutica contribuirá, a buen seguro, a este objetivo.

FEDERICO TRILLO-FIGUEROA MARTINEZ-CONDE
Ministro de Defensa

Madrid, 6 de diciembre de 2000
(22 Aniversario de nuestra Constitución)

El Ministerio de Defensa en la estrategia nacional sobre drogas

GONZALO ROBLES OROZCO

Delegado del Gobierno para el Plan Nacional sobre drogas

Deseo agradecer a la "Revista de Aeronáutica y Astronáutica" el interés mostrado en la publicación de un dossier sobre drogas, campo en el que venimos trabajando intensamente durante los últimos años en aras de paliar los efectos nocivos que su tráfico y consumo producen en la sociedad.

Las Fuerzas Armadas, sin tener una competencia específica en la lucha contra el tráfico de drogas, no son ajenas a los esfuerzos del Estado en este campo, como se ha puesto de manifiesto en múltiples ocasiones en las que han prestado su apoyo a las Fuerzas de Seguridad cuando han sido requeridas para ello y sus misiones se lo han permitido.

En estas líneas deseo poner de manifiesto precisamente este apoyo, la mención expresa que de él se hace en la Estrategia Nacional sobre Drogas y las líneas generales en las que se circunscribe.

Antes, no obstante, aprovecharé la ocasión que se me brinda para ofrecerles una visión general de nuestra organización, la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, con la finalidad de dar una idea de nuestro funcionamiento y ámbito de actuación.

LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO PARA EL PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS

La Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (DGPNSD) tiene su génesis en un

Real Decreto 1677/85, de 11 de septiembre, por el que se crea el Grupo Interministerial para el Plan Nacional sobre Drogas, cuya Secretaría se atribuye a un órgano unipersonal, el Delegado del Gobierno. A este Decreto fundacional se llega como muestra de la honda preocupación existente por el gran impacto que supuso el consumo de drogas en nuestro país en los años finales de la década de los 70 y principios de los 80.

"Dada la complejidad del problema (de la lucha contra el tráfico de drogas) es imprescindible que aporten su esfuerzo a la resolución del mismo distintos Departamentos Ministeriales que disponen de otros medios necesarios para conseguir dicho objetivo (reducción de la oferta), entre ellos los Ministerios de Economía y Hacienda y de Defensa".

(Texto del Real Decreto 1911/99 de 17 de diciembre, por el que se aprueba la Estrategia Nacional sobre Drogas para el período 2000-2008).

Este embrión de la actual DGPNSD, se adscribe en un principio al Ministerio de Sanidad y Consumo, y posteriormente al de Asuntos Sociales. Se hizo necesario, sin embargo, potenciar la actividad policial en evitación de que proliferaran los delitos vinculados al tráfico de drogas, lo que generó que su dependencia pasara al Mi-

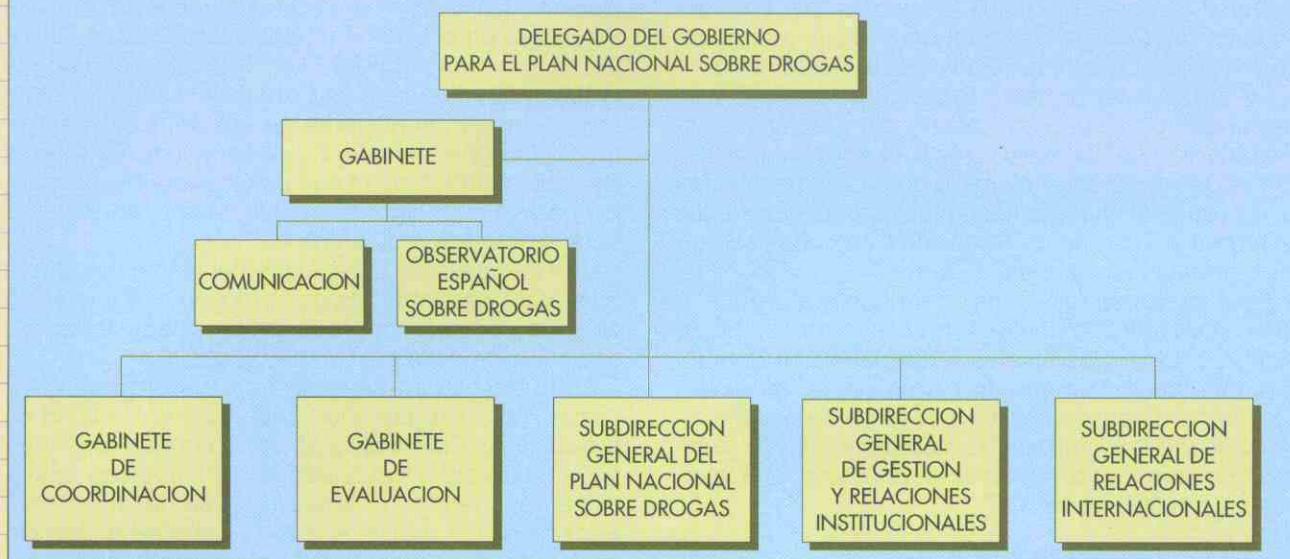
nisterio del Interior (R.D. 2314/1993, de 29 de diciembre), con la intención de dotar al organismo de los medios necesarios para desarrollar una acción eficaz en materia de reducción de la oferta, sin abandonar por ello los aspectos de prevención y rehabilitación que ya se venían realizando.

La DGPNSD se configura así como el organismo de la Administración Central del Estado encargado de desarrollar una política integral que contemple tanto los problemas derivados del control de la demanda como los de la oferta. Sus funciones y competencias se encuentran reguladas en la actualidad por R.D. 1449/2000, de 28 de julio, por el que se



29 de febrero de 2000. La guardia civil desmantela una organización que transportaba droga en avioneta. En la operación "Juliana" fueron detenidas 9 personas e incautados 639 kilos de polen de hachís, 7 vehículos y una avioneta con la que se llevaba a cabo el transporte de la droga.

DELEGACION DEL GOBIERNO PARA EL PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS



modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior.

Su máximo responsable es el Delegado del Gobierno de quien dependen cinco Subdirecciones Generales:

- La Subdirección General del Plan Nacional sobre Drogas,
- La Subdirección General de Relaciones Internacionales,
- La Subdirección General de Gestión y Relaciones Institucionales, y
- Dos Gabinetes, con el mismo rango, el Gabinete de Evaluación y el Gabinete de Coordinación, dirigidos e integrados por miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

La Subdirección General del Plan Nacional sobre Drogas prepara e informa los asuntos que hayan de someterse al Grupo Interministerial, desarrolla sus acciones y propuestas, mantiene relaciones con las diferentes Administraciones Públicas y ONGs y dirige el Sistema de Información sobre Drogas. Entre sus Servicios más destacados figuran los de Prevención y Reinserción Social.

La Subdirección General de Relaciones Internacionales coordina la posición nacional en las reuniones de los Organismos internacionales correspondientes, en especial las desarrolladas en el marco de la Unión Europea, ejerciendo la coordinación general entre las unidades de los distintos departamentos ministeriales que llevan a cabo actuaciones en este campo, todo ello sin perjuicio de la unidad de representación atribuida al Ministerio de Asuntos Exteriores.

La Subdirección General de Gestión y Relaciones Institucionales coordina la asignación de los presupuestos, gestiona los recursos humanos, económicos y materiales de la Delegación, partici-

pa en las reuniones de los organismos internacionales correspondientes y lleva el Registro General de Operadores de Sustancias Químicas Catalogadas. Entre sus Servicios más destacados figuran los del Fondo, Precursores y Desarrollo Normativo, de gran incidencia en la actividad de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

El Gabinete de Evaluación tiene encomendada la recepción, análisis, elaboración y estudio de la información sobre tráfico de drogas y blanqueo relacionado, el establecimiento de un Observatorio para el seguimiento del uso de nuevas tecnologías en este campo, la elaboración de las estadísticas nacionales y la coordinación de la Oficina Central Nacional de Estupefacientes.

El Gabinete de Coordinación tiene encomendada la función de coordinar, por delegación del Secretario de Estado de Seguridad, la actuación entre las Unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado competentes en la materia y de éstas con otros servicios cuya competencia pueda repercutir en este ámbito, además de la elaboración de estudios monográficos relacionados con este campo.

Depende asimismo de la DGPNSD el **Observatorio Español Sobre Drogas**, órgano permanente de recogida de información de los múltiples aspectos relacionados con las drogas y las drogodependencias.

Adscritos al Ministerio del Interior, a través de la DGPNSD, funcionan el **Consejo Superior** de Lucha contra el Tráfico de Drogas y el Blanqueo de Capitales, presidido por el Ministro del Interior y del que son vocales permanentes, entre otros, los Directores Generales de la Guardia Civil y del Cuerpo Nacional de Policía, siendo su Secretario el Director del Gabinete de Evaluación, y el **Consejo Asesor** de Lucha contra el Tráfico de Drogas y el Blanqueo de Capita-

les, presidido por el Delegado del Gobierno y del que son vocales permanentes, entre otros, el Subdirector General de Operaciones de la Guardia Civil y su homólogo del Cuerpo Nacional del Policía, siendo su Secretario el Director del Gabinete de Coordinación.

La función del Consejo Superior es el diseño de las líneas políticas generales y estratégicas en la materia y la del Consejo Asesor el apoyo y asistencia al Delegado en el ejercicio de sus competencias y, en especial, las referidas a las actuaciones de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad en cumplimiento de estrategias concretas.

Este es el esquema básico de nuestra organización. Pero la lucha contra el tráfico de drogas no se acaba aquí; en los niveles territoriales del Estado, Comunidades Autónomas y Municipios, así como ONGs, también se trabaja activamente en la prevención y tratamiento de las toxicomanías y la Delegación, como punto de encuentro, colabora activamente con todos ellos.

ORIGEN DE LA ESTRATEGIA NACIONAL SOBRE DROGAS

El Plan Nacional sobre Drogas, fruto del consenso y de la voluntad política de 1985, tras 15 de vigencia y permanente actualización, necesitaba adecuarse a la realidad actual del fenómeno de las drogas así como adelantarse a previsibles cambios en el fenómeno de las drogodependencias.

Ya la Comisión Mixta Congreso-Senado para el Estudio de las Drogas estableció, en su informe de diciembre de 1995, la necesidad de articular y desarrollar actuaciones en torno a diferentes áreas que permitieran aportar soluciones a los problemas relacionados con los consumos y tráficos de drogas.

Dicho informe, fruto del debate, pero sobre todo, de un profundo análisis de la realidad del fenómeno de las drogas, y aprobado por unanimidad por todos los grupos políticos, incluía una serie de medidas que han sido llevadas a cabo prácticamente en su totalidad.

Por su parte, el Gobierno aprobó un Plan de Medidas en 1997 dirigidas a proporcionar soluciones a los diferentes problemas que en relación con las drogas se planteaban en nuestro país. Dicho Plan también ha sido desarrollado en su totalidad.

Por otra parte, la vigésima Sesión Extraordinaria de la Asamblea General de Naciones Unidas, celebrada en junio del pasado año en Nueva York con masiva asistencia de Jefes de Estado y de Gobierno (reflejo de la importancia que el fenómeno de las drogas sigue significando a nivel mundial), aprobó una declaración de principios rectores, metas y objetivos plurianuales, especialmente para el periodo 2003 al 2008. En dicha declaración se mandaba a todos los Estados la elaboración de respectivas estrategias sobre drogas que constituyeran los elementos operativos para la consecución de los objetivos propuestos.

Así mismo, la Unión Europea ha venido desarro-

llando durante los últimos años diversos trabajos que permitieron aprobar en el Consejo Europeo de Helsinki, los días 10 y 11 de diciembre de 1999, la Estrategia de la Unión Europea sobre Drogas (2000-2004), continuación del Plan de Acción de Drogas (1995-1999) aprobado en Cannes en junio de 1995.

El Gobierno, consciente de estas iniciativas, entendió la conveniencia de elaborar una Estrategia Nacional sobre Drogas que determinara los elementos para la intervención en este campo, en España, durante los próximos años.

Con tal objeto, la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas propuso la elaboración de un documento que reuniera las líneas generales de actuación de la política de drogas.

Fruto de estos trabajos nace la Estrategia Nacional sobre Drogas 2000-2008, con la finalidad de actualizar el Plan Nacional sobre Drogas, orientando, impulsando y coordinando las diferentes actuaciones en materia de drogas que se desarrollen en España en los próximos años y sirva de referencia para el establecimiento de la necesaria cooperación y coordinación entre las diferentes Administraciones Públicas y las organizaciones no gubernamentales dedicadas al fenómeno de las drogodependencias.

EL CONSEJO DE MINISTROS APRUEBA LA ESTRATEGIA NACIONAL SOBRE DROGAS POR REAL DECRETO

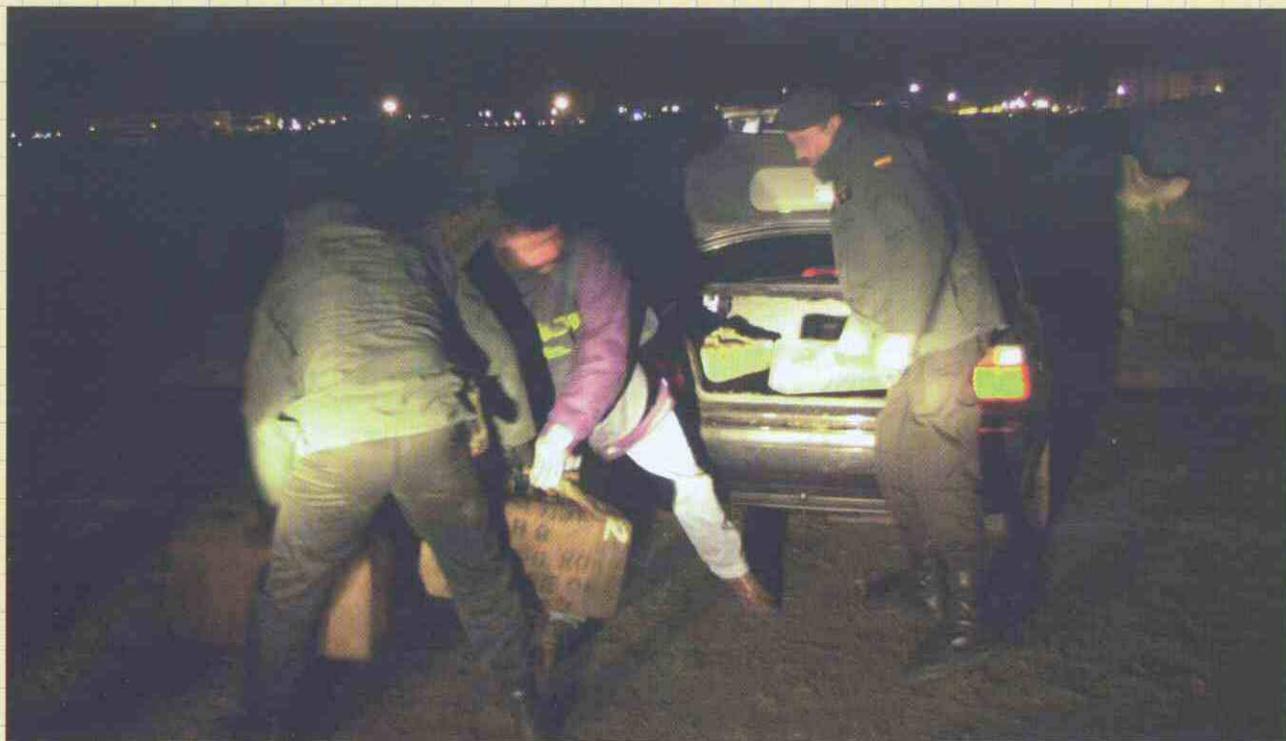
La Estrategia Nacional sobre Drogas 2000-2008 es aprobada en Consejo de Ministros el pasado 17 de diciembre de 1999 por Real Decreto 1911/99, en lo que supone un hito indiscutible en la respuesta institucional de nuestro país al fenómeno de las drogas que por primera vez emplea este instrumento jurídico para marcar la estrategia política en el ámbito del fenómeno de las drogas.

El documento se convierte así en el instrumento básico para la intervención en los distintos aspectos que configuran el fenómeno de las drogas.

La Estrategia está estructurada en diversos apartados: 1. Análisis de la situación; 2. Evolución y principales logros del Plan Nacional sobre Drogas; 3. Metas y objetivos de la Estrategia Nacional; 4. Áreas específicas de intervención; 5. Ámbito normativo; 6. Investigación y formación; 7. Funciones y órganos de la Estrategia Nacional sobre Drogas; 8. Evaluación y sistemas de información; y 9. Financiación.

El primero de los apartados analiza la transformación experimentada en nuestro país dentro de este ámbito. Se destaca el estancamiento, e incluso descenso del consumo de heroína, la aparición de nuevas drogas y la adopción de nuevos patrones de consumo, entre los que destacan el alcohol y tabaco.

En el apartado segundo se realiza un examen de la evolución y principales logros del Plan Nacional sobre Drogas desde sus orígenes, en 1985, hasta la actualidad.



La Estrategia Nacional en sí, comienza a partir del tercer apartado. En él se señalan las metas y objetivos entre los que destacan las políticas preventivas, sin olvidar la potenciación de la reducción de la oferta de drogas, mediante la promoción de una actuación integral contra el tráfico ilícito, el blanqueo de capitales y otros delitos conexos.

En el capítulo cuarto se especifican las diferentes áreas de intervención, divididas en demanda, oferta y cooperación internacional.

Finalmente, los últimos epígrafes se refieren a la actividad normativa, formación, investigación, funciones y órganos, sistemas de evaluación e información y, por último, la financiación.

EL MINISTERIO DE DEFENSA EN LA ESTRATEGIA NACIONAL SOBRE DROGAS

Una de las novedades de la Estrategia Nacional que es conveniente resaltar es la mención expresa que se hace del Ministerio de Defensa, al que se requiere que aporte su esfuerzo en materia de control de la oferta, es decir, en la lucha contra el tráfico ilegal de drogas.



Intercepción de un alijo en la playa.

No quiere esto decir que el Ministerio de Defensa, como organización de la que dependen gran número de profesionales de las Fuerzas Armadas, no tenga interés en desarrollar políticas preventivas e informativas sobre este ámbito. Corresponderá a sus órganos internos materializar este tipo de políticas, para lo que pueden solicitar los asesores

necesarios a los organismos adecuados, como es la Delegación del Gobierno.

Se considera, simplemente, que el Ministerio de Defensa, dado el personal y material del que dispone, puede ayudar, eficaz y puntualmente, en la lucha contra el tráfico de drogas.

Conviene reproducir literalmente el contexto en el que aparece la cita al Ministerio de Defensa, como forma de señalar los estrictos límites del apoyo que de él se solicita en la Estrategia Nacional sobre Drogas.

En el capítulo dedicado a las políticas enfocadas a la reducción de la oferta se concede especial importancia a la coordinación entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de éstas con otros Servicios cuya competencia específica pueda repercutir en este ámbito (como es el caso de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera).

En este contexto, se dice expresamente: *dada la complejidad del problema es imprescindible que aporten su esfuerzo a la resolución del mismo distintos Departamentos Ministeriales que disponen de otros medios necesarios para conseguir dicho objetivo, entre ellos los Ministerios de Economía y Hacienda y de Defensa.*

Es decir, que dados los medios de los que dispone el Ministerio de Defensa, muy superiores en determinados terrenos a los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, se le pide que aporte su esfuerzo.

Naturalmente como apoyo a investigaciones policiales y en el marco de operaciones coordinadas por la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas.

En este sentido, la mención que se hace del Ministerio de Economía y Hacienda está referida a los Servicios de Aduanas de él dependientes, que disponen también de determinados medios marítimos y aéreos necesarios en esta lucha. La principal diferencia entre ambos Ministerios es

que la colaboración con el de Economía y Hacienda, y más concretamente con la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, como quiera que está dedicado, en gran medida, a la lucha contra el contrabando de drogas, mantiene una permanente relación tanto con esta Delegación como con las Fuerzas y Cuer-

pos de Seguridad del Estado, con lo que podemos afirmar que su esfuerzo es permanente y continuo, mientras que el que se solicita al Ministerio de Defensa será siempre puntual y discontinuo, dependiendo siempre de que queden superadas las posibilidades del resto de organismos.

CONVENIO DEFENSA-INTERIOR EN MATERIA DE LUCHA CONTRA EL TRÁFICO DE DROGAS

Coincidiendo con los trabajos preparatorios de la Estrategia Nacional sobre Drogas, los titulares de los Ministerios de Defensa e Interior, conscientes de esta problemática, ordenaron establecer los trámites necesarios para materializar la firma de un Convenio de Colaboración entre ambos Ministerios en el que se reflejaran los procedimientos adecuados para materializar los apoyos que

Defensa venía prestando ocasionalmente a Interior en esta materia.

Fruto de esta voluntad política, se constituyó en la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas un Grupo de Trabajo, que, presidido por el Director del Gabinete de Coordinación de la propia Delegación, e integrado por representantes del Ministerio de Defensa y de los Cuarteles Generales de los tres Ejércitos, elaborara un borrador de Convenio de Colaboración para ser presentado a la firma de los titulares de ambos Ministerios.

Tras el establecimiento de los contactos, reuniones y aportaciones necesarias, hoy se dispone de un borrador bastante avanzado de lo que pretendemos sean en el futuro las relaciones entre ambos Ministerios y el apoyo que el de Defensa puede prestar al del Interior en este campo.

Lo dicho hasta ahora no significa que se esté a la espera de concretar todas estas cuestiones para que la lucha contra el tráfico de drogas pueda contar con el

apoyo del Ministerio de Defensa. Lo cierto es que desde siempre se ha contado con su apoyo, y cada vez que ha sido requerido para colaborar en una operación han participado activa y eficazmente. Se trata simplemente de "normalizar" un modelo de colaboración, estableciendo los canales y procedimientos necesarios para ello.



OPERACION TEMPLE. El 4 de julio de 1999 agentes del Cuerpo Nacional de Policía y de Vigilancia Aduanera, con el apoyo técnico del Ministerio de Defensa intervienen el buque TRASMAARE a unas 960 millas al oeste de Canarias cuando transportaba 7.620 kilos de cocaína. Posteriormente fueron intervenidos en tierra otros 5.304 kilos de cocaína y 208 kilos de heroína. Ha sido la mayor operación realizada hasta la fecha en España y una de las más grandes del mundo. (En la foto buque Trasmaare).

EL EJERCITO DEL AIRE EN LA LUCHA CONTRA EL TRÁFICO DE DROGAS

Interesa concretar, dentro de la mención genérica hasta ahora realizada al Ministerio de Defensa, qué apoyos puede prestar concretamente el Ejército del Aire en la lucha contra el tráfico de drogas.

No se trata ahora de relacionar todos y cada uno de los apoyos que, siendo importantes, desempeñan un papel secundario en una operación, tales como traslado de personal y material especializados a las zonas de intervención, transporte de detenidos, etc., sino resaltar el principal, y en muchas ocasiones imprescindible, papel que realiza el Ejército del Aire en este tipo de misiones.

Las investigaciones policiales llegan a determinar la futura llegada de un objetivo durante unas fechas



D.G.G.C.

y unas rutas determinadas. Incluso en ocasiones puede establecerse una zona, relativamente pequeña, por la que se encuentra, pero resulta imprescindible su control.

Sobre los métodos empleados por el Ejército del Aire para la realización de estos controles, es una materia que, además de confidencial, los lectores de esta publicación saben más que las unidades policiales que solicitan el apoyo. Tan sólo resaltar la profesionalidad y eficacia que en este tipo de misiones tiene acreditado el Ejército del Aire, cuya participación en importantes operaciones contra el tráfico de drogas realizadas en nuestro país ha sido determinante.

Entre estas operaciones destaca la operación TEMPLE, desarrollada el 4 de julio de 1999, en la que agentes del Cuerpo Nacional de Policía y de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, con el apoyo técnico del Ministerio de Defensa, intervinieron el buque Trasmaare a unas ¡960 millas! al oeste de Canarias cuando transportaba 7620 kilos de cocaína. Posteriormente fueron intervenidos en tierra otros 5.340 kilos de cocaína y 208 de kilos de heroína. Esta intervención ha sido la mayor operación realizada hasta la fecha en España y una de las más importantes a nivel mundial.

EPÍLOGO

La Estrategia Nacional sobre Drogas 2000-2008 viene a dotar de mejores sistemas de lucha contra el tráfico de drogas en todos sus frentes. Parte, como no podía ser de otro modo, en potenciar todas las políticas preventivas, educativas y de colaboración entre las distintas administraciones, como



Fotografía: Policía

Algunas incautaciones realizadas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

forma inicial y más significativa en esta lucha.

Pero no puede ocultar la realidad de la existencia de unas organizaciones delictivas y un narcotráfico al que el Estado debe hacer frente con todas las armas a su alcance.

Y una de las instituciones que pueden apoyar la lucha contra el tráfico de drogas, que sufren y padecen esta lacra social como el resto de la sociedad de la que nacen y forman parte, son las Fuerzas Armadas, con el personal y los medios que el Estado pone a su alcance para el cumplimiento de las misiones que le son propias.

Sin su colaboración, esfuerzo y dedicación no hubieran sido posibles los grandes logros alcanzados durante los últimos años en esta lucha ■

La prevención de las drogodependencias desde el Plan Nacional sobre Drogas

EMILIANO MARTIN GONZALEZ

Subdirector General del Plan Nacional sobre Drogas

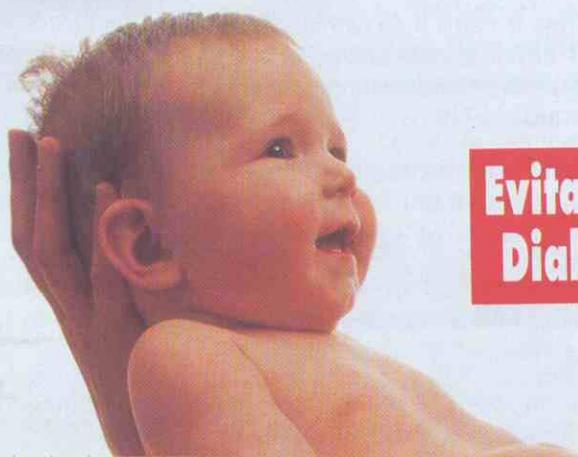
Las primeras acciones preventivas en materia de drogas comenzaron a desarrollarse en nuestro país a finales de la década de los setenta, pocos años después de haberse producido la primera invasión masiva de drogas ilegales y coincidiendo con las incipientes demandas asistenciales motivadas fundamentalmente por consumidores de heroína.

Estas intervenciones preventivas se caracterizaron por producirse de una forma aislada y puntual. Se trataba mayoritariamente de campañas de escasa proyección; charlas informativas en el ámbito escolar, casi siempre impartidas por personas ajenas a la escuela; edición de folletos y otros materiales divulgativos, etc. Sin embargo, ya a comienzos de los ochenta se inicia una tímida intervención institucional y el desarrollo de los primeros programas preventivos dirigidos a diferentes poblaciones destinatarias -escolar, comunitaria, familiar...-

En estos últimos veinte años, la prevención de las drogodependencias ha sufrido una gran evolución en nuestro país, dando lugar no sólo a un incremento considerable de las acciones preventivas sino también a un progreso en los conocimientos que tenemos sobre el tema y a una mejora sustancial en la calidad de las intervenciones. Más recientemente ha habido también una diversificación de los enfoques preventivos para adaptarse a las múltiples manifestaciones del consumo actual, diferente al de los primeros años y ligado fundamentalmente a lo que denominamos "consumos recreativos" -realizados por determinadas poblaciones juveniles, ligados al ocio de fin de semana y al horario nocturno y asociados básicamente a la diversión y a la búsqueda de nuevas sensaciones-

A continuación vamos a realizar un repaso muy sintético de la mayoría de acciones preventivas que se están llevando a cabo en nuestro país. Repaso que

TENER UN HIJO TE CAMBIA LA VIDA...



... PERDERLO AUN MAS.



**Evita las drogas.
Dialoga con él.**

evidencia los indiscutibles logros alcanzados en diferentes ámbitos de intervención -escolar, comunitario, laboral, institucional... también en el ámbito militar- y los avances producidos en los planos teórico y metodológico. No obstante, el reconocimiento de todo lo realizado hasta ahora no debe llevarnos a hacer valoraciones simplistas ni mucho menos triunfalistas. La prevención constituye la estrategia más eficaz y más humanista que podemos aplicar al problema de las drogas, pero también la más compleja, laboriosa y la que exige mayor persistencia y rigor metodológico. Además, estos evidentes progresos no han ido acompañados de una suficiente extensión de los programas preventivos; es decir, se precisa ampliar la implicación y participación de sectores cada vez mayores de la sociedad. De ahí

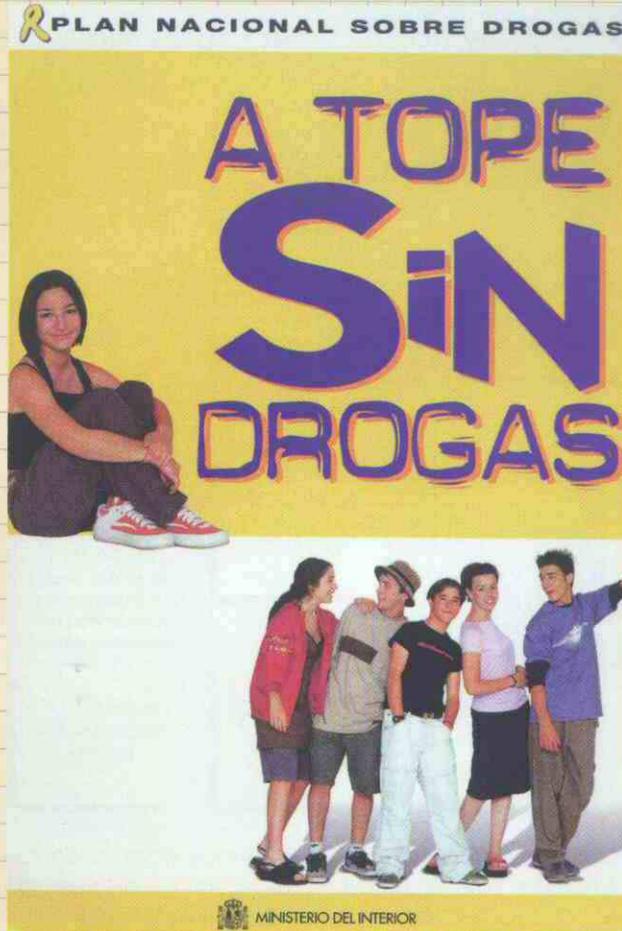
que los objetivos de la "Estrategia Nacional sobre Drogas. 2000-2008" se orienten fundamentalmente a la generalización de estos programas incrementando progresivamente el número de los beneficiarios.

LA PREVENCIÓN DE LAS DROGODEPENDENCIAS EN ESPAÑA

En consecuencia con todo lo anterior, la prevención es el objetivo prioritario del Plan Nacional sobre Drogas (PNSD), prevención que se enmarca en una estrategia global de promoción de la salud y el bienestar.

Pero, cuando hablamos de prevención, no nos referimos a cualquier medida supuestamente preventiva y aplicada de forma espontánea. La prevención que propugnamos desde el PNSD se basa en los siguientes principios básicos:

- Una prevención concebida como educación en valores, competencias y habilidades sociales.
- Una prevención que precisa de la evaluación y el rigor metodológico.
- Una prevención que parte de la articulación de estrategias globales coordinadas.
- Una prevención que se apoya en el conocimiento objetivo de la realidad.



• Una prevención universal que trata de hacerse compatible con la priorización de los grupos de alto riesgo.

• Una prevención que sólo puede llevarse a cabo mediante una creciente participación de la sociedad.

Los principales ámbitos en los que se ha desarrollado la intervención preventiva en España son:

Ámbito escolar

La escuela ha sido siempre un ámbito de reconocida importancia en la prevención y, consecuentemente, uno de los más activos y de los que más ha evolucionado. Podríamos organizar la actuación en la escuela en torno a cuatro ejes fundamentales:

— *La inclusión de la Educación para la Salud en el sistema educativo.*— La puesta en marcha de la Ley Orgánica General del Sistema Educativo en

1990 supuso un punto de inflexión en la actividad preventiva escolar al incluir la Educación para la Salud en la escuela como materia transversal, por lo que los centros educativos habían de asumir la elaboración de un proyecto educativo que contemplara la Educación para la Salud como un objetivo escolar.

Esta implicación del Ministerio de Educación en la prevención de drogodependencias se constata en los recursos de todo tipo destinados a este tema y en la creación de mecanismos de coordinación -figuras de referencia en materia de Educación para la Salud en todas las Direcciones Provinciales como los Asesores Técnicos Docentes de EPS, convenios entre Administraciones para impulsar la prevención escolar, etc.—

— *La formación del profesorado.*— La Educación para la Salud y la prevención de las drogodependencias son consideradas como líneas prioritarias en la formación permanente del profesorado. Las instituciones educativas, los Planes de Drogas y algunas ONG especializadas realizan este tipo de formación. El resultado es la existencia de una amplia oferta de formación al profesorado.

Actualmente, según una encuesta realizada por la FAD (1998), un 53% del profesorado de primaria, secundaria obligatoria y formación profesional declaran haber recibido formación en prevención de las dro-

godependencias y/o en Educación para la Salud. Según los últimos datos aportados por el Ministerio de Educación y Cultura, durante el curso académico 1998-99, en el ámbito territorial que restaba de su competencia fueron formados en prevención de drogodependencias 2.693 docentes.

Sin embargo, parece obvio que se trata de una actividad que debe ser incrementada y no únicamente en cantidad, debe tenderse a una formación que facilite al profesor su aplicación concreta en el aula.

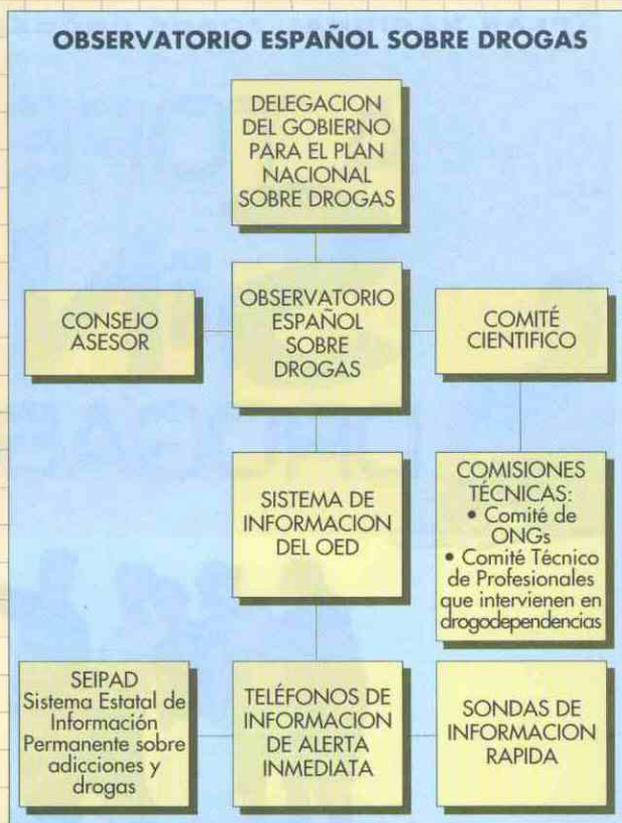
— *La elaboración de materiales didácticos.*— La elaboración de materiales es una de las acciones que hay que destacar en el campo educativo. En una revisión realizada por el Ministerio de Educación y Cultura (1998) se encontraron más de 600 materiales de prevención y

es muy posible que el número real supere con creces esta cifra. Por lo tanto, actualmente disponemos de una gran cantidad de materiales de alta calidad, utilizables desde el entorno escolar.

— *La intervención con los alumnos.*— Hoy existe un gran consenso en España en cuanto a que la intervención con alumnos debe ser realizada a través de los educadores (profesorado, padres y madres); en que no debe centrarse en la mera información sobre drogas, sino abarcar otros factores de riesgo y protección, y en que no debe realizarse de forma puntual. Así, aunque un 72% del profesorado dice abordar el tema de las drogas en el aula, en la mayoría de las ocasiones esta intervención se realiza de forma puntual. Por otro lado, según datos del Observatorio Español sobre Drogas, un 59% de los escolares españoles entre 14 y 18 años reconoce haber recibido información en el aula sobre las drogas.

Ámbito familiar

La familia es reconocida en nuestro país como uno de los ámbitos prioritarios de trabajo en prevención. De aquí que, durante los últimos años, se haya producido un gran desarrollo de la prevención familiar mediante la puesta en marcha de escuelas de padres - la mayor parte de las veces a través de asociaciones de padres y madres de alumnos- y la elaboración de materiales dirigidos a la sensibilización, información y formación de este colectivo. No obstante, siguen aún encontrándose dificultades para llegar a las familias y



generalizar la prevención.

Durante el año 1999 se han realizado desde los Planes Autonómicos y Municipales de Drogas actuaciones preventivas que han llegado aproximadamente a 25.000 familias.

Ámbito comunitario

La comunidad ha sido, junto con la escuela, uno de los ámbitos en los que más se ha focalizado la actuación preventiva en España. Los objetivos perseguidos por las actuaciones en este ámbito han sido tradicionalmente la detección precoz y el trabajo preventivo con menores en situaciones de vulnerabilidad al consumo, tales como los niños con problemas escolares y familiares, los pertenecientes

a barrios y zonas de alta deprivación social y económica, los hijos de drogodependientes y los menores en situaciones de abandono familiar.

Actualmente, y debido a la reciente preocupación social por los nuevos patrones de consumo recreativo, se están potenciando las estrategias de generación de alternativas de ocio y tiempo libre al consumo de drogas, en muchos casos a través de la apertura de centros educativos fuera del horario escolar para el desarrollo de este tipo de actividades, o la utilización de equipamientos públicos en horarios no habituales, como es el caso de los polideportivos municipales durante las noches de los fines de semana.

En esta misma línea, se han desarrollado en los últimos años programas dirigidos a la reducción del daño asociado al consumo de drogas en lugares de ocio enfocados a mejorar la información de los jóvenes sobre los riesgos derivados de sus pautas de consumo. Todas estas actuaciones suelen ponerse en marcha desde los correspondientes planes de drogas, apoyados por las asociaciones y ONG locales.

Ámbito laboral

Las actuaciones más relevantes en este campo se centran en la sensibilización a través de campañas, la formación de mandos intermedios y la detección precoz y derivación a tratamiento de trabajadores con problemas de drogodependencia. Sin embargo, hay que constatar una escasa implantación de estos programas.

Durante 1999, todos los Planes Autonómicos de Drogas han realizado algún tipo de actuación en el medio laboral en colaboración con las organizaciones empresariales y sindicales. Pero quizás el hecho más relevante en este aspecto es la existencia de una Comisión Nacional para la Prevención y el Tratamiento de las Drogodependencias en el Ambito Laboral, que reúne al Plan Nacional sobre Drogas a los dos principales sindicatos -CC.OO. y U.G.T.- y a la CEOE y está destinada a promover los programas de prevención en el mundo del trabajo. Durante 1999 se han promovido sendas campañas de prevención del alcoholismo dirigidas al sector del transporte urbano y al sector del mar.

Ámbito de los medios de comunicación

Los medios de comunicación social son considerados como elementos clave en la generación de valores, actitudes y estereotipos sociales hacia las drogas. Durante los últimos años, la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas ha impulsado diversas campañas dirigidas a sensibilizar a la población sobre los aspectos que relacionan la diversión y el consumo de drogas entre los más jóvenes. La última está destinada a incrementar la percepción del riesgo de consumir drogas en la población juvenil y tiene como objetivo la potenciación de la información objetiva y rigurosa sobre este fenómeno. Su eslogan es: "¡Entérate! Drogas: más información, menos riesgos".

Muchos Planes Autonómicos sobre Drogas y algunas ONGs también han realizado campañas, la mayoría de las veces enfocadas al alcohol y a las drogas sintéticas. En segundo lugar, se han intensificado también las labores de formación de los pro-

fesionales de los medios de comunicación para potenciar una verdadera acción preventiva desde estos medios.

Ámbito institucional

Desde las instituciones se han desarrollado Planes de Prevención en la mayor parte de las Comunidades Autónomas y en los Municipios de más de 50.000 habitantes (en 15 de los diecisiete territorios autonómicos españoles existen planes de prevención; en el caso de los municipios de más de 50.000 habitantes, 53 de los 163 existentes disponen de planes de drogas), lo cual supone que se hayan asignado recursos humanos y económicos para la puesta en marcha de programas de prevención adaptados a las necesidades locales. Por otro lado, las Comunidades Autónomas han financiado, a lo largo de 1.999, un total de 630 Planes Municipales de Drogas. Estos funcionan como estructuras de coordinación entre los diversos sectores y servicios con implicaciones en el tema (sociales, sanitarios, educativos, etc.) capaces de elaborar programas ajustados a la realidad social que enfrentan y de llevarlos a la práctica.

Ámbito de la investigación

En el campo de la investigación, se ha fomentado el desarrollo de la prevención como un campo de trabajo científico. La razón de este interés estriba en las importantes deficiencias de corte teórico y metodológico de muchos de los programas que se llevan a cabo.

Desde esta perspectiva, en 1996 se elaboraron, de forma consensuada con las Comunidades Autónomas, unos criterios básicos de homologación que

deben cumplir los programas preventivos; se han puesto en marcha programas basados en la evidencia científica y rigurosamente evaluados con el fin de que sirvan de modelo de referencia; se han realizado seminarios y publicaciones diversas entre las que hay que destacar el libro sobre "Modelos Teóricos que sustentan los programas de prevención", escrito por el profesor Becoña, y los diferen-



tes seminarios de investigación en colaboración con el NIDA (EE.UU.), y se han difundido instrumentos de apoyo al diseño, planificación y evaluación de programas preventivos en colaboración con el Observatorio Europeo de la Drogas y las Toxicomanías.

Entre todas estas iniciativas, conviene destacar la aplicación y evaluación del programa de prevención

“Construyendo Salud”, programa piloto de prevención aplicado en el marco de un convenio entre el Plan Nacional sobre Drogas y los Ministerios de Educación y Sanidad, con el fin de potenciar modelos de intervención escolar basados en la evidencia científica y contrastados en la práctica. Además de permitir el acceso a 23.777 alumnos y 971 profesores pertenecientes a 334 centros escolares, se

posibilitó la obtención de unos resultados muy positivos mediante un proceso riguroso de evaluación. La experiencia se ha difundido a la comunidad escolar a través de una publicación ad hoc.

Ámbito legislativo

Diez de las diecisiete Comunidades Autónomas disponen de Leyes sobre Drogas. Nueve de ellas hacen referencia al control de la publicidad y venta de bebidas alcohólicas y tabaco. Otras tres CCAA disponen de leyes específicas de control sobre publicidad y venta de estas sustancias. En el resto existen medidas dirigidas al control de la venta pero no de la publicidad. La edad mínima de venta de tabaco/alcohol a menores oscila entre los 16 y los 18 años, siendo esta última la mayoritaria.

PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS

¿lo harías?

ENTÉRATE
drogas: más información,
menos riesgos

www.sindrogas.es 900 150 000

Con la colaboración de

PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS

¿lo harías?

ENTÉRATE
drogas: más información,
menos riesgos

www.sindrogas.es 900 150 000

Con la colaboración de

PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS

¿lo harías?

ENTÉRATE
drogas: más información,
menos riesgos

www.sindrogas.es 900 150 000

Con la colaboración de

El Observatorio Español sobre Drogas como instrumento de prevención.

En 1998, la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas puso en marcha el Observatorio Español sobre Drogas (OED), una estructura cooperativa, que integra un amplio abanico de fuentes de información, procedentes de diferentes instituciones públicas y privadas, que aportan información actualizada sobre diversos aspectos relacionados con los consumos de drogas, las drogodependencias y los problemas sanitarios y sociales asociados a éstas.

Con la creación de este órgano se trataba de integrar de un modo coherente toda la información disponible sobre las drogas, permitiendo disponer de una evaluación periódica del problema y generando, además, nuevos instrumentos de investigación y análisis del fenómeno que permitiesen anticipar nuevos patrones de uso y problemas vinculados a los mismos, facilitando la definición de políticas y la toma de decisiones.

A través de estas funciones, el Observatorio puede convertirse –de hecho, está ya actuando como tal– en un instrumento enormemente útil en materia de prevención. Efectivamente, mediante la información recopilada a través de los diversos indicadores que maneja, y del análisis de esa información realizado por el Consejo Asesor y los diferentes Comités técnicos que lo forman (Comité Científico, Comité

de Organizaciones no Gubernamentales y Comité Técnico de Profesionales), disponemos de un panorama cada vez más preciso de la evolución de las drogas y las drogodependencias en nuestro país, de forma casi simultánea al desarrollo de esta evolución. Esto nos permite, pues, tener un conocimiento objetivo de la realidad y responder de forma adecuada a los cambios producidos en este campo, instrumentando políticas de prevención y atención global para enfrentarnos a ellos con mayor eficacia.

El Observatorio dispone asimismo de un Centro de Información y Documentación y de una web propia que facilitan información y documentos a organismos públicos y privados, investigadores y público en general.

LA PREVENCIÓN EN LAS FUERZAS ARMADAS

A fin de establecer instrumentos de coordinación para llevar a cabo una acción integrada en materia de drogas, atendiendo tanto a la prevención de su consumo como a la asistencia primaria que corresponda en el ámbito del Ministerio de Defensa, en junio de 1995 se creó la Comisión del Plan General de Prevención del Consumo de Drogas en las Fuerzas Armadas.

De acuerdo con el mismo, todos los años se desarrollan diferentes programas y actividades en el seno de los tres Ejércitos, en colaboración con los Planes Autonómicos de Drogas y distintas Organizaciones no Gubernamentales.

Entre las actividades más destacadas llevadas a cabo en 1999 (último año del que contamos con datos definitivos en la Delegación del Gobierno pa-

“En el Ejército de Tierra, se ha impartido la siguiente formación:

- *Curso/Seminario de Formadores de Mediadores*
- *En la Región Militar Centro y en la Zona Militar de Melilla, un Curso de Formadores de Mediadores para Mandos*
- *IX Curso de Guías de perros detectores de drogas Asimismo, convocado por la Dirección General de Reclutamiento y Enseñanza Militar, en colaboración con la FAD, se ha celebrado el III Curso de Formadores de prevención de las Drogo dependencias y el I Curso de Ampliación para Formadores”.*

(Memoria del Plan Nacional sobre Drogas. Año 1999).

“En la Armada, se han celebrado cursos de formación básica continuada en los cursos de capacitación siguientes:

- *Ascenso a Oficial General*
 - *Capitán de Corbeta/Comandante de la Escala Superior de Oficiales*
 - *Capitán de Fragata/Teniente Coronel de la Escala de Oficiales*
 - *Alumnos del último curso de las Escalas Superior de Oficiales y de Oficiales*
 - *Ascenso a Suboficial Mayor*
 - *Alumnos de acceso de la Escala de Suboficiales*
- Por otra parte, en la Zona Marítima del Mediterráneo, en colaboración con la FAD, la Comunidad Autónoma de Murcia y el Ayuntamiento de Cartagena, se ha celebrado el I Curso de Formación para Mediadores y el II Curso de Formación para Formadores”.*

(Memoria del Plan Nacional sobre Drogas. Año 1999).

“En el Ejército del Aire se han impartido conferencias en los cursos de capacitación para:

- *Comandantes de la Escala Superior de Oficiales*
 - *Tenientes Coroneles de la Escala de Oficiales*
 - *Suboficial Mayor de la Escala de Suboficiales*
 - *Alumnos del último curso de la Academia General del Aire*
 - *Militares de Empleo (Oficiales) del Ala 78*
- Formación de Formadores y de Mediadores en el Grupo de Seguridad del Cuartel General del Aire”.*

(Memoria del Plan Nacional sobre Drogas. Año 1999).

ra el Plan Nacional sobre Drogas), pueden destacarse las siguientes:

- Elaboración de un programa de prevención para servir de modelo en las unidades del Ejército de Tierra.
- Potenciación de las actividades socioculturales y deportivas dentro de los programas de prevención.
- Elaboración por el Ejército de Tierra de un programa de formación de formadores para ser aplicado a nivel regional.
- Actividades de información y sensibilización a los contingentes de tropa y marinería, mediante ciclos de conferencias, charlas, distribución de soportes publicitarios y diverso material de prevención.
- Actividades de formación en los cursos de capacitación para oficiales y jefes de los tres Ejércitos.

Entre los objetivos que se preveían para el año 2000 cabe citar:

- Supresión del tráfico de drogas en el interior de las unidades militares.
- Continuar con la formación de mediadores y formadores.
- Fomentar la participación en actividades de ocio y tiempo libre.
- Mantener por encima del 50% el nivel de analíticas de orina para la determinación de drogas entre el personal militar.
- Ampliar la capacidad de detección de drogas, incrementando las intervenciones con perros detectores.

Como puede apreciarse, las acciones impulsadas en el ámbito militar reflejan claramente la amplitud de estrategias que actualmente se contemplan en los programas preventivos y la voluntad de implicarse en una proyecto común del que nadie debe sentirse excluido. Una política eficaz de prevención pasa por la imprescindible colaboración de las Administraciones Públicas y la concienciación y participación de la sociedad en su conjunto. ■

El fondo de bienes decomisados por tráfico de drogas y otros delitos relacionados

JOSÉ ANGEL MANZANO GARCIA

Subdirector de Gestión y Relaciones Institucionales

Los graves problemas sociales, sanitarios y de orden público que el uso indebido de las drogas y su tráfico ilícito ocasionan a la sociedad, tanto a nivel individual como colectivo, han obligado a ésta, fundamentalmente a través de los poderes públicos, pero también mediante la acción de los colectivos sociales, a adoptar medidas tendentes a paliar sus consecuencias, tomando como punto de partida una estrategia global de promoción de la salud y el bienestar social.

Junto a las medidas de prevención de las toxicomanías y de asistencia e inserción social y laboral de los drogodependientes, se considera necesario potenciar las actuaciones dirigidas a conseguir una reducción de la oferta de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, siendo el control de este mercado ilícito y la persecución de sus principales redes de enriquecimiento uno de los principales objetivos de gran parte de los gobiernos y organizaciones internacionales.

Asimismo, el notable crecimiento del narcotráfico y su cada vez mayor universalización ha provocado la búsqueda de líneas de cooperación internacional, siendo ésta uno de los elementos clave de la eficacia de toda política de drogas.

Como consecuencia de esta realidad, la "Convención de Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas", celebrada en Viena en diciembre de 1988, y de la que España es parte desde julio de 1990, estipula, en su artículo 5, que para realizar una eficaz lucha contra el narcotráfico es imprescindible despojar a los responsables del tráfico ilícito tanto de los instrumentos utilizados en la comisión del hecho delictivo como de aquellos bienes que se hubiesen generado como consecuencia del mismo.

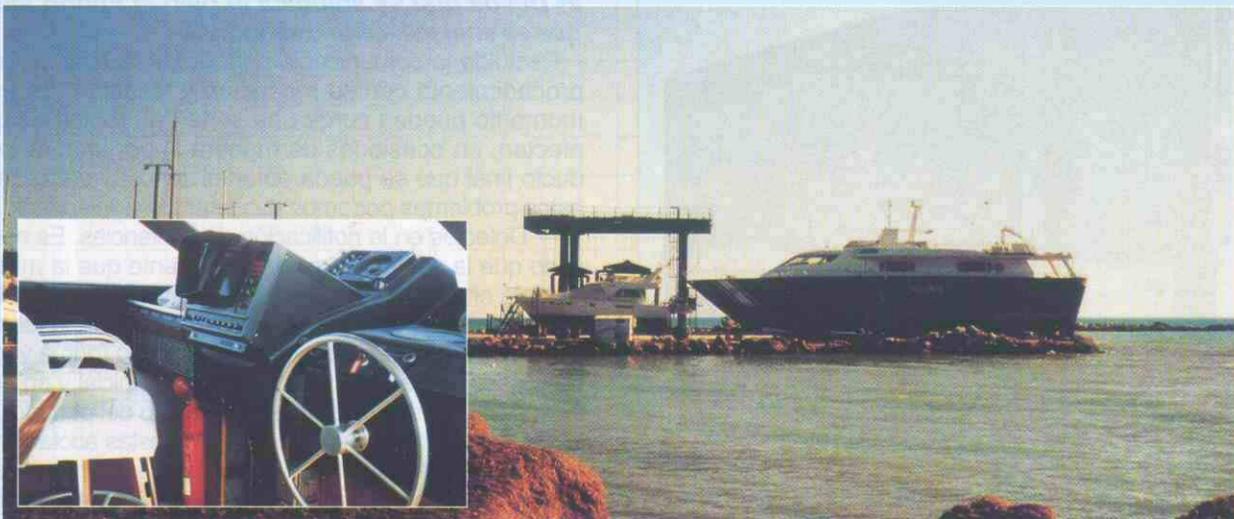
El poder económico que para las organizaciones criminales genera el narcotráfico ha obligado a los Estados a adoptar acciones dirigidas a contrarrestar esos beneficios económicos. De esta manera, se considera que en la lucha contra el narcotráfico no sólo deben utilizarse la multa y la pena privativa de libertad, sino que también es necesario, como señala la citada Convención de Naciones Unidas en su Preámbulo "privar a las personas dedicada al tráfico ilícito del producto de sus actividades delictivas y eliminar así su principal incentivo para tal actividad".

En este contexto, el ordenamiento jurídico español ha experimentado, en los últimos años, una revitalización de la figura del comiso mediante sucesivas reformas de la Legislación Penal, iniciadas en 1988. Estas modificaciones han introducido una regulación específica para los delitos de tráfico ilícito de drogas y blanqueo de capitales derivados de dicho tráfico. Esta regulación específica ha ampliado la figura general del comiso para incluir en él el "provecho o ganancias obtenidas con el delito", y ha reforzado sus posibilidades de aplicación, en la acertada creencia, "de que las sanciones económicas son tanto o más eficaces que las privativas de libertad para combatir un tipo de delincuencia que genera importantes beneficios económicos".

Esta línea político-criminal en materia de tráfico de drogas encuentra su plasmación en el artículo 374 del Código Penal, cuyas principales características son las siguientes:

1º Serán objeto de decomiso las drogas tóxicas, los estupefacientes, las sustancias psicotrópicas, los denominados precursores (aquellos equipos, materiales o sustancias necesarios para el cultivo, producción y fabricación ilícita de estupefacientes, drogas tóxicas o sustancias psicotrópicas), y los efectos y bienes que hayan servido de instrumento para la comisión del delito y las ganancias de ellos obtenidas.





Buque intervenido, asignado provisionalmente a Vigilancia Aduanera, y posteriormente subastado.

2º El tercero no responsable del delito y propietario de la cosa, ha de serlo de buena fe para que no le resulte aplicable el comiso.

3º Se prevé también la posibilidad de autorización por la autoridad judicial de la utilización provisional de los bienes decomisados por parte de la policía judicial encargada de la represión del tráfico ilegal de drogas, en tanto no se dicte la sentencia definitiva que determine su adjudicación al Estado o su devolución al encausado.

4º Por último, se determina que: "los bienes, efectos e instrumentos definitivamente decomisados por sentencia se adjudicarán al Estado".

Con esta mención expresa se excluye el régimen específico de comiso en el ámbito de la drogodelincuencia del régimen genérico del Código Penal, en el que si bien los bienes decomisados pasan a ser titularidad del Estado, el producto de su venta está sujeto al cumplimiento de las responsabilidades civiles del culpable del delito (pago de multas, de costas procesales, etc.).

Con este régimen de comiso específico, los bienes decomisados pasan directamente, en virtud de sentencia firme, a la titularidad del Estado, por lo que desde ese instante no pueden considerarse del penado y, por tanto, no integran el patrimonio susceptible de cubrir la reparación del daño causado y la indemnización de perjuicios a la víctima.

La concreción de los fines y usos que han de darse a los bienes, efectos y ganancias que hayan sido objeto de comiso se ha llevado a cabo a través de la Ley 36/1.995, de 11 de diciembre, de creación de un fondo procedente de los bienes decomisados por tráfico de drogas y otros delitos relacionados, posteriormente desarrollada por el Real Decreto 864/1997, de 6 de junio.

En virtud de esta normativa, los bienes, efectos e instrumentos objeto de comiso por delitos contra la salud pública mediante sentencia judicial firme son adjudicados definitivamente al Estado e integrados en un

Fondo cuyos recursos están destinados a satisfacer algunas de las necesidades materiales que se vienen planteando en España en torno al fenómeno de las drogas, tanto en su vertiente del control del tráfico ilícito de éstas, como en el ámbito de la reducción de la demanda.

Los fines a los que se destina este Fondo son, en particular:

- los programas de prevención de toxicomanías, asistencia de drogodependientes e inserción social y laboral de los mismos.

- la intensificación y mejora de las actuaciones de prevención, investigación, persecución y control de los delitos relacionados con el tráfico de drogas.

- y la cooperación internacional en las anteriores materias.

En cuanto a los destinatarios y beneficiarios de los bienes y cantidades líquidas que forman el Fondo, la Ley efectúa una relación de los organismos públicos e instituciones sociales que, por su actuación en el desarrollo de los fines antes citados, son los adecuados para llevarlos a cabo: Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, Comunidades Autónomas y Entes Locales, organizaciones no gubernamentales o entidades privadas sin ánimo de lucro cuya labor se desarrolla en materia de drogodependencias, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Servicio de Vigilancia Aduanera, Fiscalía Especial para la Prevención y Represión del Tráfico Ilegal de Drogas, organismos internacionales para el desarrollo de programas en esta materia y cualquier otro órgano de la Administración General del Estado para el desarrollo de programas dirigidos a la lucha contra las drogodependencias.

En todo caso, al menos el 50% de las cantidades existentes en el Fondo deben destinarse a financiar programas de prevención de toxicomanías, asistencia de drogodependientes e inserción social y laboral



de los mismos, puesto que son los drogodependientes los grandes perjudicados por este tipo de delincuencia.

La Mesa de Coordinación de Adjudicaciones es el órgano encargado de gestionar la actividad del Fondo. Es un órgano colegiado, presidido por el Delegado del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, y del que forman parte, además, tres Vocales representantes del Ministerio de Hacienda, un representante del Ministerio de Justicia y dos del Ministerio del Interior. Tiene atribuidas la competencia de decidir sobre el destino final de los bienes del Fondo, de concretar los beneficiarios y destinatarios de éstos si se opta por su cesión, y de distribuir las cantidades líquidas entre los posibles beneficiarios. En el desempeño de sus funciones cuenta con la colaboración de la Subdirección General de Gestión y Relaciones Institucionales de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas y de las Delegaciones provinciales y especiales de Economía y Hacienda.

El proceso que se sigue desde que un bien es incautado hasta que se decide sobre su último destino, puede dividirse en tres grandes fases:

1ª Desde la incautación del bien hasta que se dicta sentencia

Una vez realizada la operación policial se ponen a disposición de la autoridad judicial el bien o los bienes incautados.

El juez decide si se procede o no al decomiso provisional de los mismos.

Durante el procedimiento judicial y hasta que se dicte sentencia, los bienes decomisados pueden o bien ser depositados o bien ser adjudicados provisionalmente a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad para su utilización en la lucha contra la droga.

Una vez que la autoridad judicial dicta sentencia, en la misma puede señalar que el bien se devuelva a su propietario, si éste resulta absuelto, o adjudicarlo definitivamente al Estado, comunicándose a la Mesa de Coordinación de Adjudicaciones.

2ª Desde que se adjudica el bien al Fondo hasta que se enajena, cede o abandona

Recibida la comunicación por la Mesa ésta inicia el procedimiento con su recepción y tasación. En este momento pueden surgir una serie de problemas que afectan, en ocasiones de manera importante, al producto final que se pueda obtener de los bienes. Entre estos problemas podemos destacar los siguientes:

— Defectos en la notificación de sentencias. Es necesario que la sentencia recoja claramente que la misma se dicta en un proceso por delitos contra la salud pública y que contenga información clara que permita la identificación de los bienes y su lugar de depósito (que a veces ha variado respecto al lugar de depósito inicial y en ocasiones sólo se señala que es el domicilio del penado). Si la sentencia no recoge correctamente estas acotaciones se produce una dilación en el procedimiento que ocasiona importantes perjuicios económicos, derivados tanto de la depreciación de los bienes por el tiempo transcurrido, como del aumento de los gastos de depósito.

- Importancia de la traba de los bienes incautados. Es preciso que el órgano judicial, al incautarse o decomisarse provisionalmente un bien, ordene la realización de anotaciones preventivas en los Registros Públicos (de la Propiedad, de Automóviles, de Buques o Mercantil) que aseguren la efectividad del posible comiso definitivo.

- Deterioro de los bienes. El tiempo que transcurre hasta que se dicta la sentencia definitiva, la falta de vigilancia en muchos depósitos y la depreciación de determinados bienes (vehículos y embarcaciones) por el transcurso del tiempo, contribuyen a que el valor de los mismos no alcance en muchas ocasiones ni siquiera a cubrir los gastos generados por su conservación y custodia.

Una vez que se ha identificado y tasado el bien, y a la vista de las circunstancias del mismo (estado de conservación, gastos derivados de su conservación, etc.) se decide sobre su destino final, que será con carácter general la enajenación mediante subasta pública¹.

Excepcionalmente, se puede optar por la cesión gratuita a alguno de los beneficiarios señalados en la Ley. En este supuesto, y a los efectos de dar la máxima publicidad, con el fin de que todos los posibles beneficiarios puedan acceder en condiciones de igualdad a su adjudicación, se prevé realizar una oferta que se publica en el Boletín Oficial del Estado. Las solicitudes de cesión deben hacer constar el destino o finalidad a los que se aplicarán los bienes, que deberán ser los previstos en la Ley. Los bienes asignados no pueden ser enajenados, arrendados o cedidos por los beneficiarios sin la autorización expresa de la Mesa, ingresándose el producto de su venta o arrendamiento en el Fondo.

También se puede acordar el abandono del bien, siempre que de esta manera la Mesa considere de manera motivada que se satisfacen mejor los intereses públicos (tener unos gastos de conservación muy elevados que no se compensan con lo que pudiera obtenerse con su enajenación, bien por su valor o bien por

¹ Las fotografías muestran diferentes bienes decomisados.

que se considere que la subasta podría quedar desierta), su enajenación directa (en los supuestos previstos en el Reglamento del Fondo) o su adscripción definitiva (a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que dispusieran, hasta el momento, de su utilización provisional acordada por la autoridad judicial).

3º La distribución de las cantidades líquidas del Fondo por parte de la Mesa

La Mesa distribuye entre los beneficiarios que señala la Ley, y de acuerdo con los criterios establecidos anualmente por el Consejo de Ministros, las sumas de dinero decomisadas por sentencia y que hayan sido ingresadas en el Fondo, así como aquellas otras que tengan su origen en la enajenación de los bienes.

Los criterios propuestos para el año 2001 por la Mesa de Coordinación de Adjudicaciones son una continuidad de los aprobados para el año 2000 y responden a los postulados de la Ley del Fondo y de la Estrategia Nacional sobre Drogas para los años 2000-2008.

La distribución de estas cantidades se realiza entre los beneficiarios previa presentación de los programas que en relación con el control de la oferta o con la reducción de la demanda de drogas (prevención, asistencia o inserción social y laboral de los drogodependientes) vayan a llevarse a cabo.

Toda esta actividad del Fondo es objeto de control, como el resto de las actuaciones de la Administración. En particular, los recursos líquidos existentes en el Fondo se integran en los Presupuestos Generales del Estado, sometiéndose, por tanto, a la normativa presupuestaria y a los controles propios de la Intervención General del Estado y del Tribunal de Cuentas.

Asimismo, y dentro del primer trimestre de cada ejercicio económico, el Presidente de la Mesa remite a las Cortes Generales un informe completo sobre la actividad del Fondo, en el que se recogen tanto el detalle de las principales operaciones como los datos económicos más destacados que permitan conocer el alcance de sus actividades en relación a los fines establecidos por la Ley.

A pesar de que el Fondo lleva funcionando escasos cuatro años, podemos señalar que el esfuerzo realizado está dando sus frutos. Esta afirmación es claramente demostrable a través de los siguientes datos:

— Las cantidades que han engrosado el Fondo entre 1996 y 2000, han ascendido a más de 3.300 millones de pesetas, la mayor parte de los cuales proceden de las cantidades líquidas decomisadas y el resto del producto de las enajenaciones de los bienes que integran el Fondo.

— El volumen y los tipos de bienes decomisados hasta diciembre de 2000, son los siguientes:

JOYAS.....	1080
EMBARCACIONES.....	428
INMUEBLES.....	6
OBJETOS.....	1.336
VEHICULOS.....	2.320
TOTAL	5.170

— Los acuerdos adoptados sobre el destino de los bienes en ese mismo período son los que se recogen a continuación:

ACUERDOS DE ABANDONO			
VEHICULOS	OBJETOS	JOYAS	EMBARCACIONES
853	670	88	28
ACUERDOS DE ENAJENACION			
VEHICULOS	OBJETOS	JOYAS	EMBARCACIONES
749	61	486	146
ACUERDOS DE ADSCRIPCION DEFINITIVA			
VEHICULOS	OBJETOS	JOYAS	EMBARCACIONES
140	14	---	7
TOTAL			
VEHICULOS	OBJETOS	JOYAS	EMBARCACIONES
1.742	745	574	174

— Las cantidades líquidas del Fondo se han distribuido entre los beneficiarios siguiendo los criterios adoptados cada año por el Consejo de Ministros. Hasta finales de 2000 se ha acordado la distribución de 2.680 millones de pesetas. De esta cantidad, el 33,56 (899 millones) se ha destinado a actuaciones relacionadas con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, el 61,26% (1.641 millones) a actuaciones dirigidas al control de la demanda y el 5,18% (138 millones) para atender los gastos de gestión del Fondo.

CONTROL DE LA OFERTA	
D.G. Policía	360.000.000 pts
D.G. Guardia Civil	360.000.000 pts.
Servicio de Vigilancia Aduanera	141.000.000 pts.
Fiscalía Antidroga	17.000.000 pts.
Otros (CICAD, SEPBLAC, OCNE)	21.456.530 pts.
TOTAL	899.456.530 pts.
REDUCCION DE LA DEMANDA	
Comunidades Autónomas	811.327.059 pts.
Corporaciones Locales	470.000.000 pts.
ONG's	240.000.000 pts.
D.G. Plan Nacional sobre Drogas	47.472.444 pts.
Instituto Nacional de Toxicología	39.000.000 pts.
CICAD (OEA)	34.000.000 pts.
TOTAL	1.641.799.503 pts.
Gestión del Fondo	138.855.052 pts.
TOTAL	2.680.111.085 pts.

Finalmente, cabe señalar que tras los primeros años de gestión del Fondo, los resultados obtenidos son muy positivos, sobre todo si se tiene en consideración, en particular, la falta de antecedentes y el volumen de cantidades líquidas y de bienes gestionados.

Para los próximos años, además de promover alguna modificación normativa que permita agilizar la gestión y cubrir alguna laguna, se espera resolver los problemas detectados (relativos principalmente a los depósitos y tasaciones de bienes), así como normalizar la celebración de subastas públicas en la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (para 2001 están previstas trece)

La coordinación operativa en la lucha contra el tráfico de drogas

BENIGNO ZAMORANO ATIENZA

Director del Gabinete de Coordinación de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas

El Delegado del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, tiene, entre otras competencias, la de coordinar, por delegación de los responsables nacionales de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (el Secretario de Estado de Seguridad, dependiente del Ministro del Interior), la actuación de las unidades policiales dedicadas a la lucha contra el tráfico de drogas y blanqueo de capitales vinculados a dicho tráfico y de éstas con otros servicios del Estado cuya competencia específica pueda repercutir en este ámbito, como es el caso de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, organismo dependiente del Ministerio de Hacienda.

En concreto tiene asignada la competencia de coordinación en materia de:

1. Delitos de tráfico de drogas y blanqueo de capitales relacionado con dicho tráfico cuyo enjuiciamiento corresponda, por razón de territorio, a la Audiencia Nacional
2. Cualesquiera otros delitos de este ámbito de especial trascendencia o complejidad.
3. Delitos conexos con los anteriores.

El desarrollo de estas competencias de coordinación exige la existencia de una estructura policial de apoyo al Delegado para el ejercicio de estas competencias: El Gabinete de Evaluación y el Gabinete de Coordinación.

En concreto es el Gabinete de Coordinación quien asume la coordinación de las investigaciones que se llevan a cabo

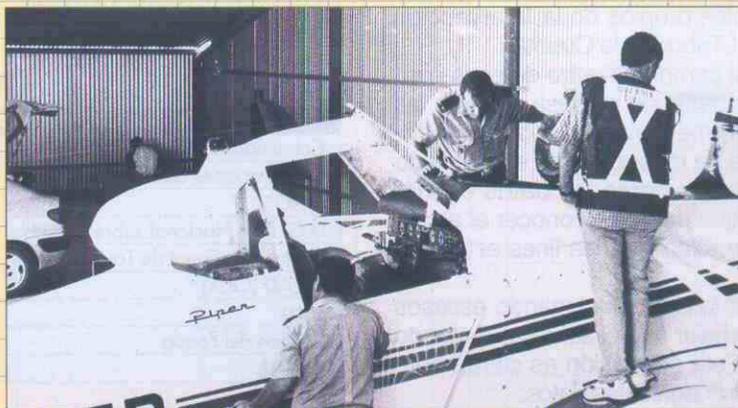
en este ámbito, además de desarrollar labores de recepción y análisis de información para la elaboración de estudios monográficos referidos al control de la oferta.

La coordinación operativa obliga al Gabinete de Coordinación a la realización de determinadas funciones, tales como:

- Recibir y centralizar los datos sobre investigaciones que puedan ser objeto de explotación conjunta y, en su caso, proponer las correspondientes medidas de coordinación.
- Recibir las novedades de los Servicios que, por su especial relevancia, deba conocer de forma inmediata el Delegado del Gobierno.
- Canalizar las peticiones sobre entregas controladas que requieran actuaciones coordinadas.
- Celebrar las reuniones conjuntas de coordina-

ción con los Jefes de los Servicios afectados.

Los componentes del Gabinete se distribuyen en Servicios, Secciones y Grupos incardinados en un mismo organigrama que prescinde del Cuerpo de procedencia en busca de una mejor coordinación y eficacia. En un modelo como el español, que contempla la problemática de las drogodependencias desde un punto de vista integral, la presencia de miembros policiales en la Delegación, es decir, el personal dedicado al control de la oferta, viene a suponer el 32% de su organización y personal.



D.G.G.C.



D.G.G.C.



“Algunos de los medios utilizados por la Guardia Civil y la Agencia Tributaria, en la operación “Escorpio”, desarrollada en las provincias de Málaga y Cádiz, donde se incautaron 4.109 kilogramos de Resina de Hachís, 12 embarcaciones y 14 vehículos”.

Especial interés tiene en este sentido el Área de Coordinación que, dirigida por un Comisario del Cuerpo Nacional de Policía, dispone de una Sección de Operaciones integrada por un Jefe de Sección de Policía, otro de la Guardia Civil y otro de Vigilancia Aduanera, todo ello dentro del Gabinete de Coordinación, al mando de un General de la Guardia Civil.

MODELO ESPAÑOL DE COORDINACIÓN

En un sistema policial como el Español, con la existencia de diversos Cuerpos de Seguridad con competencias en la materia, resulta obvio que la actividad de los organismos que actúan en la lucha contra el tráfico de drogas, debe estar dotada de un grado de cohesión que permita un correcto funcionamiento de todos ellos en la consecución de los objetivos que les han sido asignados. Es evidente además, que esta cohesión es más difícil de alcanzar cuanto mayor sea el número de servicios competentes en la materia.

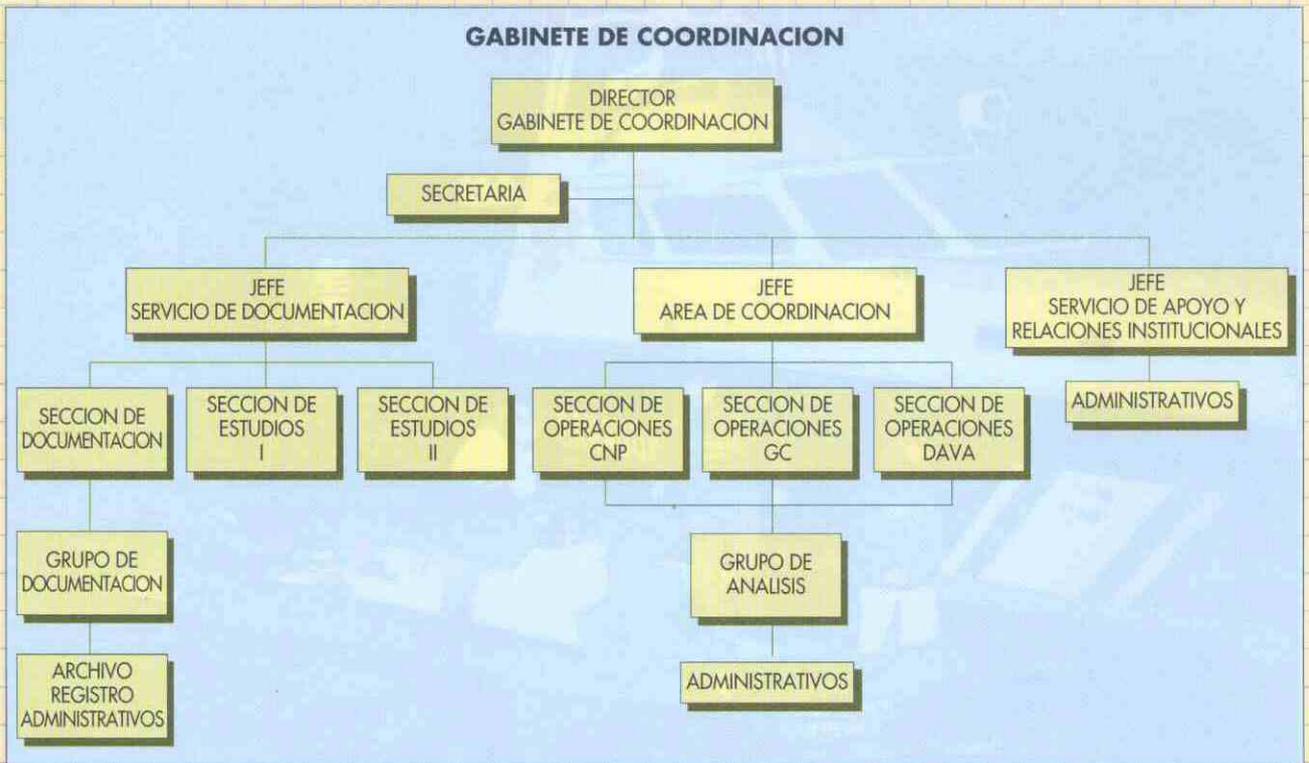
En este contexto, adquiere especial trascendencia, más que un imposible deslinde preciso de competencias y cometidos, la organización de la acción conjunta de los distintos organismos policiales im-

plicados, por lo que resulta mayor la necesidad de la coordinación como pauta y canal de integración de todos los esfuerzos, por pragmáticas razones de eficiencia y economía.

En España, como decimos, la coordinación está atribuida al Delegado del Gobierno para el PNSD, pero ello no significa que exista una jerarquía sobre los Cuerpos de Seguridad. De hecho esta potestad coordinadora es compatible con la autonomía de las diferentes fuerzas policiales españolas, ya que mantienen la titularidad y el ejercicio de sus competencias.

Si bien, esta potestad de coordinación reduce el margen de decisión de los órganos coordinados, pues queda condicionado por otra decisión obligatoria que se le superpone, no puede llegar a tal punto que lo anule, ya que en ese caso se colocaría a tales órganos en situación de dependencia jerárquica o cuasi-jerárquica, situación que no se produce en nuestro país.

Por otra parte, la legitimidad y el alcance de las medidas de coordinación vendrán siempre determinados por su fin específico, que no puede ser otro que el de perseguir la cohesión o coherencia de la acción policial en su conjunto contra el tráfico ilícito de drogas o el blanqueo de capitales.



Las medidas, medios y mecanismos de relación puestos en marcha por la Delegación, tras seis años de ejercer la función de coordinación entre las diferentes Unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y otros Servicios competentes en este ámbito, han permitido establecer canales ágiles y directos de comunicación entre dichos órganos, es decir se ha creado una "cultura de la coordinación", generada y desarrollada como consecuencia de la propia actividad de la Delegación.

REALIZACIÓN PRÁCTICA DE LA COORDINACIÓN

En España, desarrollan misiones contra el tráfico de drogas y el blanqueo, principalmente los siguientes Cuerpos o Servicios del Estado:

- Cuerpo de la Guardia Civil (GC).
- Cuerpo Nacional de Policía (CNP).
- Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA).

También participan en este campo las Policías Autonómicas y Locales. En el ámbito económico existe una unidad específica, el Servicio Ejecutivo de la Comisión de Prevención de Blanqueo de Capitales e Infracciones Monetarias, dependiente del Banco de España. En el plano judicial existe una Fiscalía Especial para la Prevención y Represión de Tráfico Ilícito de Drogas.

Cada Cuerpo policial, y resto de organismos, desarrolla sus investigaciones con total independencia y autonomía, existiendo puntuales intercambios de

información, pero, como en otros países, surgen conflictos de competencia.

La coordinación operativa que se realiza en España, se refiere, en principio, a estos tres Cuerpos o Servicios, aunque pueden participar, y de hecho participan, el resto de organismos del Estado. Dicha coordinación surge en los supuestos de:

— *Coincidencia de objetivos investigados:*

Cualquier coincidencia en una investigación entre dos o más Cuerpos genera un conflicto de competencias que pone en marcha los mecanismos de coordinación de la Delegación. Coordinación que se activa por orden judicial, por orden de la Fiscalía Especial Antidroga, o a petición de uno de los Cuerpos.

— *Necesidad de apoyo de otro Cuerpo o Servicio:*

En algunos supuestos, cuando para el desarrollo de alguna operación, los medios de los que disponen dichos Cuerpos o Servicios son insuficientes, la coordinación exige solicitar apoyos exteriores a otros organismos del Estado, tales como otros Cuerpos, las Fuerzas Armadas, Sanidad, etc.

Básicamente, la coordinación se realiza a través de las reuniones necesarias. En estas reuniones los Cuerpos o Servicios afectados por la coincidencia en los objetivos investigados o que han solicitado su apoyo, analizan los datos operativos disponibles, planifican en conjunto el dispositivo a desarrollar y los medios a utilizar y distribuyen objetivos en función de sus competencias, posibilidades de actuación, etc.

Como método de resolución de conflictos se pro-

picia la colaboración o adopción de acuerdos entre las Unidades que corresponda. Los Cuerpos o Servicios implicados facilitan la información necesaria, con el objeto de que la Delegación, como responsable de solventar el conflicto, tenga suficientes elementos de juicio para tomar la determinación que beneficie a la mejor consecución del resultado.

La coordinación de los Cuerpos y Servicios implicado en la lucha contra el tráfico ilegal de drogas y el blanqueo de capitales relacionado con dicho tráfico, se materializa en un doble nivel:

— En el caso de producirse cualquier conflicto de competencias entre los Cuerpos y Servicios implicados, interviene el Delegado del Gobierno, que resolverá en ejecución de las funciones de coordinación que le otorga la ley (R.D. 1449/2000).

— Por otra parte, cuando las circunstancias descritas en el párrafo anterior se producen entre Unidades Periféricas de los Cuerpos y Servicios, dentro del ámbito territorial provincial o autonómico, acudirán o remitirán al Delegado o Subdelegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de que se trate para que él, en el ejercicio de sus funciones de dirección y coordinación de la actividad de los distintos servicios de la Administración Civil del Estado, así como mando directo de las FyCSE, resuelva la situación planteada.

En todos estos supuestos, una vez establecidos los mecanismos de coordinación por la Delegación, se sigue la operación hasta su explotación.

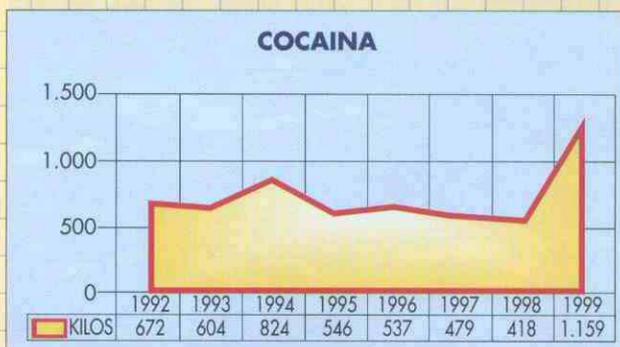
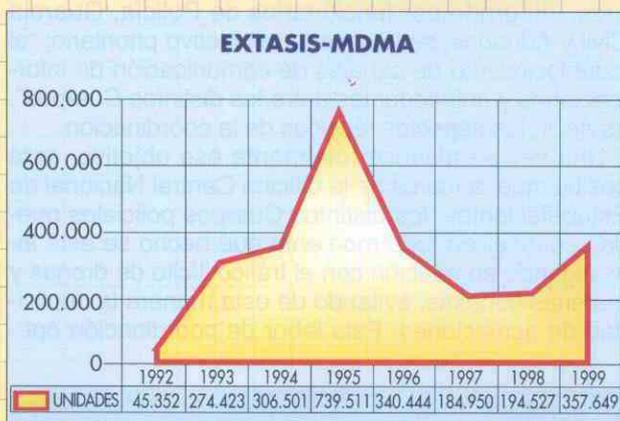
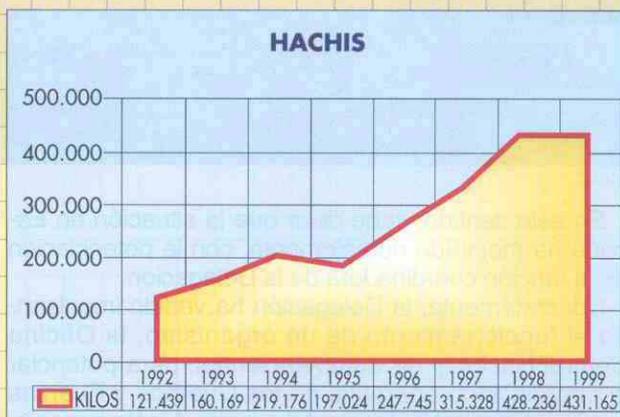
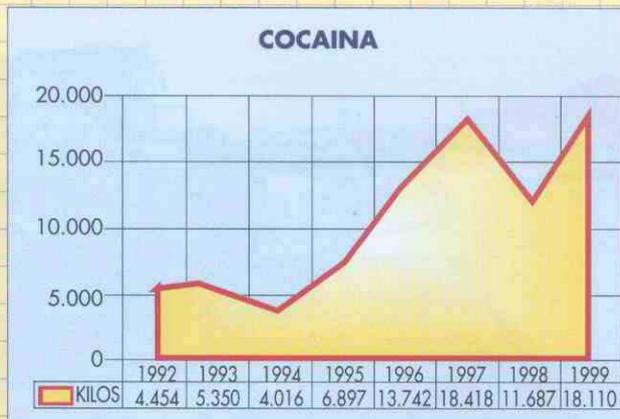
Además de este modelo general de coordinación, el Gabinete participa en otros dispositivos concretos como son las Campañas de Verano contra el tráfico de drogas en zonas de ocio coordinadas y diseñadas desde la Delegación del Gobierno, así como en operativos de carácter internacional realizados en colaboración con otros países de nuestro entorno.

PERSPECTIVAS DE FUTURO DE LA COORDINACIÓN OPERATIVA

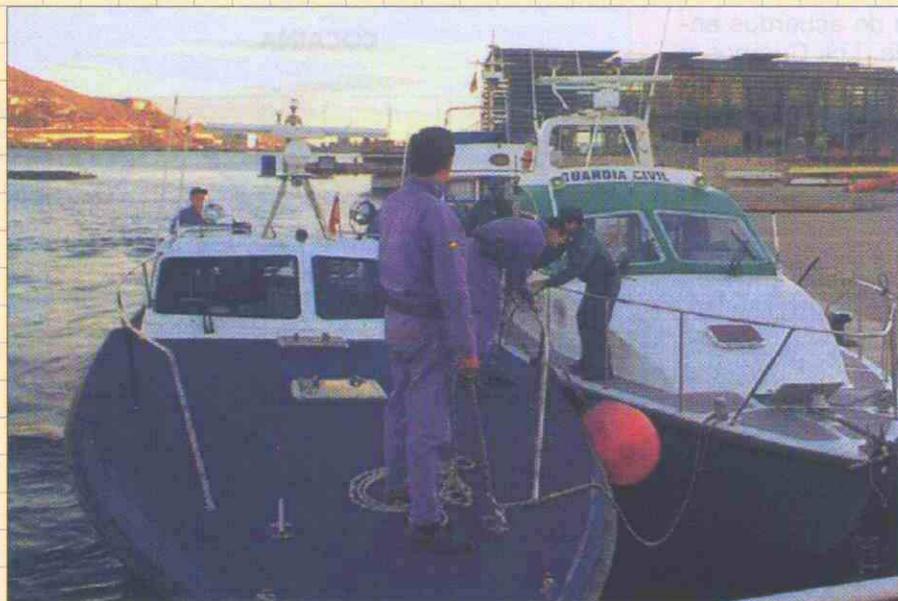
El narcotráfico y todas las actividades con él relacionadas ha tenido en los últimos años una gran incidencia en España, al igual que en el resto del mundo.

La problemática suscitada por la droga no tiene una solución fácil. Los resultados que se obtienen a nivel nacional e internacional, por buenos que sean no resultan todo lo satisfactorios que se desearía y obligan a un replanteamiento constante de la estrategia contra el narcotráfico.

Es precisa la perfecta coordinación y el constante intercambio de información entre los organismos antidroga y los competentes en el blanqueo de dinero, en las investigaciones de redes de narcotraficantes de cierta entidad, que cuentan con apoyos logísticos para el reciclaje del dinero.



Evolución registrada en España durante los últimos años en la incautación de estupefacientes.



D.G.G.C.



Revista Policía

En este sentido, cabe decir que la situación en España ha mejorado notablemente, con la potenciación de la función coordinadora de la Delegación.

Concretamente, la Delegación ha venido impulsando el funcionamiento de un organismo, la Oficina Central Nacional de Estupefacientes, para potenciar la coordinación operativa de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y Vigilancia Aduanera. A este organismo, integrado por funcionarios de Policía, Guardia Civil y Aduanas, se le señala un objetivo prioritario: "el establecimiento de canales de comunicación de informaciones y antecedentes entre los distintos Cuerpos", es decir, los aspectos técnicos de la coordinación.

Una vez se alcance totalmente ese objetivo, será posible que, a través de la Oficina Central Nacional de Estupefacientes, los distintos Cuerpos policiales puedan conocer en todo momento qué hecho se está investigando en relación con el tráfico ilícito de drogas y materias conexas, evitando de esta manera la duplicidad de actuaciones. Esta labor de coordinación ope-

rativa, incipiente en estos momentos, tendrá su culminación en un futuro próximo.

Precisamente este es el enfoque que pretendemos dar al Gabinete de Coordinación en el futuro. No se trata tanto de coordinar operaciones concretas, que también se seguirán coordinando, sino en establecer unos mecanismos de colaboración y apoyos puestos a disposición de todos los Cuerpos.

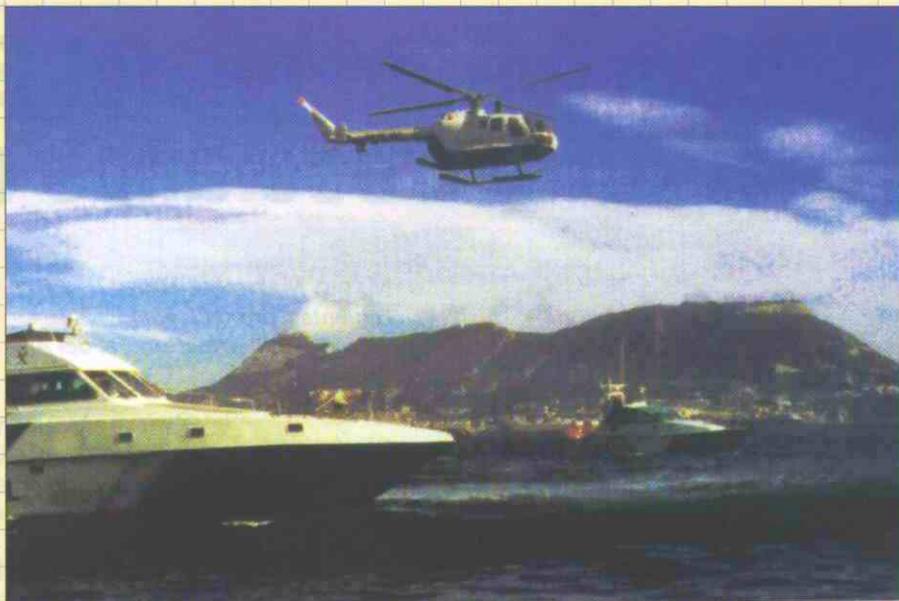
Es decir, la coordinación entre Cuerpos estará implantada en España, ya lo está siendo, de manera estructural, superando el modelo puntual que ha regido hasta ahora. Naturalmente esto exigirá un gran esfuerzo en la instauración de formas de colaboración, que pretendemos abordar en los próximos años y sobre los que ya estamos trabajando.

En esta situación, el Gabinete de Coordinación sería el garante del correcto funcionamiento de los sistemas de coordinación automatizados ya establecidos, solucionando los conflictos que pudieran generarse.



INTERVENCIONES, DENUNCIAS Y DETENCIONES





D.G.G.C.

EL MINISTERIO DE DEFENSA EN LAS OPERACIONES COORDINADAS POR LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO PARA EL PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS

Las solicitudes de apoyos al Ministerio de Defensa se realizan, lógicamente, en los casos en que los medios de las Fuerzas de Seguridad son insuficientes para alcanzar los objetivos previstos.

Normalmente vienen referidos a asuntos en los que se requiere el control de buques en alta mar o en el traslado de agentes policiales a estas zonas para interceptar un cargamento de estupefacientes, situaciones en las que los medios policiales se manifiestan claramente insuficientes.

Se trata pues de investigaciones que requieren una minuciosa preparación, en las que se consigue la incautación de grandes cantidades de sustancias estupefacientes, así como la desarticulación de las redes delictivas más importantes que operan en nuestro país.

Desde el año 1996, el Ministerio de Defensa ha colaborado con la Delegación en un total de dieciséis (16) operaciones antidroga diseñadas en treinta y cinco (35) reuniones de coordinación. Si cuantitativamente estas cifras son importantes, dado que indican la realización de una media de tres operaciones anuales, lo más significativo desde el punto de vista cualitativo es que entre ellas se encuentran algunos de los mayores logros de España en la lucha contra el tráfico de drogas.

Efectivamente hay operaciones que no hubieran podido realizarse sin la colaboración del Ministerio de Defensa y que han marcado verdaderos hitos en la historia de la lucha contra el tráfico de drogas en nuestro país, circunstancia que motiva que estos especialmente agradecidos de la colaboración de las Fuerzas Armadas en esta lucha.

Se dice frecuentemente que la lucha contra el tráfico de drogas requiere la colaboración, en la medida de sus posibilidades y competencias, de todos los organismos del Estado.

En el caso del Ministerio de Defensa, como se ha explicado, la colaboración no queda en una mera declaración de buenas intenciones, sino que trasciende al terreno práctico, con un apoyo real sin el que no hubiera sido posible culminar con éxito investigaciones de gran importancia.

España forma parte del reducido grupo de países que en los últimos años han interceptado grandes cargamentos de estupefacientes en alta mar en puntos muy alejados de la costa. Ello sólo ha sido posible gracias a la calidad de las informaciones policiales conjugadas con la inestimable colaboración de nuestras Fuerzas Armadas. Esperamos que en el futuro esta colaboración siga ofreciendo los mismos éxitos. ■

EVOLUCION DE LA COLABORACION DEL MINISTERIO DE DEFENSA CON LA DELEGACION DEL GOBIERNO PARA EL PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS EN OPERACIONES CONTRA EL TRAFICO DE DROGAS



Plan antidroga del Ejército del Aire: trece años después

MARIO MARTINEZ RUIZ

Teniente Coronel Médico

Grupo Antidroga del Cuartel General del Aire

¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?

Desde siempre el hombre ha consumido drogas, de distintas maneras y con diferentes objetivos (religiosos, místicos, recreativos, curativos, laborales, etc.). La mayoría de las drogas clásicas (opio, coca, alcohol, alucinógenos) se obtienen de la naturaleza, generalmente plantas (fruto de la adormidera, hoja de la coca, vid, determinados cactus y hongos americanos, cannabis). Su consumo, hasta principios del siglo XX, era legal y perfectamente localizado en el mundo. A partir de este momento, que coincide con el descubrimiento de la sustancia química activa, y sus derivados, responsable de los efectos (morfina y heroína a partir del opio, cocaína de la coca, LSD del cornezuelo del centeno, mescalina del cactus peyote, psilocibina del hongo psylocibe, THC del cannabis), el fenómeno se hace expansivo, incontrolado y, finalmente, ilegal. Curiosamente casi todas las drogas de abuso fueron medicamentos legales. En la actualidad existen drogas fabricadas enteramente en el laboratorio: son las sintéticas o de diseño.

El problema de las drogodependencias es hoy más complejo. La situación actual del consumo de drogas ilegales es muy distinto a la de hace tan sólo unos años. Se han producido muchos cambios, tanto en la sociedad como en el tipo de drogas consumidas y en los modos y patrones de consumo. La brusca aparición del SIDA ha resultado trágica, a la

vez que ha determinado el descenso de la utilización de la vía intravenosa por parte de los usuarios de drogas. Las nuevas drogas de síntesis, como el éxtasis, plantean problemas añadidos: mayor toxicidad, menor control y vacío legal.

El hecho de que la edad de inicio del consumo de drogas esté muy próximo a la de los militares de tropa profesional (cuadro 1), a que se trate de un fenómeno de gran contagiosidad y universalidad, a que existan drogas legales como el alcohol, y a que nada ni nadie esté vacunado contra este problema, hace que las Fuerzas Armadas deban asumir el riesgo y afrontarlo mediante medidas prácticas, reales, coherentes y coordinadas que traten de evitar el consumo de drogas en las unidades, garantizando de ese modo la salud y la seguridad individual y colectiva. Realizar medidas utópicas o pensar que una unidad está impermeabilizada contra la droga son argumentos desfasados por la propia realidad social (cuadro 2).

Droga es cualquier sustancia que, una vez introducida en el organismo a través de distintas vías (esnifada, inyectada, inhalada o por vía oral), tiene capacidad para alterar ciertas funciones físicas y mentales, sensaciones, estado de ánimo o percepciones sensoriales. El objeto de nuestra atención será, por supuesto, las sustancias psicotrópicas, esto es, las que tienen especial efecto sobre el sistema nervioso central (el cerebro).

Cuadro 1

EDAD DE INICIO DEL CONSUMO DE TABACO, ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN ESPAÑA. 1995-1999

	EDAD MEDIA (AÑOS)		
	1995*	1997	1999
PRIMER CIGARRILLO	16,00	16,60	16,70
CONSUMO DIARIO ALCOHOL	18,40	18,50	18,60
ALCOHOL	**	16,80	16,90
CANNABIS	18,10	19,10	19,20
ÉXTASIS	21,00	19,90	20,70
COCAINA	21,10	21,30	21,60
HEROINA	20,10	20,40	18,90

(*) Datos referidos al grupo de edad de 15-65 años.

(**) Datos no disponibles en la Encuesta Domiciliaria de 1995.

FUENTE: Dirección General del Plan Nacional sobre Drogas. Observatorio Español sobre Drogas.

EVOLUCION DEL CONSUMO (PORCENTAJE) DE DROGAS EN ESPAÑA. 1995-1999

Cuadro 2

	ALGUNA VEZ			ÚLTIMOS 12 MESES			ÚLTIMOS 30 DIAS			DIARIO		
	1995*	1997	1999	1995*	1997	1999	1995*	1997	1999	1995*	1997	1999
TABACO	**	68,30	65,10	**	44,90	43,70	**	40,60	39,80	34,80	32,90	32,60
ALCOHOL	**	89,90	87,10	68,20	77,80	74,70	53,00	60,70	62,70	14,60	12,90	13,70
CANNABIS	13,50	21,70	19,50	6,80	7,50	6,80	3,10	4,00	4,20	0,70	0,90	1,10
ÉXTASIS	1,90	2,50	2,40	1,20	1,00	0,80	0,30	0,20	0,20			
COCAINA	3,20	3,20	3,10	1,80	1,50	1,50	0,40	0,50	0,60			
ALUCINOGENOS	**	2,60	1,90	**	0,90	0,60	**	0,20	0,20			
ANFETAMINAS	**	2,50	2,20	**	0,90	0,70	**	0,30	0,20			
INHALABLES	**	0,70	0,60	**	0,20	0,10	**	0,10	0,10			
HEROINA	1,00	0,50	0,40	0,50	0,20	0,10	0,30	0,20	0,10			
BASE/CRACK	**	0,40	0,30	**	0,10	0,20	**	< 0,1	0,10			

(*) Datos referidos al grupo de edad de 15-65 años.

(**) Datos no disponibles en la Encuesta Domiciliaria de 1995.

FUENTE: Delegación del Gobierno del Plan Nacional sobre Drogas. Observatorio Español sobre Drogas.

De forma característica, para que una sustancia sea considerada como droga de abuso deben darse dos circunstancias: la búsqueda compulsiva y el consumo de esa sustancia. En general estas dos características resumen las tres propiedades fundamentales, tradicionales y definitorias de las drogas: dependencia psíquica o psicológica (adicción), dependencia física y tolerancia en el sujeto consumidor. Con fines prácticos hablamos de drogas de abuso al referirnos a sustancias que presentan al menos dos propiedades de las tres anteriores. Todavía podríamos añadir una cuarta propiedad: el daño para la salud colectiva.

Por dependencia psicológica se entiende precisamente eso, el estado mental que impulsa a consumir la droga para experimentar los efectos. Dependencia física es ya un estado en el que la privación o supresión de la administración de la droga desencadena una verdadera enfermedad (síndrome de abstinencia o "mono"). La tolerancia consiste en la disminución de los efectos con el uso continuado de la droga o, lo que es lo mismo, la necesidad de aumentar la cantidad de consumo de droga para experimentar los mismos efectos.

Existen muchas clase de drogas productoras de estos efectos. Algunas son legales y muy arraigadas en nuestra cultura como el alcohol, el tabaco o los fármacos que prescribimos los médicos (tranquilizantes, antidepresivos). Otras son ilegales, como el hachís, la cocaína, la heroína, el éxtasis y todas aquellas que circulan fuera del ámbito sanitario

y no tienen finalidad terapéutica. Sea cual fuere la forma de consumirlas, las drogas pasan a la sangre y, a través de ella, al cerebro y a todo el organismo, provocando los efectos que caracterizan a cada sustancia, y que básicamente son tres: estimulación, depresión o distorsionar la realidad. Son las sustancias estimulantes, tranquilizantes y alucinógenas, respectivamente (cuadro 3).

LEGISLACION BASICA ANTIDROGA

En la institución militar el consumo de drogas es un agravante de cualquier acción delictiva (Régimen Disciplinario y Código Penal Militar). En la institución civil es un eximente (Código Penal Civil). En éste último se castiga el tráfico como delito contra la salud pública, no el consumo (Art. 368). Las drogodependencias son tratadas en diferentes tratados legislativos según el ámbito de aplicación: Reglamento General de la Circulación, Ley de Prevención de Riesgos Laborales, Código Penal, Ley del Servicio Militar, Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas y Código Penal Militar.

En las Fuerzas Armadas el consumo de drogas es motivo para la no selección y para la exclusión por pérdida de aptitudes psicofísicas. Además, consumir bebidas alcohólicas durante el servicio o con ocasión del mismo, y consentir o tolerar tal conducta; así como embriagarse en unidades o vistiendo de uniforme, o públicamente cuando afecte a la imagen de la Institución Militar, son supuestos que

CLASIFICACION PRACTICA DE LAS DROGAS DE ABUSO

Cuadro 3

DEPRESORES DEL SNC	ESTIMULANTES DEL SNC	PERTURBADORES DEL SNC
ALCOHOL	Cocaína y derivados (crack)	Alucinógenos: LSD, etc.
DERIVADOS DEL OPIO: MORFINA, HEROINA, METADONA, ETC.	Anfetaminas	Derivados del cannabis: hachís y marihuana
MEDICAMENTOS ANSIOLITICOS O HIPNOTICOS	Nicotina	Inhalables: pegamentos, colas, gasolina, lacas, etc.
GHB O ÉXTASIS LIQUIDO	Otros: Cafeína, antidepresivos, etc.	Drogas de síntesis: éxtasis, "droga del amor", ice, etc.

el Régimen Disciplinario tipifica como falta leve (Arts. 7.23 y 7.24).

Por el contrario, son consideradas faltas graves, según el Régimen Disciplinario de las FAS, consumir alcohol en acto de servicio de armas o portándolas, y consentir o tolerar tal conducta; así como la introducción, tenencia y consumo de drogas de abuso en unidades, o consentir o tolerar tales conductas, o el consumo de drogas de abuso vistiendo de uniforme o públicamente cuando afecte a la imagen de la Institución Militar (Arts. 8.8 y 8.9).

Mediante expediente gubernativo podrá imponerse sanción disciplinaria extraordinaria a los militares profesionales en el caso de embriagarse o consumir drogas de abuso con habitualidad, entendiéndose por habitualidad cuando se tenga constancia de tres o más episodios de tales conductas en un periodo no superior a dos años (Art. 17.3). Por lo tanto, el concepto de "habitualidad" puede también referirse a la positividad repetida en pruebas de análisis para detección de drogas en orina. La negación al sometimiento a pruebas legalmente establecidas para la comprobación de consumo de drogas está tipificado como falta, sin perjuicio de otras acciones legales que pudieran iniciarse.

El militar que, en acto de servicio de armas o transmisiones, se encuentre bajos los efectos de una intoxicación aguda por consumo de alcohol u otras drogas, resultando excluida o disminuida su capacidad para prestarlo, comete un delito de acuerdo al Código Penal Militar, con pena superior en grado si se trata de un militar que ejerciere mando (Art. 148).

En cuanto al derecho laboral, la embriaguez habitual o toxicomanía, si repercuten negativamente en el trabajo, son motivo de despido disciplinario del trabajo, sobre todo en trabajos de responsabilidad (Estatuto de los Trabajadores, Art. 54.2.f) o, al menos, de sanciones por faltas muy graves (Convenio único del Personal Laboral de la Administración General del Estado, Art. 80.c.15).

Para los profesionales de carrera de las FAS, la dependencia a drogas y alcohol es considerada causa para el pase a la reserva por incapacidad psicofísica. A esta situación se llega si previamente no ha sido posible la rehabilitación y reinserción. El tratamiento se lleva a cabo en situación de baja laboral. En caso de precisar ingresar en centros especiales, ajenos a la red asistencial militar, el ISFAS dispone de "ayuda económica por drogadicción y alcoholismo".

EVOLUCION HISTORICA DEL PADEA

Para hacer frente al problema de la droga en las Fuerzas Armadas, los ejércitos fueron organizándose en forma de planes específicos: Prevención y Control de la Droga en el Ejército de Tierra (PYCODE, 1981); Grupo Experimental Antidroga de la

ZME de la Armada (GEAD, 1982), ampliado como Plan Antidroga de la Armada (PLADA, 1990); y Plan Antidroga del EA (PADEA, 1988).

El PADEA nació como consecuencia de una serie de comisiones iniciadas en 1980. La primera de ellas se denominó "Comisión de Estudio para el Problema de la Droga en el Ejército del Aire". En junio de 1984 se elaboró un informe para el Estado Mayor Conjunto sobre consumo de drogas en el Ejército del Aire.

En noviembre de 1984, la Revista Aeronáutica y Astronáutica, en su número 527, publica el dossier sobre "La Droga", del que son autores el coronel del Arma de Aviación Tomás Ruiz Vegara, el capitán médico del Cuerpo de Sanidad del Aire Mario Martínez Ruiz y el capitán farmacéutico del Aire Antonio Aguilar Ros. En ese dossier, el autor de este trabajo exponía la necesidad y las bases para la creación de un Plan Antidroga del EA (PADEA), y en el que se presentaba un estudio basado en la realización de encuestas de opinión sobre las drogas en la tropa.

Del 24 al 26 de abril de 1985 tuvieron lugar en Madrid, en el entonces Grupo del Cuartel General del Mando Aéreo de Combate (antigua Agrupación de Tropas de la Avda. de Portugal-Casa de Campo), hoy desactivado, las I Jornadas Nacionales de Lucha Antidroga del Ejército del Aire, en las que su organizador y jefe de la Sección de Sanidad, el entonces capitán médico del Cuerpo de Sanidad del Aire Mario Martínez Ruiz presenta el embrión del futuro PADEA, sobre la base de los planes Counterpush Program (USAFE), Drug of Abuse Testing Program (USAF) y Drug and Alcohol Abuse Control Program (USAF), así como de la experiencia del PYCODE y del GEAD españoles. Estas Jornadas contaron con la participación del Fiscal General Antidroga José Jiménez Villarejo y de los responsables del PYCODE, GEAD, así como de los principales planes antidroga de ejércitos extranjeros (USAFE, Alemania e Italia). Por el Ejército del Aire, además del mencionado capitán, intervino el coronel del Arma de Aviación Tomás Ruiz Vergara, destinado por entonces en la Subsecretaría de Defensa, quien posteriormente pasaría voluntariamente a la situación de reserva, abandonando una brillante carrera militar, para dedicarse íntegramente a la ayuda de los drogodependientes más necesitados, ayuda humanitaria que no interrumpió hasta llegada su muerte, ocurrida el 12 de enero del 2000. Asistieron también, a dichas Jornadas, dos observadores del Estado Mayor, el Tcol. Fernando Zamorano (Seguridad) y el Tcol. Anselmo Pérez (Orgánica). Las conclusiones de estas Jornadas sirvieron de base para la elaboración, por la Sección de Seguridad de la División de Operaciones (DOP) del Estado Mayor del Aire (EMA), de una serie de informes, uno para para el JEMA (15 de noviembre de 1985), y dos para la

Dirección General de Personal (DIGENPER) del Ministerio de Defensa (MINISDEF) (16 de diciembre de 1985 y 9 de septiembre de 1986), sobre la lucha contra la droga en nuestro Ejército.

En su sesión del 27 de octubre de 1984, el Congreso de los Diputados encomendó al Gobierno la elaboración de un plan de prevención contra la droga. El Consejo de Ministros constituyó para ese fin un grupo interministerial. A propuesta de dicho grupo fue aprobado por el Consejo de Ministros de 24 de junio de 1985 el Plan Nacional sobre Drogas (PNSD), creándose un Grupo Interministerial, cuya Secretaría la ostentaría el Delegado del Gobierno para el PNSD, entonces adscrito al Ministerio de Sanidad y, en la actualidad, al Ministerio de Interior.

En noviembre de 1986 se celebran en Las Palmas (MACAN) las II Jornadas Nacionales de Lucha Antidroga del EA, organizadas por el Tcol. Farmacéutico del Aire José M^á Gómez Coll, en las que intervino, entre otros, el Delegado del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, Miguel Solans.

Entre los años 1986 y 1988 una Comisión dependiente de la Sección de Seguridad de la DOP del EMA, se encargará del estudio, redacción y elaboración del PADEA, que por fin es aprobado como norma militar el 22 de marzo de 1988 por el entonces JEMA Federico Michavila Pallarés (figura 1). La Comisión para el seguimiento y desarrollo del PADEA inicia su andadura en mayo de 1988, dependiente de la entonces Dirección de Servicios de Personal (DSP), hoy Dirección de Asistencia al Personal (DAP), del Mando de Personal (MAPER).

Más recientemente, la Dirección General del Reclutamiento y Enseñanza Militar (DIGEREM) del Ministerio de Defensa, encargada de la coordinación en el Grupo Interministerial para el PNSD, siguiendo en gran parte el modelo del PADEA, estableció las bases para el Plan General de Prevención del Consumo de Drogas en la FAS (1995), aprobado finalmente el 1 de agosto del 2000, con la intención de coordinar los tres planes, sobre todo en el área del tratamiento centralizado de la información, obtenida a partir de los resultados analíticos y de las fichas informatizadas que sobre consumo, tenencia y tráfico, son elaboradas por las diferentes unidades, centros y organismos (UCOs), y de la formación de mediadores y de formadores.

CARACTERÍSTICAS DEL PADEA

El PADEA es una norma militar aprobada por el JEMA y actualizada periódicamente. En el momento actual se está procediendo a la tercera revisión.

Las características que más distinguen al PADEA del resto de los planes militares son la pluridisciplinariedad y la estructura orgánica.

En efecto, la idea original del PADEA, a la vista de la experiencia internacional y nacional de otros planes militares, contempla la idea de "grupo" o "equipo" para la toma de decisiones. Esta idea se plasma en la composición de los diferentes niveles orgánicos en los que se estructura. Cualquier plan, medida o acción que tenga que ver con las drogas de abuso y su entorno (prevención, tenencia, consumo, disuasión, asistencia, control analítico, represión y tráfico) debe ser consensuada por un grupo o equipo formado por profesionales que, sensibles y especializados en el problema, aceptan voluntariamente su misión. Estos equipos básicamente están formados por representantes del Cuerpo General (destinados fundamentalmente en Personal y en Seguridad), del de Sanidad (Medicina, Farmacia y Psicología) y del Jurídico, contando eventualmente con cualquier otro profesional que se considere de interés: jefes de escuadrilla, capellán, mediadores, etc.

La segunda característica del PADEA es su organización. Antes hemos hablado de grupos o equipos, e intencionadamente hemos omitido el término

no tan utilizado en nuestro ámbito como es el de comisión. Al diseñar el PADEA tuvimos en cuenta los aspectos positivos y negativos de una comisión. La idea de temporalidad, de burocracia (actas) y de competencia en asesoramiento, sin claro poder de decisión, eran algunos

de los aspectos negativos. La comisión sirvió para crear y desarrollar el PADEA; pero, una vez en funcionamiento, ya no existe. Por el contrario, el PADEA se articula en grupos y equipos permanentes distribuidos en tres niveles: el primer nivel, ubicado en el Cuartel General del Aire, forma el Grupo Antidroga del EA (GADEA); el segundo nivel se encuentra situado en los Mandos Intermedios, formando los Grupos Antidroga (GAD) del MACEN, del MALEV y del MAEST; el tercer nivel se articula en las unidades, formando los equipos antidroga (EAD). En cada nivel se repite el perfil profesional de los componentes. El Jefe del GADEA pertenece a la Comisión Permanente del Plan de Prevención de Drogas del MINISDEF.

Otra peculiaridad orgánica del Primer Nivel del PADEA (GADEA) es su dependencia, como sección, de la DAP del MAPER, mientras el PYCODE y el PLADA funcionan como comisiones permanentes y dependientes de su Estado Mayor respectivo. Indudablemente aquí también existen ventajas y desventajas. Pero en el diseño del PA-



Figura 1. Logotipo del Plan Antidroga del Ejército del Aire

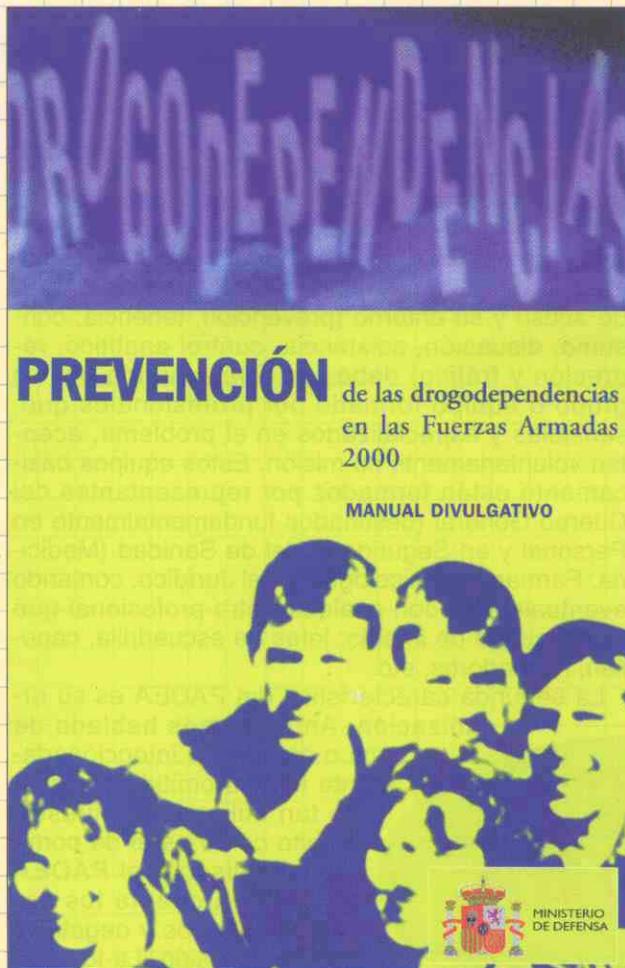


Figura 2.- Manual de Prevención de Drogodependencias (MINISDEF, 2000). Autor principal: Tcol. Mario Martínez Ruiz (PADEA).

DEA premió la idea de la droga como un problema fundamentalmente de la persona, si bien con connotaciones sobre la seguridad. Desdramatizar, informar y humanizar el problema eran algunos de los objetivos. Por último, la prevención, herramienta decisiva íntimamente relacionada a Personal (Dinamización y Calidad de Vida), hacía que fuera precisamente ese su destino natural. Además, al garantizarse la representación del resto de profesionales, no existiría ninguna parcela desligada del problema.

OBJETIVOS DEL PADEA

El PADEA incluye acciones de Prevención, Intervención, Cooperación, Evaluación y Coordinación.

Entre las acciones preventivas, el PADEA incluye aquellas destinadas a formación periódica específica de profesionales en centros de enseñanza del Ejército del Aire (Centro de Guerra Aérea, CIMA, Academia Básica del Aire (ABA), ESTAER, etc.), información específica en no profesionales (cuidando que los mensajes no sean contrapreventivos) y pre-

vencción inespecífica en unidades (dinamización y ocupación del tiempo libre). En el año 2000, el MINISDEF editó un manual de prevención sobre drogas, del que es autor el firmante de este artículo (figura 2).

La intervención se realiza fundamentalmente mediante registros manuales, revistas con perros en colaboración con las comandancias de la Guardia Civil, detección analítica de sustancias sospechosas por equipos portátiles en unidades, así como mediante la detección de drogas en orina, para lo que se cuenta con una red de laboratorios de identificación y confirmación distribuidos por la geografía española (Madrid, León, Zaragoza, Albacete, San Javier, Sevilla, Mallorca, Las Palmas).

El PADEA coopera con el Plan Nacional sobre Drogas, con los Planes Autonómicos y Municipales, Universidades y con ONG,s como la Fundación de Ayuda contra la Drogadicción (FAD). Las unidades también pueden firmar convenios con las Comunidades Autónomas a las que pertenecen.

La Evaluación es continua y se basa en encuestas de opinión y estudio evolutivo de resultados analíticos. Cuatrimestralmente, todas las unidades deben enviar ficha informatizada, al Primer Nivel, sobre los casos de consumo, tenencia o tráfico. Los Laboratorios de Farmacia también remiten información, a través de la Dirección de Sanidad (DISAN), sobre los resultados de los análisis de drogas en orina practicados, tanto aleatorios y anónimos, como los dirigidos con ocasión de incidentes o accidentes. Anualmente se realiza una Jornada a la que asisten representantes de todos los niveles para evaluar el Plan, exponer los problemas, programar actividades y diseñar nuevas acciones.

La coordinación corre a cargo del Primer Nivel, que trata principalmente de programar actividades preventivas, centralizar los recursos analíticos, distribuir material de formación e información, recibir y tratar la información de los EADs, diseñar estrategias de control, participar en foros nacionales e internacionales sobre drogodependencias, establecer lazos profesionales de colaboración con organismos civiles y elevar al Mando las necesidades de los niveles inferiores.

PADEA: TRECE AÑOS DESPUÉS

El PADEA es un Plan maduro. Nació en 1988, pero sus antecedentes hay que buscarlos en la primera mitad de la década de los 80. Es difícil evaluar un Plan de estas características. La evaluación exacta se debería realizar con respecto a una situación en la que no se hubiera implantado este Plan. ¿Qué hubiera pasado si el Ejército del Aire no hubiera tenido el PADEA? La pregunta no tiene una respuesta exacta, en el sentido matemático de la expresión. Personalmente creo que lo que hubiera

ocurrido es una situación de auténtico desastre. Afortunadamente, el Ejército del Aire se adelantó a una situación que muchos preveíamos imparable. Muchos profesionales recordarán los numerosos casos de drogodependencias en esa década de los 80, sobre todo en unidades aisladas y carentes de una organización programada del ocio y del tiempo libre de los soldados. Muchos también recordarán esas cantinas y bares repletas de bebidas alcohólicas. Accidentes de armas y de tráfico, faltas disciplinarias y expedientes de exclusión del Servicio Militar, eran la antesala de un problema general y generacional, del que las Fuerzas Armadas debían saber salir.

Durante estos trece años la actividad del PADEA ha sido febril. Han existido tres fases de actividad. En la primera, fase de instauración, el Primer Nivel asumió prácticamente todo el protagonismo, sobre todo en el aspecto normativo, analítico y formativo. En esta primera fase, que abarcó los años 1988-1992, los representantes del Primer Nivel viajaban por todas las unidades con un único programa formativo e informativo, dotando a las Secciones de Sanidad y de Farmacia de las mismas de los medios analíticos para la detección de drogas.

En una segunda fase, fase de estabilización, las unidades tomaron el protagonismo principal, como era el objetivo, de manera que el Primer Nivel asistiera más pasivamente como observador, dedicando sus esfuerzos a la gestión y a la formación de profesionales en los Centros de Enseñanza del EA. En este periodo, que comprende los años 1993-1997, se establecieron convenios entre determinadas unidades y los Planes Regionales de su Comunidad Autónoma (Zaragoza, por ejemplo), se completó la red analítica con equipos de confirmación suficientes, se organizaron cursos para mediadores dentro del programa de Calidad de Vida (en forma de seminarios que tenían lugar en la Residencia Los Cogorros de Navacerrada), se organizaron jornadas de trabajo con los representantes de todas las unidades, etc.

En una tercera fase, fase de desarrollo, desde 1998 hasta la fecha, las unidades adquieren definitivamente el máximo protagonismo. La aplicación progresiva del Plan General del MINISDEF permitió que muchos profesionales se formaran oficialmente como mediadores y formadores, la evaluación centralizada se incluyó en la memoria anual del PNSD, las determinaciones analíticas se perfeccionaron y ampliaron. En suma, el PADEA había terminado su rodaje.

En estos trece años se han realizado más de 125.000 análisis de orina para determinación de drogas de abuso, tanto presuntivos iniciales (selección), como aleatorios y confirmativos (de las muestras positivas). Los análisis aleatorios se han realizado a un mínimo del 15% de la Tropa. Los

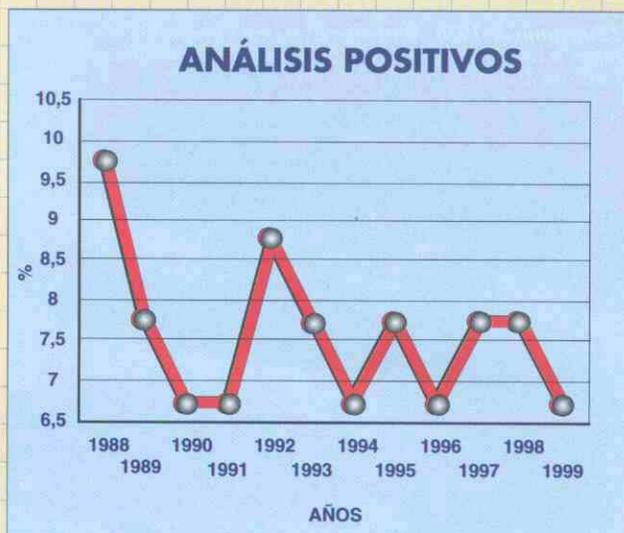


Figura 3.- Resultados globales y positivos (porcentaje) a drogas, obtenidos a partir de los análisis de orina practicados durante los años que se indican (PADEA).

datos iniciales de 1988 arrojaban una tasa nacional de positividad en las muestras de orina en torno al 10% (mínimo 8% y máximo 12%, según unidades), en su práctica mayoría (más del 90%) exclusivamente a derivados del cannabis (hachís). A partir de ese año se observa un débil y gradual descenso, con pequeñas oscilaciones, en el porcentaje de positividad en las muestras analizadas, de manera que en 1999 dicho porcentaje se sitúa alrededor del 7% (mínimo 5% y máximo 9%, según unidades), en su mayoría exclusivamente a cannabis (75%), si bien se observa un incremento en el policonsumo de sustancias y en los estimulantes (Figura 3).

En los resultados obtenidos a partir de los análisis de drogas en orina hemos de tener en cuenta: en primer lugar, el hecho de que, en el caso del cannabis, las positividads pueden indicar consumos no recientes, sino de hace semanas; en segundo lugar, los elevados consumos de ciertos jóvenes durante el fin de semana fuera de la unidad; en tercer lugar, el propio consumo medio de la Comunidad Autónoma en la que se ubica la unidad (mayor consumo de ciertas drogas en los archipiélagos canario y balear, mayor consumo de alcohol en la mitad norte de España, etc.).

En cualquier caso, los resultados son acordes con las encuestas en la población general y demuestran que el PADEA no sólo ha logrado que el problema de las drogas no aumente en las unidades del EA, sino que disminuya, a lo que indudablemente ha contribuido la sustitución de la tropa de reemplazo por la tropa profesional. Pero lo que resulta más eficaz y más gratificante es que el PADEA ha creado un estado de concienciación y de sensibilización en todos los profesionales ■

22 de junio de 1976, Maspalomas (Gran Canarias).
Informe desclasificado de la Zona Aérea de Canarias.
Cortesía Mando Aéreo de Combate.



Fin de un debate artificial
Expertos confirman el origen de los avistamientos canarios

¡Identificados! Los OVNIS de Canarias fueron misiles Poseidón

V.J. BALLESTER OLMO
RICARDO CAMPO PÉREZ
Fundación Anomalía (www.anomalia.org)

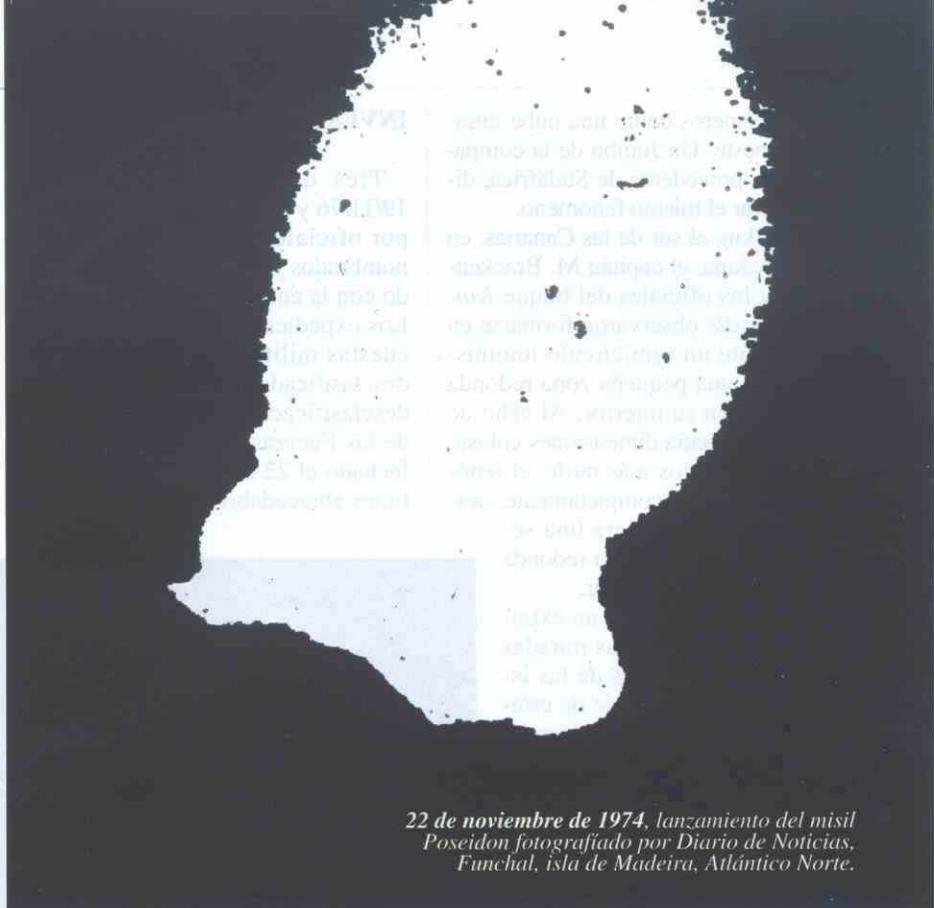
Embajada rusa en Madrid, 24 de mayo de 1994. Cuando mostramos al coronel Alexandre Bondarev, agregado militar y aéreo adjunto, las fotografías del majestuoso avistamiento canario del 5 de marzo de 1979, puso algunas objeciones a que fueran misiles. Lo cierto es que fuimos allí con la pretensión de que solicitará al Estado Mayor de la Armada soviética información sobre su posible participación en los lanzamientos, pues tal era nuestra sospecha. (Para entonces, Bondarev ya disponía de una carta de la marina roja negando la paternidad

del lanzamiento de misiles balísticos en aguas del Atlántico norte por aquellas fechas). ¿Como no veía lo evidente? ¿Por qué negarlo, máxime si no eran los causantes del desaguisado visual? Nos tememos que un país que tiene que abandonar la *Mir* por falta de recursos, debe negar sistemáticamente cualquier responsabilidad derivada de su actividad espacial (reentradas, por ejemplo) que puedan causar daños y, en consecuencia, indemnizaciones multimillonarias en dólares. Otra lectura, más de Inteligencia, consistiría en que sus diplomáticos aparenten desco-

nocer lo que han averiguado gracias a los sensores de sus satélites-espía.

El episodio por el que preguntábamos al coronel Bondarev forma parte de una familia de sucesos muy semejantes, sobre los que el lector agradecerá un poco de historia. Uno de los autores (RCP) ha compilado durante los últimos diez años la práctica totalidad de información conocida de estos incidentes¹. Estos fueron, resumidamente, los sucesos a los que nos referimos y que, casi sin excepción, fueron divisa-

¹Campo Pérez, R., *Luces en el cielo. El fenómeno ovni en Canarias*. Monografía inédita, 1999.



22 de noviembre de 1974, lanzamiento del misil Poseidon fotografiado por Diario de Noticias, Funchal, isla de Madeira, Atlántico Norte.

dos desde todas las islas del archipiélago canario.

■ 22 de noviembre de 1974, aproximadamente a las 19,30, hora canaria. A intervalos de dos minutos, según la prensa local, fueron vistos ascender desde el horizonte marino tres objetos circulares de luminosidad rojiza muy intensa que provocaban brillantes círculos concéntricos. Despedían una especie de chorros también rojizos, dejando una estela triangular luminosa.

El fenómeno también se observó desde la isla portuguesa de Madeira (situada a unos 500 km. al norte de las Islas Afortunadas), desde donde fue fotografiado por un reportero de la ciudad de Funchal. Asimismo fue visto desde un pesquero lanzaroteño que se encontraba nada menos que frente a la costa africana.

■ 22 de junio de 1976, aproximadamente a las 22,30 hora canaria. A partir de esta hora se observa como una especie de "cohetes" que surge del mar en la lejanía y asciende en diagonal hacia el cielo, despidiendo una intensa luz roja que se desvaneció posteriormente para formar nubes en espiral. Se forma una inmensa cúpula sobre el océano, trans-

parente, de color blanco azulado, que fue difuminándose con el tiempo. La tripulación de una unidad de guerra de la Armada española, la corbeta Atrevida, contempló el fenómeno y su comandante dejó constancia de ello en el libro de bitácora. De este avistamiento se dispone de una única fotografía, lograda por un turista extranjero y localizada por la Guardia Civil.

A 400 km. al sur de La Gomera, en pleno océano Atlántico, la tripulación del buque *Osaka Bay* también divisó el fenómeno luminoso, el cual tomó la forma de una esfera que fue aumentando de tamaño hasta adquirir proporciones ciclópeas.

■ 19 de noviembre de 1976. Aproximadamente a las 19,15 hora canaria empezó a divisarse, desde diversos aviones que sobrevolaban el espacio aéreo canario, así como desde barcos cercanos a las islas, un fenómeno tan espectacular como el ocurrido cinco meses atrás. Comenzó viéndose un punto luminoso, mayor que una estrella de 1ª magnitud, surgiendo del horizonte marino y ascendiendo hacia el cielo. Después de efectuar unos giros en espiral, fue agrandándose hasta adquirir un

diámetro aparente de dos o tres veces el disco lunar. En este momento su forma era semicircular, dando la impresión de apoyar su base en el horizonte. Entre otros muchos testigos se cuenta con el general de división Carlos Dolz de Espejo, a la sazón jefe de la Zona Aérea de Canarias, así como la tripulación del buque escuela de la Armada española, *Juan Sebastián Elcano*.

A la misma hora, el controlador de servicio de la Torre de Control del lejano aeropuerto de Málaga comunica que los vuelos IB-825 e IB-562 de Iberia y el OM-300 de la compañía Monarch notifican observar a diez kilómetros de altura una "cúpula muy brillante, que no es detectada por radar". Con seguridad, el mismo fenómeno aderezado con una seria componente de error visual.

■ 24 de marzo de 1977, aproximadamente a las 20,50 hora canaria. Desde las islas de La Palma y Tenerife fue visto un cuerpo esférico que pareció salir del mar y elevarse rápidamente realizando piruetas en zigzag, dejando tras de sí un enorme resplandor que duró unos diez minutos. Minutos después, un DC-8 escandinavo con vuelo a Bandjun (Africa), observa a la altura

de Villacisneros como una nube luminosa al oeste. Un Jumbo de la compañía SAA, procedente de Sudáfrica, dice observar el mismo fenómeno.

A 500 km. al sur de las Canarias, en la mar oceánica, el capitán M. Brackenbridge y los oficiales del buque *Kinpurnie Castle* observaron formarse en el horizonte un semicírculo luminoso, con una pequeña zona redonda y brillante en su interior. Al cabo de tres minutos tenía dimensiones colosales. Siete minutos más tarde, el fenómeno se dispersó completamente, después de que apareciera una segunda mancha luminosa redonda sobre el área semicircular.

■ 5 de marzo de 1979, un extraño atardecer cautiva las miradas de muchos habitantes de las islas, que ven una especie de estelas multicolores o líneas zigzageantes con intensa luminosidad distantes en dirección oeste. Estas líneas, que dibujan el perfil de una nube gigantesca, se ensanchan enormemente. Minutos después de las 20 horas surge del horizonte, de la misma zona donde estaban las estelas, ya difuminadas, una especie de aguja luminosa que comienza a subir, crecer y ensancharse hasta formar una enorme campana o copa luminosa y brillante, dejando atrás una estela en zigzag. Al desaparecer este fenómeno, se divisan unas estelas o líneas semejantes a las observadas al principio. La vistosidad y larga duración del fenómeno inicial hizo que muchas personas sacaran sus cámaras, lo que permitió se consiguieran numerosas fotografías excelentes, desde emplazamientos distintos y muy alejados entre sí, que dejan ver la secuencia completa de la aparición del objeto no identificado.

El fenómeno llegó a verse desde la localidad africana de Safi (Sahara), lo que pone de manifiesto la grandeza del mismo. Infinidad fueron los testigos, incluyendo las tripulaciones de aviones de las compañías aéreas Iberia, Aviaco, Spantax, Aeroamérica y Naysa. Entre ellos el vuelo BX-816, que se encontraba a 800 km. al noreste de Gran Canaria.

INVESTIGACION OFICIAL

Tres de estos casos (22/6/76, 19/11/76 y 5/3/79) fueron investigados por oficiales del Ejército del Aire, nombrados juez informador de acuerdo con la entonces normativa vigente. Los expedientes relativos a estas encuestas militares fueron finalmente desclasificados durante el proceso de desclasificación de los archivos ovni de las Fuerzas Aéreas españolas². El fechado el 22 de junio de 1976 cobró tintes abracadabrantes cuando un mé-



5 de marzo de 1979, Adeje (Tenerife). Cortesía José Alfonso Quintero.



dico de la población de Santa María de Guía dio una interpretación particularísima a lo que veía, convirtiendo una lejana y gigantesca esfera de luz en un objeto ¡situado a corta distancia y habitado por seres de tres metros de alto! Las declaraciones a los periódicos de este paisano dejan ver a las claras un subjetivismo y unas creencias especialmente sui géneris.

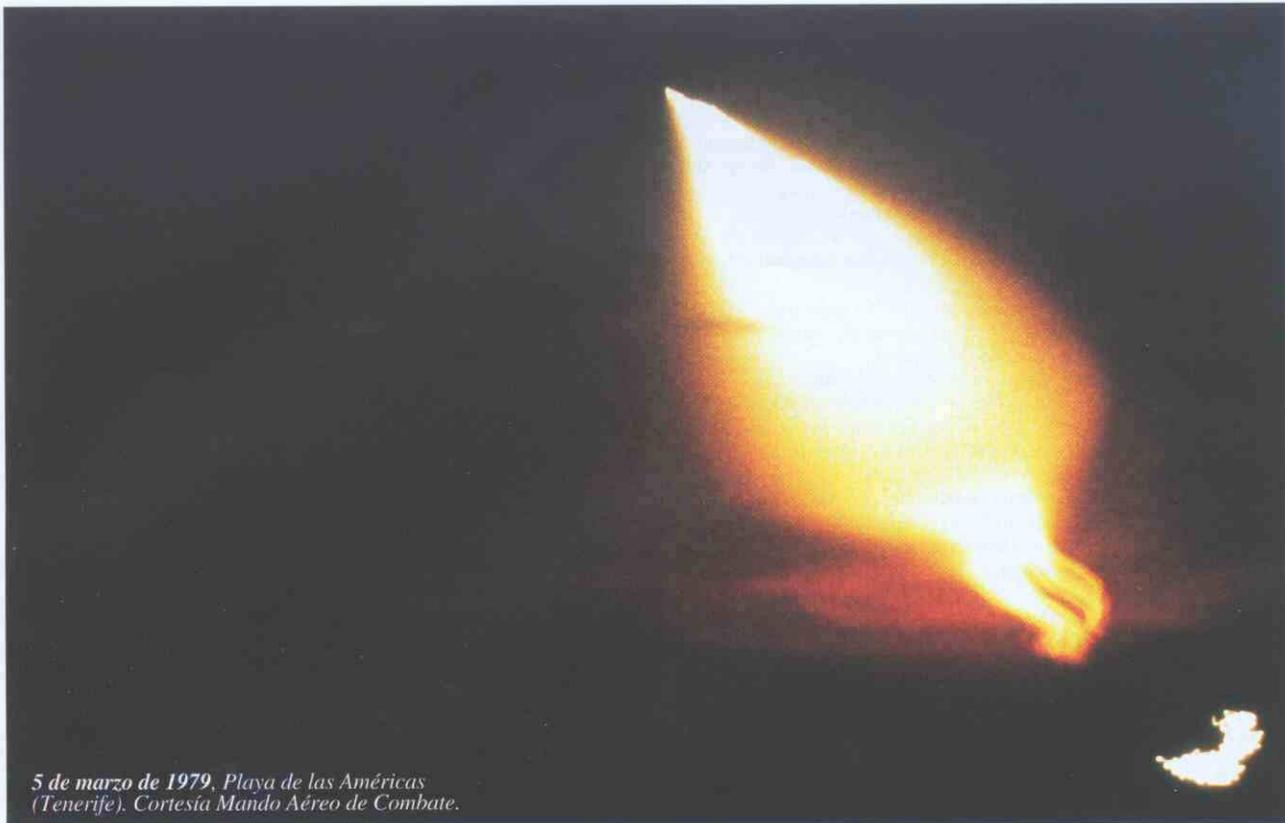
De la encuesta de los sucesos del

²Ballester Olmos, V.J., *Expedientes insólitos*, Temas de Hoy (Madrid), 1995.

22/6/76 y 19/11/76 se encargó el comandante Antonio Munáiz Ferro-Sastre, de la Zona Aérea de Canarias. Para el primero redactó un informe de cien páginas. La hipótesis de misil se considera, pero se descarta con el argumento equivocado de que “ningún cohete tiene capacidad de dejar un halo luminoso por espacio de veinte minutos” y sobre la base errónea de que el fenómeno pareció surgir desde tierra. Como éste no fue detectado por radar, el oficial se vio abocado a concluir que su naturaleza era la de una “energía desconocida”.

En cuanto al segundo de los sucesos, el comandante Munáiz vuelve a examinar la hipótesis misil y, profano en esta especialidad militar, la desecha porque entiende que el disparo de un misil desde un submarino en inmersión “tal vez provocase en la oscuridad de la noche unos efectos parecidos, pero es indudable que no alcanzarían las proporciones de éste”. Finalmente, el juez investigador apunta a una “explosión nuclear en la ionosfera”, esto es, sitúa la ocurrencia del fenómeno a unos 100 km. sobre el mar. Sin embargo, al ponerlo en concomitancia con dos casos anteriores (22/6/76 y 24/11/74, este último sin relación con el grupo de casos tratados en este ensayo), Munáiz se decanta por la hipótesis de que “una nave de origen desconocido e impulsada por una energía desconocida, se mueve libremente por los cielos de Canarias”. Nada menos.

Recibido el informe de ochenta páginas por el general jefe de la Zona Aérea de Canarias, éste lo remite al Ministerio del Aire no sin antes adicionar un escrito en el que hace algunas puntualizaciones, que son del mayor interés. “Por haber sido un fenómeno presenciado por el que suscribe”, afirma el general Dolz que no se observó “ningún objeto volador sino únicamente un fenómeno óptico” y considera conveniente “que un equipo de especialistas en estos asuntos (posiblemente de EE UU) tuviese conocimiento de estos hechos, que muy bien pudieron ser motivados por experiencias de determinadas potencias”. Como comprobaremos seguidamente, al general, más realista que



5 de marzo de 1979, Playa de las Américas (Tenerife). Cortesía Mando Aéreo de Combate.

su subordinado, no le faltaba razón.

Para la investigación del caso 5/3/79 fue nombrado oficial informador el comandante Pedro Ortega García, que tuvo como asistente al capitán José Juan Abad Cellini. Su informe, desclasificado por el Ejército del Aire en 1995, totaliza 229 páginas. Allí se estima que la nube luminosa inicial estaba ¡a no menos de 64 km. de altura y alcanzó un diámetro de 516 km.! La descripción subsiguiente es acertada: "A las 20,08 horas, surge del horizonte, de la misma dirección en que apareció el primer objeto, un disco plateado que va dejando tras de sí una estela roja. Se acerca hacia las islas a una velocidad impresionante. Su movimiento parece como en espiral... Cuando el objeto llega a la nube iridiscente, cruzándola por su parte inferior, empieza a ascender casi verticalmente... en este ascenso se van sucediendo pequeñas explosiones que van originando una enorme estela luminosa... En la última explosión el objeto adquiere una mayor potencia y velocidad y se despega de la estela... En este momento el objeto cambia su trayectoria, volando levemente horizontalmente, luego cambia su rumbo en trayecto-

ria parabólica y a velocidad vertiginosa se pierde en el cielo..."

Una magnífica descripción del lanzamiento de un misil, incluyendo la separación de su segunda etapa.

A pesar de ello, la sección de hipótesis del informe del juez militar se limita a repetir los argumentos de su predecesor y añade que los propergoles sólidos de los cohetes no producirían una estela de esa categoría, no sin antes sugerir se contacte con la NASA para preguntar si ese día se lanzaron dos cohetes. Por fin, los oficiales Ortega y Abad concluyen que la naturaleza del fenómeno "nos es por ahora desconocida".

En oficio clasificado de Secreto, el general jefe del Mando Aéreo de Canarias remite al jefe del Estado Mayor del Aire el informe, haciendo constar que "mi criterio personal es que el fenómeno ha sido producido por dos misiles de extraordinaria potencia y calibre, lanzados desde la zona que indica el informe". A continuación, el general especula con que hayan sido los soviéticos los responsables de la experiencia.

Años después de sus encuestas oficiales, el entonces teniente coronel Munáiz presentó una monografía sobre los ov-

nis en Canarias para su curso de Estado Mayor. No nos resistimos a acotar una frase de sus conclusiones: "Los misiles, sobre todo los lanzados desde submarinos en inmersión, pueden explicar perfectamente el 95% de las observaciones efectuadas de fenómenos sobre el mar, tanto si son observados desde la costa como desde un buque o avión"³.

5/3/79: ALGUNAS OPINIONES CIENTIFICAS

Varios años después supimos por el ingeniero francés François Louange que este incidente tuvo un testigo de excepción, Claude Poher, quien por aquellas fechas navegaba con su barco por el Atlántico. Este científico -creador del GEPAN- había sido precisamente jefe de la división de cohetes del Centro Nacional de Estudios Espaciales (CNES) y aseguró que, sin duda, se había tratado de "algún tipo de misil".

Desmond King-Hele pasa por ser una de las máximas autoridades mun-

³Munáiz Ferro-Sastre, A, *Método para la investigación de fenómenos aeroespaciales*, 37 curso de Estado Mayor, Escuela Superior del Aire (Madrid), 1981.

LANZAMIENTO DE MISILES POSEIDON LOS DÍAS 22 DE NOVIEMBRE DE 1974, 22 DE JUNIO DE 1976, 19 DE NOVIEMBRE DE 1976, 24 DE MARZO DE 1977 Y 5 DE MARZO DE 1979

La tabla de Krebs/McDowell/Cleary suministraba mucha información, pero no era exhaustiva, luego veremos por qué. Seguidamente la relacionaremos, por orden cronológico, contrastándola con los datos de los casos canarios y haciendo los comentarios pertinentes.

Adelantemos, primero, cuál es el significado de la columnas:

1) Número de identificación del lanzamiento, un número de orden secuencial usado para control. En las cinco fechas consultadas hubo un total de 16 disparos.

2) Fecha según el calendario juliano. Es este un sistema de numeración de los días usado principalmente por astrónomos y por científicos que trabajan en ciencias del espacio.

3) Fecha en calendario gregoriano (año, mes y día).

4) Hora GMT o Z (meridiano Greenwich) del lanzamiento

5) Vehículo lanzado (tipo de misil). En todos los casos que nos ocupan, se trató de un Poseidon C-3 SLBM (*Sea Launch Ballistic Missile*), misil balístico lanzado desde el mar.

6) Plataforma de lanzamiento (submarino). En todos los casos que nos interesan se trató de SSBN (*Strategic Submarine Ballistic Nuclear*), submarinos de propulsión nuclear lanzamisiles balísticos de la clase *Lafayette*. Le sigue un numeral de tres dígitos que identifica el submarino y que fueron éstos: SSBN 658 (*Mariano G. Vallejo*), SSBN 632 (*Von Steuben*), SSBN 617 (*Alexander Hamilton*), SSBN 624 (*Woodrow Wilson*) y SSBN 642 (*Kamehameha*). Las siglas ETR (*Eastern Test Range*) corresponden con campo de pruebas oriental, al que ya nos hemos referido antes.

7) Organización responsable del lanzamiento. En todos los casos se trata de la *United States Navy* (USN), marina de los Estados Unidos.

22 de noviembre de 1974

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
L098.086	2442373.50	1974 Nov 22		Poseidon SLBN	SSBN 658,ETR	USN
L098.087	2442373.50	1974 Nov 22		Poseidon SLBN	SSBN 658,ETR	USN
L098.088	2442373.50	1974 Nov 22		Poseidon SLBN	SSBN 658,ETR	USN
L098.089	2442373.50	1974 Nov 22		Poseidon SLBN	SSBN 658,ETR	USN

Cuatro fueron los misiles lanzados el 22/11/74, los numerados del 86 al 89. Por desgracia, no conocemos la hora exacta de los disparos. Al menos sabemos que ese día, a muchos cientos de kilómetros al oeste de las Canarias, se experimentó con estos misiles de alcance intercontinental. Alguno de los lanzamientos tuvo que tener lugar minutos antes de las 19,30 GMT (el abanico horario, cuando los testimonios son numerosos, suele ser siempre amplio -la gente no consulta su reloj inmediatamente- y, en este caso va desde las 19,00 a las 20,30 GMT, siendo la hora precitada la más citada).

22 de junio de 1976

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
L098.119	2442952.34	1976 Jun 22	2016	Poseidon SLBM	SSBN 632,ETR	USN
L098.120	2442952.35	1976 Jun 22	2017	Poseidon SLBM	SSBN 632,ETR	USN

Con un minuto de diferencia se lanzaron dos *Poseidon*, a las 20,16 y 20,17 GMT. El avistamiento canario ocurrió a las 21,30 GMT (arco desde las 21,15 a las 21,45 GMT), trece minutos después del segundo

lanzamiento...si exceptuamos que aparece una hora de diferencia, que debemos atribuir a un error de la base de datos. Consultamos al propio Cleary y nos dijo que él mismo había detectado algunos errores precisamente en fechas y horas de lanzamientos, datos que procedían del departamento de *Range Scheduling* de su oficina.

19 de noviembre de 1976

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
L098.127	2443102.21	1976 Nov 19	1707	Poseidon SLBM	SSBN 617,ETR	USN
L098.128	2443102.21	1976 Nov 19	1707	Poseidon SLBM	SSBN 617,ETR	USN
L098.129	2443102.30	1976 Nov 19	1908	Poseidon SLBM	SSBN 617,ETR	USN
L098.130	2443102.30	1976 Nov 19	1909	Poseidon SLBM	SSBN 617,ETR	USN

Este día se llevaron a cabo cuatro disparos, en dos series separadas dos horas, los numerados 127 y 128 a las 17,07 GMT y los 129 y 130 a las 19,08 y 19,09 GMT, que fueron los vistos desde el archipiélago canario. En esta ocasión la correlación es perfecta, ya que los fenómenos luminosos se reportaron entre las 19,00 y las 20,00 GMT, siendo las 19,15 GMT la hora más repetida.

24 de marzo de 1977

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
L098.138	2443227.37	1977 Mar 24	2047	Poseidon SLBM	SSBN 624,ETR	USN
L098.139	2443227.37	1977 Mar 24	2047	Poseidon SLBM	SSBN 624,ETR	USN

Dos misiles fueron lanzados a las 20,47 GMT y sus efectos fueron observados desde Canarias a partir de las 20,50 GMT y hasta las 21,15 GMT; de nuevo una correlación al minuto.

5 de marzo de 1979

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
L098.171	2443938.28	1979 Mar 05	1847	Poseidon SLBM	SSBN 642,ETR	USN
L098.172	2443938.28	1979 Mar 05	1848	Poseidon SLBM	SSBN 642,ETR	USN
L098.173	2443938.34	1979 Mar 05	2007	Poseidon SLBM	SSBN 642,ETR	USN
L098.174	2443938.43	1979 Mar 05	2225	Poseidon SLBM	SSBN 642,ETR	USN

Este día tuvo la mayor actividad de todos, con tres series de lanzamientos, a las 18,47 y 18,48 GMT, que dejaron las estelas iridiscentes que los vientos de la estratosfera se encargaron de darles su característico aspecto de zigzag y que fueron divisadas tres cuartos de hora más tarde desde Canarias, a partir de las 19,30 GMT. El abanico horario llega hasta las 20,30 GMT, que engloba la visualización posterior del lanzamiento de las 20,07 GMT. Una vez más la correlación es exquisita.

Hubo aún otro lanzamiento, dos horas después, del que no se tuvo constancia en las islas españolas del Atlántico. Sumaron cuatro disparos de sendos *Poseidon*, numerados del 171 al 174. A saber cuantos otros de estos ciento sesenta misiles balísticos intercontinentales (y los anteriores *Polaris*, los que les siguieron y los subsiguientes *Trident*, etc.) fueron también confundidos con ovnis bien en Canarias, bien desde buques en la mar o desde otros lugares en tierra firme.

diales en cohetes y satélites artificiales. Este científico del *Royal Aircraft Establishment* del Ministerio de Defensa británico, peritó las fotografías y señaló que las nubes iridiscentes son los vapores propios eyectados por un cohete y que la curvatura de la parte inferior de la estela se debe a los vientos variables de la atmósfera superior. Añadió que la amplia expansión que se

aprecia ocurre a alturas mayores, debido a lo enrarecido del aire en ese nivel de la atmósfera. El doctor King-Hele ha afirmado que la altura mínima a la que se encontraría el rastro luminoso sería de 100 km. y que se trataría del lanzamiento de un misil a 1.000 km al oeste de las Canarias. "Un lanzamiento no declarado" (secreto), escribió en 1982 a un colaborador de los autores.

Otros eminentes científicos que conocen bien las fotos del 5/3/79, gracias a una reunión personal con uno de los autores (VJBO), son los rusos Yulii Platov, principal investigador del Instituto de Magnetismo Terrestre, Ionosfera y Propagación de Ondas de Radio (IZMIRAN) y Sergey Chernouss, del Instituto Geofísico Polar de la Academia de Ciencias de Rusia. Los docto-



5 de marzo de 1979, Adeje (Tenerife).
Cortesía José Alfonso Quintero.

res Platov y Chernouss han puesto de manifiesto que los maravillosos efectos ópticos que aparecen en las fotografías se deben al lanzamiento de cohetes o misiles y han explicado que la característica forma esférica de la nube de polvo y gas demuestra el proceso de separación de la segunda etapa del misil. El color azul-verdoso en el punto de separación confirma que el misil era de combustible sólido y el límite entre la estela delgada y la gran nube luminosa marca una altura aproximada de 100 km. (la tropopausa).

EL ANALISIS DE MANUEL BORRAZ

Investigaciones previas habían concluido ya, sin riesgo de equivocarse, que esta serie de episodios se debía a experiencias militares, específicamente al lanzamiento de misiles balísticos⁵.

Pero fue a través de un estudio realizado con una impecable metodología científica por el ingeniero de telecomunicaciones catalán Manuel Borraz⁶,

que se alcanzó la misma conclusión con rigor cuantitativo. Todos estos casos fueron fenómenos luminosos de gran magnitud que tuvieron físicamente lugar a un millar de kilómetros al oeste del punto de observación, en pleno Océano Atlántico norte. No podían ser otra cosa que disparos de misiles balísticos. Los cálculos matemáticos de Borraz indicaban que la *distancia mínima* de estos fenómenos a las Canarias fue realmente entre 700 y 1.000 km. al oeste del archipiélago y su altura sobre la superficie marina superior a los 40 km.

Esto ya señalaba la zona geográfica donde se ubicaban las plataformas que sirvieron de base al lanzamiento de los misiles y demostraba que, lejos de ser sucesos cercanos, fueron experiencias enormemente alejadas de las Canarias, lo que explicaría que los fenómenos ópticos fuesen vistos desde puntos tan distantes entre sí.

Recientemente, Borraz ha comunicado a los autores nuevos cálculos. Basándose en que un misil sólo deja trazas visibles durante su fase de propulsión (límite, 200 km. de altura) y en una fórmula matemática que relaciona el ángulo de visión, el radio terrestre y

la altura máxima, se determina la *distancia máxima*, pudiendo considerarse que los puntos visibles del fenómeno situados en el horizonte se encontraban a un máximo de 1.600 km. "Se podría concluir -señala Borraz en un correo electrónico de septiembre de 1999- que los misiles involucrados en los casos canarios fueron lanzados desde submarinos situados entre 700 y 1.600 km. al oeste de Tenerife".

MISILES, SI. PERO ¿DE QUIÉN?

Muchos años de correspondencia con expertos internacionales -sin olvidar la comparación con series de fotos semejantes en otros puntos del planeta⁶- abocaban a un total consenso sobre esa magnífica serie de "observaciones ovni" ocurridas en las Islas Canarias en fechas ya históricas de la fenomenología ovni de las islas Afortunadas. La conclusión era clara: sin lugar a dudas, los testimonios y las imágenes coincidían con las que resultarían de la visión del lanzamiento de misiles intercontinentales.

El secretismo de las pruebas, por

⁶Campo Pérez, R., "El OVNI de la discordia", *Enigmas*, mayo de 1996.

⁵Ballester Olmos, V.J. y M. Guasp, *Los OVNIS y la Ciencia*, Plaza & Janés (Barcelona), 1989.
⁶Borraz, M., *Los gigantes de Gáldar y los avistamientos canarios*, Fundación Anomalia (Apartado 5041, 39080 Santander), 1992.

cierto, se relacionaría con los tratados de deshielo nuclear, ya que en 1972 los EE UU y la URSS firmaron en Moscú el Acuerdo de Limitación de Armas Estratégicas, que les obligaría a congelar en los cinco años siguientes las pruebas y el despliegue de misiles balísticos intercontinentales.

Sólo un cretinismo irracional o el deseo de engañar a la opinión pública para añadir un misterio más a la larga lista, evitaría aceptar que las observaciones de fenómenos luminosos desde Canarias en aquellas cinco fechas características tuvieron su origen en pruebas con cohetes balísticos.

¿Qué nos faltaba por tener para convencer a los más recalcitrantes? Evidencia pública y datos fehacientes de *tests* con ingenios balísticos llevados a cabo (a) en aquellos precisos cinco días, (b) a las mismas horas de las observaciones y (c) desde una zona emplazada en el Atlántico norte.

Pero admitimos nuestra frustración parcial. No podíamos *probar* lo que



Lanzamiento de un misil Poseidon desde un submarino sumergido de la US Navy.

primera etapa está propulsada con un motor Thiokol y la segunda con un motor Hercules, ambas de combustible sólido. En su Fase de Propulsión, que dura unos 180 segundos, se alcanzan los 200 km. de altura. Le sigue la Fase Balística Bus, que comprende desde el final de la fase anterior hasta que el cuerpo superior del misil (Bus) alcanza los 1.000-1.100 km. de altitud y lanza las cabezas nucleares (10 a 300 segundos). La Fase Balística MIRV va desde el lanzamiento de las cargas nucleares hasta que éstas penetran en la atmósfera (de 400 a 600 segundos). Finalmente está la Fase Balística de Reentrada, durante la que las ojivas nucleares alcanzan la atmósfera y se dispersan hacia sus objetivos (30-60 segundos).

El Poseidon C-3 tiene una longitud de 10,36 m, un diámetro de 1,88 m y un peso de 29.500 kg. Su alcance declarado es de 4.600 km. (otras fuentes consultadas hablan de 5.200 km.). De acuerdo con estas cifras, en el caso de los lanzamientos de los que se ocupa el presente artículo, con toda probabilidad la zona prevista de impacto sería el Atlántico Sur.

decíamos. Innumerables gestiones para conocer el responsable de las pruebas militares, durante muchos años, resultaron infructuosas.

NUEVAS EVIDENCIAS

En abril de 1998, uno de los autores (VJBO) mandó un amplio informe sobre los cinco casos antes reseñados a James Oberg, científico de la NASA y autor de una excelente obra sobre ovnis y astronautas⁷. Dos semanas después, nuestra máquina de fax recibía un mensaje manuscrito, lacónico pero expresivo:

“Se ha encontrado una correlación definitiva con lanzamientos de misiles Poseidon. Todavía no conozco la localización de los submarinos cuando se lanzaron los misiles. Felicitaciones por tu persistencia en este proyecto y te agradezco me urgieras repetidamente a buscar más a fondo”. Anexo se nos enviaba copia de un mensaje firmado por Gunter Krebs que daba datos de lanzamientos de misiles Poseidon coincidentes con las mismas fechas de los casos canarios.

Después de verificar que los registros de la NASA no contenían referencias a lanzamientos en esas fechas y contando con que los rusos ya habían

⁷Oberg, J.E., *UFOs and Outer Space Mysteries*, Donning (Norfolk, Virginia), 1982.

EL MISIL POSEIDON C-3

Es un misil balístico intercontinental lanzado desde submarinos (SLBM) fabricado por Lockheed Missiles and Space Company. El primer lanzamiento de prueba tuvo lugar en agosto de 1968 y el primer testeo operativo dos años después, desde el submarino SSBN 627 James Madison. Desde marzo de 1971 son misiles completamente operativos. Su retirada estaba prevista para finales de los años ochenta. En 1984, por ejemplo, se hallaban en servicio un total de 304 de estos misiles.

Cohete de dos etapas con guía inercial, la

negado su responsabilidad, Oberg había consultado a Krebs, un especialista alemán en temas espaciales. Su pregunta versaba acerca de cohetes experimentales británicos o franceses. Krebs consultó la base de datos que Jonathan McDowell mantiene en Internet -“la fuente más fidedigna de información -según Oberg- sobre lanzamientos de satélites”- y sacó la tabla citada, que muestra coincidencias sobresalientes en días y horas con los avistamientos canarios.

McDowell es un doctor en astrofísica que trabaja en el prestigioso *Smithsonian Center for Astrophysics* de la Universidad de Cambridge, en Massachusetts, y es uno de los más destacados expertos mundiales en lanzamientos orbitales, pruebas balísticas, etc. McDowell ha trabajado en importantes proyectos de la NASA como *Einstein*, *IUE*, *Rosat*, *Chandra*, etc. y ha amasado un extensísimo catálogo de lanzamientos de cohetes y de misiles, compilando información procedente de los archivos de las agencias espaciales de Europa y Estados Unidos, así como relevante por lo que concierne a los avistamientos que nos interesan- del banco de datos *Eastern Range Launches 1950-1994 Chronological Summary*, creado en 1995 por Mark C. Cleary, un erudito historiador de los lanzamientos espaciales realizados por Norteamérica desde el campo de pruebas existente al este de los Estados Unidos, en el Atlántico norte. Cleary trabaja en la *45th Space Wing History Office* de la base aérea de Patrick.

Como muestran las tablas, en varias ocasiones se produjo un número mayor de pruebas balísticas que las que pudieron ser observadas por la población canaria. Ello es debido al instante en que dichas pruebas fueron efectuadas: las realizadas antes de la hora del ocaso solar no fueron avistadas debido a que la luz solar lo impidió, cosa que no ocurrió con las posteriores al anochecer.

Y la última comprobación: el doctor McDowell nos había informado que el test range oriental, usado por la marina de los Estados Unidos para sus disparos de misiles, va desde Cabo Cañaveral a Ascensión, una isla del Océano Atlántico situada en el mismo paralelo que Luanda (Angola). Según cálculos

del teniente coronel Munáiz, en un apéndice de su monografía militar sobre los ovnis, la trayectoria del objeto del 5/3/79 era sudeste. Sabemos que el alcance de este tipo de misil es de 4.600 km. Con estos datos, tendamos una recta desde un punto imaginario situado a 1.000 km. al oeste de las Canarias en esa dirección. ¿Adivinan a donde lleva? Precisamente al límite del campo norteamericano de pruebas balísticas, ¡la isla de Ascensión!

AGITADO OCÉANO ATLÁNTICO

En los años setenta, el Océano Atlántico norte fue repetidamente escenario de una actividad inusitada. Existe un largo repertorio de avistamientos semejantes a los anteriores, de los que fueron sorprendidos testigos marinos mercantes que surcaban esas aguas, que luego informaron de lo que vieron en publicaciones profesionales. En concreto, The Marine Observer ha recogido muchos testimonios parecidos a los incidentes canarios⁸.

Entre ellos, la enorme mancha luminosa circular que apareció sobre el horizonte y que iba aumentando de tamaño a medida que pasaba el tiempo, avistada el 25 de septiembre de 1972 desde el buque *Adelaide Star* y que los registros de McDowell/Creary hacen coincidir con el lanzamiento de un *Poseidon* de prueba desde el submarino *George Bancroft*. O las asombrosas tres luces cónicas que la tripulación del buque *Dart Atlantic* vio el 11 de abril de 1978 emerger de un resplandor amarillento en el cielo sobre el horizonte y que ascendieron a altísima velocidad hasta desaparecer a gran altitud. Ese día, fue una salva de cuatro misiles del mismo tipo los que lanzó en la zona, con un intervalo de un minuto, el submarino nuclear norteamericano *Andrew Jackson*, a tenor de lo que nos han señalado muy recientemente los dos expertos norteamericanos.

Los anteriores son tan sólo una muestra de los casos conocidos gracias a la medios marinos especializados. De vuelta a las Canarias, debemos decir que desde las islas se observaron en aquella década otros fenómenos prodigiosos cuya naturaleza corre pareja con los que hemos descrito y cuya correlación con lanzamientos de misiles procedentes de las bases de datos del astrofísico McDowell y del historiador militar Creary nos sorprenden cada día. La penúltima sorpresa, el esclarecimiento del caso del 17 de enero de 1979, cuando una pareja de turistas belgas vio -y fotografió- desde la isla de Tenerife una "inmensa masa blanca, inmóvil, en el cielo azul" aparentemente de gran tamaño y lejana. Consultadas las fuentes de excelencia citadas, el misterio quedó desvelado: se había lanzado un misil del tipo SRAM desde un bombardero de combate FB-111 en vuelo en el polígono de pruebas que ya nos resulta familiar.

⁸Varios autores, "Unidentified Phenomena", *The Marine Observer*, julio de 1973, abril de 1977, enero de 1978, abril de 1979.

SUBMARINOS LANZAMISILES CLASE LAFAYETTE

Entre 1961 y 1966 se construyeron para la Armada norteamericana 31 submarinos nucleares lanzamisiles balísticos de la clase *Lafayette*, portadores de misiles SLBM *Polaris A-2*. En servicio operativo desde abril de 1963, estos submarinos fueron modificados entre 1969 y 1978 para albergar misiles SLBM *Poseidon C-3*. Doce de los submarinos fueron nuevamente modificados entre 1978 y 1982 (recibiendo entonces la denominación clase *Benjamin Franklin*) para portar misiles del tipo *Trident C-4*.

Con 129,5 m de eslora, 10,1 m de manga y un calado de 9,6 m, estos submarinos tienen un desplazamiento en superficie de 7.250 toneladas y de 8.250 toneladas en inmersión. Están propulsados por un reactor nuclear refrigerado por agua a presión y dos turbinas que mueven su única hélice. La velocidad en superficie es de 20 nudos (37 km./h) y en inmersión de 30 nudos (55,5 km./h). Tienen una autonomía de navegación de 400.000 millas (720.000 km.). Su tripulación está compuesta por 140 hombres. Disponen de cuatro tubos lanzatorpedos de 533 mm y su fuerza de ataque está formada por 16 misiles SLBM *Poseidon C-3*.

Las bases operativas de estos SSBN se encuentran en Charleston (Carolina del Sur), Holy Loch (Escocia) y, hasta 1979, Rota (España).



Submarino SSBN-617 *Alexander Hamilton* (lanzamiento de misiles *Poseidon*, el 19/11/76). Cortesía Joan Plana.

giosos cuya naturaleza corre pareja con los que hemos descrito y cuya correlación con lanzamientos de misiles procedentes de las bases de datos del astrofísico McDowell y del historiador militar Creary nos sorprenden cada día. La penúltima sorpresa, el esclarecimiento del caso del 17 de enero de 1979, cuando una pareja de turistas belgas vio -y fotografió- desde la isla de Tenerife una "inmensa masa blanca, inmóvil, en el cielo azul" aparentemente de gran tamaño y lejana. Consultadas las fuentes de excelencia citadas, el misterio quedó desvelado: se había lanzado un misil del tipo SRAM desde un bombardero de combate FB-111 en vuelo en el polígono de pruebas que ya nos resulta familiar.

EPILOGO

A pesar de la ahora evidencia incontrovertible -sabemos la nación responsable, el tipo de misil empleado y los submarinos que intervinieron-, se nos puede decir que desconocemos un detalle relativamente importante, la localización exacta de los SSBN en la zona de pruebas. ¿La razón? Esos datos permanecen clasificados, nos comunicaron por e-mail tanto Jonathan McDowell como Mark Cleary. Es razonable

pensar que, en la actualidad, los Estados Unidos sigan haciendo pruebas con armamento estratégico en la misma área y la posición puntual de los submarinos involucrados desee mantenerse en secreto.

Estas investigaciones han hecho patente que el armamento balístico de última generación de la marina norteamericana se probó en zonas ciertamente alejadas del archipiélago, y a alturas inalcanzables por la aviación, lo que lleva implícito la ausencia total de peligrosidad para la población local. Quien especule lo contrario, además de irresponsable, está jugando con el sensacionalismo.

Es evidente que el que no quiera aceptar la realidad, seguirá sin admitir que los fenómenos de Canarias se debieron a las pruebas balísticas de la Marina USA. Ni lo admitiría aunque hubiese estado delante. Por razones que ellos sabrán, les interesa no admitirlo. Pero el público tiene derecho a saber la verdad. Y en este caso, la verdad es que no fueron ovnis lo que los habitantes de las islas Afortunadas vieron desde 1974 a 1979 sino la aparición en el lejano horizonte Atlántico de misiles disparados desde submarinos en inmersión de la fuerza naval de la nación más poderosa de la tierra ■





Escaparate de un siglo de belicismo

Imperial War Museum

JOSÉ ANTONIO MARTINEZ CABEZA
Fotografías del autor

Cruzando el río Támesis por el puente de Westminster y siguiendo la calle del mismo nombre, tras pasar bajo las vías de la ajetreada y famosa estación ferroviaria de Waterloo, un corto recorrido conduce hasta la sección londinense del Imperial War Museum, alojada en su actual ubicación de Lambeth Road desde 1936, dentro de un hermoso edificio rodeado por un breve parque. Allí, en un espacio no sobrante pero bien aprovechado, se plasma con ayuda de objetos, imágenes y recreaciones lo que ha sido bélicamente el siglo que está a semanas de su final.

Nos ceñiremos básicamente en estas páginas a la descripción de la colección de aeronaves y misiles incluida en su apartado dedicado a la guerra aérea. Cierto es que se trata de una mínima parte del extenso patrimonio aeronáutico del Imperial War Museum, una institución cuyo nacimiento se remonta al final de la Primera Guerra Mundial, pues el grueso de ese patrimonio se concentra en el aeródromo de Duxford, no lejos de Cambridge. Sin embargo su rama londinense incluye piezas de un atractivo notable, cuya contemplación no debería perderse ningún buen aficionado a la Aviación que visite la capital del Reino Unido, amén del gran interés general que, sin excepción alguna, encierra todo lo expuesto en él.

A nivel de edificio, la organización del museo en cuatro plantas es tan sencilla como eficaz. Nada más entrar a través de su gran puerta, se desemboca en una luminosa sala principal -el «atrio»- iluminada en gran proporción por luz natural, que llega a ella desde un amplio techo translucido en forma de cúpula semicilíndrica, sobre la cual

*Vista parcial del «atrio»
del Imperial War Museum londinense.*

se asoman dos plantas superiores con sendas galerías periféricas provistas de balcones continuos abiertas en todo su perímetro hacia el «atrio», el lugar donde se concentran todas las piezas de grandes dimensiones del museo. Una planta «sótano» situada bajo el «atrio» completa el conjunto.

La segunda planta y el «atrio» incluyen galerías de arte, y tanto en la primera planta como en este último existen zonas específicas para exposiciones. De hecho el Imperial War Museum de Lambeth Road es tremendamente dinámico en este último terreno, tanto que se puede afirmar sin miedo al error que cualquiera que sea la fecha elegida para visitarlo, uno se encontrará con alguna exposición monográfica y otras actividades culturales cuyo interés está asegurado.

Las guías turísticas de Londres aluden a este museo como muestrario de las dos Guerras Mundiales habidas en el siglo XX, pero tan sólo un recorrido rápido por la planta «sótano» revela como esa telegráfica descripción se queda corta y es mezquina con la auténtica realidad, puesto que a través de paneles y vitrinas con armas, uniformes y todo tipo de objetos alusivos de lo más varia-



De izquierda a derecha: El Sopwith Camel 2F1, el Royal Aircraft Factory B.E.2c, la góndola de observación desprendida del dirigible LZ90 y el Heinkel He.162A-2 Salamander.

do, desde una mascarilla mortuoria tomada al Reichsführer Heinrich Himmler tras suicidarse, hasta insectos disecados representando a la fauna entomológica afrontada por los combatientes de Birmania, cada guerra o confrontación militar de este siglo tiene allí su apartado, no faltando, sin ir más lejos, una zona destinada a la Guerra Civil Española, no extensa desde luego pero significativa. Lógico es que los conflictos bélicos donde ha intervenido el Reino Unido o los países de la Commonwealth, cuenten con una dedicación mucho más amplia, entre otras cosas por accesibilidad a objetos y personas.

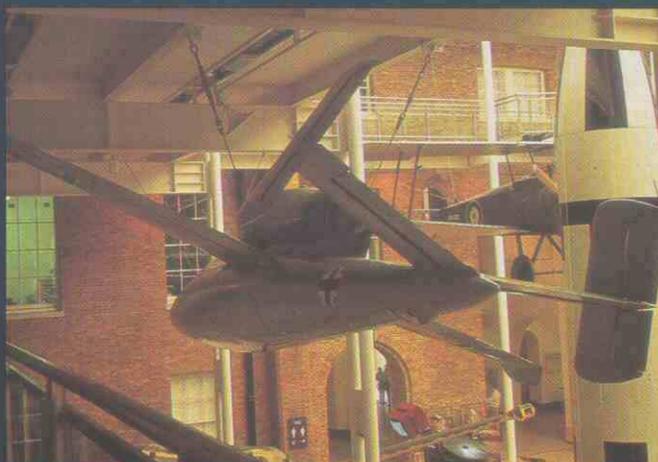
Si todo en esa planta inferior merece ser contemplado con detalle, la

«Blitz Experience» y la «Trench Experience», muestras de la inimitable meticulosidad y perfección con las que los británicos recrean la historia, son dignas de especial atención. La primera introduce al visitante en el interior de un refugio donde vive un «bombardeo» de Londres a cargo de la Luftwaffe, con un realismo verdaderamente espectacular, en el que las propias paredes del recinto tiemblan con las explosiones de las bombas, a cuya salida, una vez finalizado el simulado bombardeo, se desemboca en una calle en ruinas fiel reflejo del Londres de aquellos días de la Segunda Guerra Mundial, donde todos y cada uno de los detalles hacen sentirse auténticamente inmerso en la tragedia, pues hasta el ambiente huele al humo de unos lejanos incendios, imitados con siniestros resplandores rojizos que constituyen la principal iluminación

de la escena. La «Trench Experience», dedicada a la Primera Guerra Mundial, consiste en un recorrido por el interior de una trinchera del frente del Somme, en el otoño de 1916, donde la fidelidad es tan excepcional como en el caso del «Blitz».

Huelga decir que la guerra terrestre y la guerra marítima están presentes en el museo con una dedicación al menos tan notable como la guerra aérea, pero habida cuenta del propósito de este trabajo, habremos de ceñirnos a constatarlo nada más, para iniciar ya sin más dilación la reseña de las aeronaves y misiles presentes «en persona». Y para ello es preciso indicar de antemano, que todas las piezas aeronáuticas susceptibles de ser suspendidas de la estructura del edificio por medio de cables, han sido situadas en su ambiente natural, el aire, con el doble fin de facilitar su contemplación cercana desde





los balcones de la primera y la segunda plantas y dejar espacio libre abajo, en el «atrio», para las restantes piezas de grandes dimensiones.

La Primera Guerra Mundial está representada por el Sopwith Camel 2F1 registrado N6812 y el R.A.F. B.E.2c registrado 2699. El Sopwith Camel 2F1 fue la versión adaptada para uso naval del Camel, diseñada específicamente para contrarrestar la amenaza de los dirigibles alemanes; el N6812 fue volado por el subteniente S. D. Culley durante un raid de la Harwich Force el 11 de agosto de 1918 en el Mar del Norte, misión en la cual derribó el dirigible L53, que fue el último de los dirigibles abatido en el curso de la Primera Guerra Mundial. El subteniente Culley había despegado desde la plataforma H5 remolcada por el destructor HMS Redoubt, pero su vuelta fue accidentada, pues cayó con su

avión al agua junto a la mencionada plataforma H5 sin sufrir daños físicos. Posteriormente el avión fue rescatado casi intacto. El B.E.2c fue desarrollado en Farnborough por la Royal Aircraft Factory entre 1911 y 1914 para cubrir misiones de reconocimiento y bombardeo, y de hecho en 1914 se convirtió en el primer avión de reconocimiento encargado por el Royal Flying Corps. Según mejoró la maniobrabilidad de los aviones adversarios, fue quedando en precario y a partir de 1916 empezó a ser sustituido por el RE8. El B.E.2c 2699 fue fabricado probablemente en 1916 por Ruston, Proctor & Co., entró en servicio en Dover en 1917 y fue retirado de vuelo después de un aterrizaje forzado, siendo cedido al museo en septiembre de 1919.

Interesante por lo inusual del concepto es la presencia, no lejos del B.E.2c, de una góndola de observación perte-

neciente al dirigible alemán LZ90. Se trata de un ingenio con un aire inequívoco de bomba que, sujeto por un largo cable de acero a guisa de cordón umbilical del cual era solidaria una línea telefónica, era descendido hasta que sobresaliera por debajo de la base de las nubes cuando se volaba dentro o por encima de ellas; en su interior se acomodaba un observador quien transmitía al dirigible a través del teléfono toda la información obtenida visualmente. La góndola en cuestión fue encontrada cerca de Colchester, con posterioridad al raid aéreo acaecido en la noche del 2 al 3 de septiembre de 1916, el mayor de los llevados a efecto contra territorio

De izquierda a derecha: El North American P-51D Mustang «Big Beautiful Doll» no es el auténtico. En realidad sólo sirvió con la Royal Canadian Air Force; el Spitfire Mk.IA, la proa del Lancaster B Mk.I y los restos del Messerschmitt Bf.110C de Rudolf Hess.





El Mitsubishi A6M5 Zero, un pasado desconocido y la V-1, un avión no tripulado precursor de los misiles. Durante un tiempo se trabajó en una versión pilotada llamada Reichenberg, de la cual se hicieron unas 175 unidades que no llegaron a combatir.

británico. No se encontró tripulante alguno, por lo cual se supone que fue arrojada del dirigible a causa de un fallo en el torno que extendía y recogía su cable. La góndola pesaba 54 kg. vacía y la longitud del cable era de 1.500 m.

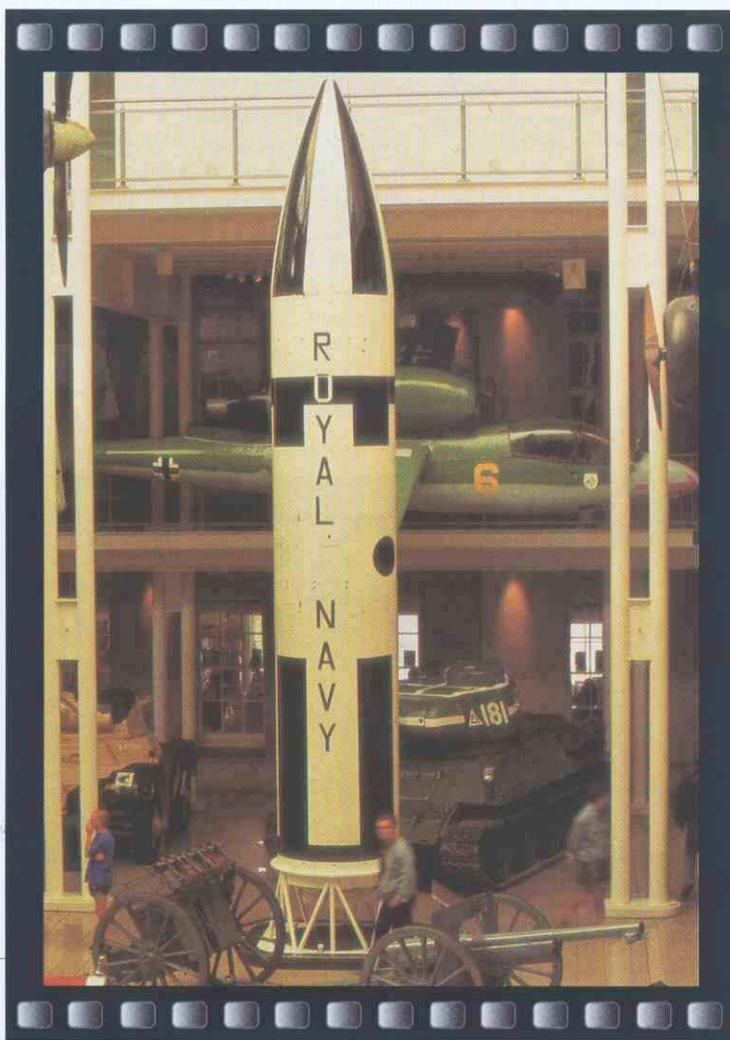
En el apartado de la Segunda Guerra Mundial la Luftwaffe, la USAAF y la RAF tienen aviones «enteros» en el Imperial War Museum de Londres. La Luftwaffe de Hitler cuenta con un Focke-Wulf Fw.190-A8 y un Heinkel He.162A-2. El Fw.190-A8 pertenece precisamente a la versión más fabricada, la última de la «serie A»; al parecer cayó en manos aliadas dentro del territorio alemán, siendo llevado a Gran Bretaña en noviembre de 1948 con la finalidad de experimentarlo en vuelo. Por tal motivo pasó por diversos establecimientos aeronáuticos británicos antes de recalar finalmente en el Imperial War Museum en 1967.

El Lockheed Polaris A3. Detrás el Heinkel He.162A-2.

Probablemente menos conocido para el público en general que el Fw.190, aunque su apodo haga pensar lo contrario, pues Alemania le conoció como «Volkstjäger» (caza popular), el reac-

tor He.162A-2, motorizado por un turborreactor BMW 003E-1 y cuyo diseño hacía de la baratura de su producción un parámetro fundamental, es tal vez el avión más curioso de los ex-

puestos en el Imperial War Museum de Londres por ambas razones, la propulsión por reacción y el costo. Unas 300 unidades del He.162 habían sido construidas cuando concluyó la Segunda Guerra Mundial y unas 800 estaban en avanzado estado de producción, pero no se tiene noticia de que llegara a participar en combates. Aunque no figure como confirmado, con toda probabilidad este ejemplar es uno de los once llevados a Gran Bretaña al finalizar la conflagración con fines experimentales; si efectivamente esa es la procedencia, resultaría también cierto que perteneció al Einsatz-Gruppe I/JG 1 cuya base figuró en Letz, aeródromo tomado por los aliados el 8 de mayo de 1945, en el cual se capturaron las cincuenta





unidades allí destacadas de este avión que los aliados apodaron Salamander. Así pues el número de identificación 20235 pintado sobre el avión podría no responder a la realidad.

La USAAF (United States Army Air Forces) -fue el 18 de septiembre de 1947 cuando pasó a ser la USAF- está representada por un North American P-51D Mustang de curiosa historia, llegado a este museo londinense en 1988. Se encuentra pintado exteriormente como el «Big Beautiful Doll» de número de identificación 44-72758, rasgos indicativos ambos del Mustang del teniente coronel J. D. Landers, quien mandó el 78th Fighter Group basado precisamente en Duxford durante 1945, pero no se trata del auténtico. Es en realidad un P-51D construido en Inglewood (California), entregado a la USAAF en 1945 con el

número 44-73979 y posteriormente transferido a la Royal Canadian Air Force en 1951. Sólo estuvo operativo con el 416 Squadron en Canadá ostentando el número 9246 y se cedió al Imperial War Museum en 1969, de manera que fue el primer avión restaurado en Duxford con fecha de 1972 para exhibición en el museo.

En lo que a la Royal Air Force concierne, la representación no podía ser otra que el Spitfire, un ejemplar del cual perteneciente a la versión Spitfire Mk.IA da contrapunto al Fw.190-A8, situado frente a él y a la misma altura, la del segundo piso. Desafortunadamente, el tamaño del Lancaster y del Halifax hacen que no sea posible disponer de ejemplares «completos» dentro del Imperial War Museum de Londres, pero sí están a nivel de fuselajes delanteros como homenaje al papel

La mayor parte del interior de la V-2 estaba ocupado por el motor y los depósitos de propulsores.

que tuvieron en el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, precisamente en la primera planta, muy cerca de su escalera de acceso y del correspondiente balcón. El fuselaje delantero de Avro Lancaster B Mk.I pertenece a un ejemplar que voló con el 467 Squadron de la Royal Australian Air Force, unidad integrada en el 5th Group del Bomber Command de la RAF basado en Waddington (Lincolnshire); intervino en un total de 49 misiones sobre objetivos de Alemania y de la Europa ocupada entre noviembre de 1943 y octubre de 1944, las cuales figuran simbolizadas a la usanza de la época al lado de la correspondiente mascota, un lobo con la leyenda «Old Fred» y las banderas de turno.

Próximo a ese homenaje al Lancaster se encuentra el fuselaje delantero de un Handley Page H.P.61 Halifax B Mk.VII, cuyo interior es visitable por cierto. Formó parte de un ejemplar construido por Fairey Aviation en 1945, entregado en septiembre de ese mismo año y condenado al desguace en 1948; la sección mostrada se rescató en 1965 y fue adquirida por el museo en 1978. Con Lancaster y Halifax se ha entrado en el apartado de los fragmentos de interés histórico donde destacan, por encima de todo, un trozo del fuselaje posterior y uno de los dos motores Daimler-Benz DB601A-1 de 12 cilindros en V, pertenecientes al Messerschmitt Bf.110C en el que Rudolf Hess efectuó su vuelo a Gran Bretaña el 10 de mayo de 1941.

Como es conocido, la iniciativa de Hess, segundo hombre después de Hermann Goering en el orden de sucesión a Hitler, fue emprendida sin consultar a ninguno de los líderes alemanes. Hess buscaba entrevistarse con el Duque de Hamilton, a quien consideraba el intermediario más asequible para su propósito de lograr un acuerdo de paz entre Alemania y el Reino Unido y así, no dudó en dirigirse con su avión hacia Lanarkshire (Escocia) donde esperaba poder hablar con él. Llegado al lugar, saltó del avión en paracaídas, fue capturado y llevado a un hospital de Glasgow, donde reveló su identidad; obviamente su avión acabó estrellado contra el suelo. El resto de la historia es aún más sabido: Hess fracasó totalmente y acabó sus días como único preso de Spandau en 1987.

Al lado de los restos del avión de Hess, se encuentra la sección de cabina y plano medio del ala de un Mitsubishi A6M5 Zero, tren de aterrizaje incluido, cuya procedencia y vida operativa es una incógnita. Se piensa que se trata de uno de los fabricados en 1944 por Nakajima, capturado en 1945 y sometido a todo tipo de evaluaciones por la Allied Technical Air Intelligence Unit; lo que no admite duda es que fue finalmente transferido por la Royal Air Force al museo en 1961.

El Imperial War Museum de Londres tiene sendos ejemplares de V-1 y V-2. La V-1 mostrada en el museo se encuentra en un excelente estado de conservación; nada se dice de su histo-

ria, aunque parece obvio que debió ser capturada en territorio alemán habida cuenta de que el final del vuelo de toda V-1 concluía con su destrucción. El nacimiento de la V-1, en la práctica un avión sin piloto, sucedió a finales de 1942, cuando un pulsorreactor Argus As.014 de 350 kg. de empuje fue acoplado al Fieseler Fi.103 para formar la bomba volante FZG-76, también conocida como Vergeltungswaffe 1, cuya configuración normal incorporaba 850 kg. de explosivo.

Usualmente las V-1 eran lanzadas desde rampas especiales, basadas en territorios francés y belga, y de su guiado se encargaba un sistema giroscópico hasta que agotado su combustible caían hacia tierra, si bien el avance aliado acabó obligando a enviarlas desde aviones He.111 en vuelo; la llegada al blanco de las V-1 era «controlada» en última instancia por el peso de combustible introducido en su depósito. Las V-1 comenzaron a caer sobre Londres el 12 de junio de 1944, y a pesar de lo tardío de la fecha, se contabilizaron un total de 2.419 impactos en Londres y otros 3.403 en otros lugares del territorio británico hasta el 28 de marzo de 1945. Según los datos presentados en el museo, las V-1 causaron 24.165 víctimas entre muertos y heridos y cuantiosos daños materiales en Gran Bretaña, guarismo que podría haber sido muy superior de no haber mediado prontamente la eficacia de la Royal Air Force que derribó 3.957 bombas V-1.

La bomba volante V-2 figura montada en posición vertical en la sala principal cerca del Fw.190-A8 e impresiona por su altura de 14,04 m.; a diferencia de la V-1, sí era ya un misil de pleno derecho. Estaba propulsada por un motor cohete que consumía unos 8.750 kg. de alcohol etílico y oxígeno líquido, visible desde el lado opuesto a la entrada por estar desmontado el revestimiento en esa zona.

Aunque el primer lanzamiento con éxito de la V-2 -designada A-4 por Von Braun y su equipo- tuvo lugar en Peenemünde el 3 de octubre de 1942, fue empleada por vez primera el 8 de septiembre de 1944 contra Londres. Un total de 1.054 bombas V-2 cayeron en suelo británico -517 en Londres y alrededores- causando 8.380 víctimas

entre fallecidos y heridos graves. Sería sin embargo Bélgica el país más afectado por ataques con V-2, donde sólo contra Amberes y su entorno se lanzaron 1.262 de ellas, a las que se sumaron 2.448 V-1. La temible V-2, con su velocidad de crucero supersónica, su alcance del orden de los 300 km. en las versiones iniciales -luego aumentado- y su carga explosiva del orden de los 1.000 kg., acabaría siendo uno de los pilares en los que se asentó el inicio de la Conquista del Espacio.

Dos misiles bastante más modernos figuran en el museo, un Lockheed Polaris y un BAC Thunderbird Mk.2. El UGM-27C Polaris A3, en su día llevado a bordo de submarinos de la Royal Navy, fue protagonista de una compleja historia, donde se mezclaron la política y los problemas técnicos en los misiles competidores de diseño británico, para al final dar como resultado que la fuerza británica de disuasión nuclear fuera transferida de la Royal Air Force a los submarinos de la Royal Navy, una vez equipados con esos Polaris A3, en polémica decisión oficializada el 30 de junio de 1969. El BAC Thunderbird Mk.2 figura montado sobre su vehículo de transporte; se trataba de un misil tierra-aire de combustible sólido, de 6,35 m. de longitud y 1,63 m. de envergadura en su estabilizador cruciforme, puesto en servicio a partir de finales de 1965. El Thunderbird Mk.2 alcanzó el éxito que no tuvieron los misiles británicos envueltos en la antes citada competencia con el Polaris A3.

La mención a estos dos misiles significa la llegada al final de nuestro recorrido, el cual concluye con la referencia a un objeto tristemente relacionado con la Aviación, se trata de «Little Boy», engañoso y equívoco apodo bajo el que se conoció a una bomba atómica gemela de la arrojada sobre Hiroshima, con la cual nos topamos en nuestro camino hacia la salida. Evidentemente «Little Boy», donada por el U.S. Department of Energy, nunca fue utilizada y por supuesto está interiormente vacía; figura en la sala principal del museo, cercana a un tanque Mark II y a un diminuto submarino monoplaça alemán, ejemplos de la variedad e interés que aloja la rama londinense del Imperial War Museum ■

La Aviación Militar en el cine español

MIGUEL GONZALEZ MOLINA
Alferez de Aviación

Desde 1925, año en que se rodó *Ruta Gloriosa* (Fernando Delgado), hasta la fecha, se han filmado un total de catorce películas (salvo olvido) que están relacionadas con nuestra Aviación Militar. La última de ellas, *No le busques tres pies...* (Pedro Lazaga), es del año 1968. Desde entonces nada, excepto algunos cortos como *Fuerza Aérea Española* (Jesús Ordax, 1977) o *Por los caminos del aire* (José López Clemente, 1972). La industria del Cine Español, que aunque sí se ha ocupado de realizar algunas películas que abordan lo militar (la forma en que se hizo y hace sería motivo de otro artículo), no se ha acordado de nuestra Aviación, a

diferencia de otros países que sí lo hacen. Ejemplo inevitable los Estados Unidos y sus de todos conocidos filmes: *Top Gun*, *Oficial y caballero*, *Águila de acero*, *Firefox*, etc.

Posiblemente ahora, con la profesionalizando de las Fuerzas Armadas, debería de plantearse alguien retomar el camino dejado años atrás. No olvidemos que el cine es, quizás, la mejor forma de llegar al público y a nadie se le escapa el gran momento cinematográfico que vivimos con salas de proyección repletas y una demanda creciente, entre la que se incluye numeroso público joven.

La escasez de la producción nacional se agrava con un problema

frecuente en nuestro cine mudo: la desaparición y destrucción. El 90% de éste no existe, o al menos no está localizado. Así, casos como el de *Ruta Gloriosa*, de la que tan solo se conserva un minuto (25mts de película en 35mm), o *Águilas de acero - Los misterios de Tánger* (Florián Rey, 1927) que actualmente está en situación de desaparecida, son frecuentes. Aunque en esta última, según fuentes de la Filmoteca Española, se sigue el rastro de una copia. *Sesenta horas en el cielo* (Raymond Chevalier, 1935) y *Alas de paz* (Juan Parellada, 1942), son otros ejemplos de películas vinculadas con nuestra Aviación no localizadas, a pesar de ser más modernas (ya son sonoras), y seguramente, perdidas para siempre.

Sin valorar estos filmes, por motivos obvios, no contamos con ninguno de gran interés. En todos ellos el paso del tiempo ha hecho mella, recordemos que una de las características esenciales de toda gran obra es ser capaz de permanecer en el tiempo, y vistas hoy, francamente, nos resultan poco creíbles. La fórmula de accidente con salvamento heroico al final es fija en casi todas. A nuestros directores y guionistas no se les ocurría otra cosa, siguiendo la tradicional línea poco original de nuestro cine de la época.

La primera película sonora es *Pax* (Francisco Elías, 1932), que relata el rapto de un dictador a cargo de un grupo de pilotos. Se rodó en una única versión francesa en Montjuich, pues ningún productor español se interesó en hacer una versión española que era costumbre habitual en los primeros pasos del sonoro.

En *Escuadrilla* (Antonio Román, 1941), protagonizada por Alfredo Mayo (sin duda el actor que más veces se ha puesto el uniforme), la acción se desarrolla durante la Guerra Civil con claras connotaciones de la época. Ejemplo de ello el saludo militar brazo en alto de A. Mayo a sus superiores -no podemos olvidarnos de que estamos en 1941 y que en ese mismo año, estos mismos actores rodaron *Raza*-. El argumento se centra en un grupo de aviadores que están alojados en la casa de una familia cu-



9
ALFREDO MAYO Y JOSE NIETO

ESCUADRILLA 1941



ya hija se ha criado en el extranjero y a la que todos pretenden conquistar. El teniente Miguel de Alarcón sufre un accidente durante el combate y tiene que saltar en paracaídas para salvar su vida, teniendo la desgracia de caer en zona roja para ser, finalmente, salvado por el capitán Campos (José Nieto), el cual muere en cumplimiento de esta misión. Como dato anecdótico reseñar la aparición en una secuencia de un jovencísimo Fernando Rey que aparece en el hospital como soldado herido.

Alas de juventud (Antonio Del Amo, 1949) nos lleva hasta la Academia General del Aire donde dos cadetes se disputan el amor de Elena, la hija del coronel. La película, posiblemente la más digna representación del Ejército del Aire en el cine, está, sin embargo, llena de tópicos. El piloto hijo de piloto, la hija del coronel de la Academia, el mal estudiante que es un gran piloto, el suboficial mecánico fiel amigo, etc. A pesar de todo, se deja ver, y las imágenes de la Bucker en vuelo o de la Base de San Javier, junto con la presencia de Fernando Fernán Gómez, Antonio Vilar y Nani Fernández, son una buena excusa para verla. Además es uno de los pocos filmes de aviación que podemos comprar, dentro de la colección de Clásico Español, Divisa Ediciones.



UNA GRAN PELÍCULA ESPAÑOLA

Águilas de acero

(Los Misterios de Tánger)

A las de tenerse el sentido con el sentido de la adaptación cinematográfica de la emocionante novela de guerra *Águilas de acero*, del brillante escritor Rafael López Diez.

Titulada la última entrega de la película de Tánger. Momento en comprender el enorme interés nacional de la nueva cinta española: una película en la línea del género del argumento, desarrollada en alta acción, aventuras y contrastes. Todo el momento que abarca sucesivamente la rebeldía de las águilas marroquíes, desde luego a través realmente en el frente español y francés, con sus legión de héroes y sus víctimas gloriosas.

Entre otros atractivos de esta gran película figura la presencia de Abdel-Krim, los altos mandos militares del Marroco español y francés, los dos ejércitos de operaciones, la Marina y la Aviación, que a diario vuelan en los campos y en las costas marroquíes gloriosas películas.

La dirección de la película se ha puesto a su cargo Florán Rey, y los protagonistas principales corren a cargo de la bellísima actriz ELISA FERRAZ y de los actores PEDRO LARRABADA y RICARDO SUÑEZ.



La desaparecida 1ª Bandera Paracaidista del Ejército del Aire es la unidad protagonista de *La Trinca del Aire* (Ramón Torrado, 1951), película que se desarrolla en la Base Aérea de Alcantarilla y en Alcalá de Henares, lugar donde estaba ubicada. De nuevo se trata de contarnos la vida de los alumnos, sus bromas y sus situaciones amorosas. El trío es otra vez la cifra adecuada y Fernando Fernán Gómez repite como gracioso sin ser protagonista, aunque a la postre ha resultado ser el de más brillante trayectoria. Junto a él aparecen Jorge Mistral, Antonio Casal y Carmelita González. También destacan imágenes de lanzamientos paracaidistas, de la Escuela Militar de Paracaidismo (todavía no había adoptado el nombre actual), la peculiar chichonera (gorro habitual de los paracaidistas del momento); así como lugares reconocibles por cualquier "paraca" como la sala de plegado o la torre de salto.

Rodada en Cuatro Vientos y Getafe, *Recluta con niño* (Pedro L. Ramírez, 1955) nos narra la historia de Miguel Cañete, su hermano pequeño y la hija ciega del sargento Palomares. Es la primera y la mejor versión de este argumento que todos conocemos. Secuencias como la de regalar el pollo al sargento, logran

hacer reír a cualquiera. Jose Luis Ozores está espléndido.

Héroes del Aire (Ramón Torrado, 1957) comienza mostrándonos un accidente aéreo en Barajas, el del capitán Soler (Julio Nuñez), que pilota sin autorización un avión del Servicio de Búsqueda y Salvamento ante la sorpresa de su jefe y cuñado, el coronel Rivas (A. Mayo); para luego hacer un flash back (salto al pasado) y explicarnos que estaba siendo sometido a un chantaje económico del primer

1960). La trama se sitúa en la Escuela de Paracaidismo de Alcantarilla y en el frente, en Sidi Ifni.

La Escuela de Vuelo sin Motor de Montflorite y las vivencias de la nueva promoción de pilotos ocupan el argumento de *Horizontes de luz* (Leon Klimowsky, 1961). Cinta de poco valor cinematográfico y llena de tópicos, pero que nos ofrece interesantes perspectivas aéreas. Destacan algunas canciones interpretadas por Torrebruno.



RUTA GLORIOSA 1425 / DTOR. FERNANDO DELGADO / FOT. LEOPOLDO ALONSO

marido de su hermana, dado por desaparecido. Entretanto, y evocando la época de la Guerra Civil en que se conocieron el coronel y el capitán, éste realiza una acción heroica en un avión civil, pasando desde un avión a otro en vuelo ya que un piloto civil ha tomado una medicina por error y está inconsciente. Sin alarmar a los viajeros, aterriza y los salva. La breve aparición del Cuartel General del Aire en su entrada principal y lateral por la calle Romero Robledo, así como alguna mención a los grandes vuelos y la presencia del Junker sirven, sin duda, para recordar otra época.

Jose Luis Ozores vuelve a hacer de cateto en una película bastante menos interesante, que no es continuación de la anterior, en *Ahí va otro recluta* (Ramón Fernández,

Alerta en el cielo (Luis Cesar Amadori, 1961) a pesar de situarse en la Base Aérea de Zaragoza, no tiene prácticamente intervención de nuestro ejército. Los protagonistas son los militares americanos de la base, el niño Pablito Calvo y las intervenciones, una vez más, de Alfredo Mayo, aquí como coronel jefe de la base aérea, que es la única presencia de nuestra milicia en la película. En este caso, sorprendentemente, no hay accidente y los "buenos" son los americanos, que llegan a nombrar a Pablito cabo honorario americano y Jefe de la Base por un día, llegando a desfilar para él las Fuerzas terrestres y aéreas de la base.

Las vivencias de unos sargentos-alumnos aspirantes a obtener el empleo de alférez de complemento en el

Campamento de las Milicias Universitarias en Villafría (Burgos), es el tema de *Escuadrilla de vuelo* (Luis José Comerón, 1962). Obra de muy escaso interés, en la que ni hay humor ni drama. Llega, incluso, a poner voz a la avioneta Bucker, dando una sensación realmente ridícula.

No le busques tres pies... vuelve al repetitivo asunto de los alumnos. En esta ocasión recorremos las bases de San Javier, Salamanca, Armilla, Badajoz y Son San Juan. Nos detalla el enfrentamiento entre un alumno (Axel Darna) y su profesor (A. Mayo). Tras recibir la baja en vuelo en la Academia, decide abandonar el Ejército para obtener luego el título de piloto civil y, de esta forma, poder volver a ingresar como Militar de Complemento. El encuentro entre ambos se vuelve a producir forzado por Aguirre, que pretende demostrar al teniente coronel que estaba en un error. Al final lo de siempre. Es destacable la presencia del avión F-104 y de su Escuadrón, con el Ala 16 de Torrejón.

Como hemos podido comprobar después de este breve repaso por nuestra filmografía, los temas académicos y las vivencias de los jóvenes alumnos con situaciones previsibles dominan en nuestro cine aeronáutico. A mi juicio las que mejor se ven hoy son *Recluta con niño* y *Alas de juventud*. Excepción hecha de lo no visto, como sucede con *Águila de Acero*, película que esperemos podamos recuperar, y en la que los prestigiosos aviadores Julio Ruiz de Alda y Luis Suevos hicieron alarde de su dominio aéreo.

No he incluido en la relación de películas *Cadetes del Aire* (Leonardo De Mitri, 1960), porque aunque tiene doble nacionalidad (española e italiana), se ocupa de la vivencia de unos cadetes de una Academia en Nápoles. También existen otras cintas relacionadas con la aviación como por ejemplo *Dos Alas* (Pascual Cervera, 1966), aunque no tienen nada que ver con el Ejército.

Finalmente, para quien desee más información sobre alguna película, la puede obtener a través de la página web del Ejército del Aire (www.ejercitodelaire.mde.es) ■



El GSJMACOM con los miembros del staff conductor del ejercicio.

EJERCICIO ATLAS 2000

Del 16 al 20 del pasado mes de octubre de 2000, tuvo lugar la ejecución del ejercicio Atlas 00, en el que participan unidades de Fuerzas Aéreas de los reinos de Marruecos y España.

Este ejercicio, que se encuadra dentro del protocolo Navmaes acordado entre ambos países, tiene una periodicidad anual aunque por diversas causas no se pudo celebrar los años 1998 y 1999. Asimismo su ejecución se desarrolla cada año alternativamente en uno de los dos países.

La organización y conducción del Atlas 2000 han correspondido a España y, con bases de despliegue en Morón y Albacete, han participado aviones F-1, F-5 y Alphajet marroquíes y F-18, F-1 y F-5 españoles. Para la realización del ejercicio CSAR participaron asimismo un helicóptero del SAR, un C-235 marroquí, miembros de la EZAPAC y la UMAD, que desplegó en la Base Aérea de Albacete.

Durante el ejercicio se realizaron misiones tipo LAO,s, DACT,s y COMAO,s. Siendo este el primer año en el que se han programado misiones de interceptación nocturnas.

El puesto de mando para la conducción del ejercicio se estableció en las instalaciones del GRUCEMAC, con un staff combinado de ambos países.

Los resultados se han considerado muy satisfactorios por ambas partes, alcanzándose un elevado porcentaje de misiones realizadas (90%).



El general de división García Berrio, Segundo Jefe y Jefe del E.M. del MACOM, hace entrega de un obsequio a la representación del Reino de Marruecos.

UN ESCUDO PARA LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA



Aunque pueda parecer increíble, una de las bases aéreas de mayor importancia y capacidad operativa del Ejército del Aire, con un elevado peso específico dentro del panorama aeronáutico nacional como la de Zaragoza, no tenía hasta ahora un escudo representativo.

La idea de dotar a la base de un escudo que la identificara como tal surgió desde la jefatura de la misma. Desde ella se encargó al personal del D.E.S. que materializara el proyecto para lo que desde esta sección se convocó un concurso de ideas en los comienzos del año 2000. Evaluados exhaustivamente los proyectos que concurrieron, se determinó aceptar el presentado por el sargento 1º Efrén Alonso, un mecánico de avión destinado como tal en el Ala 31 y que tiene una amplia experiencia en este tipo de trabajos, a los que dedica muchas de las horas de su tiempo libre, al margen de su actividad profesional castrense.

El escudo aprobado para la base aérea de Zaragoza cumple las normas sobre escudos de unidades del Ejército del Aire. Su autor explica los motivos que le han llevado al diseño aceptado: "se trata de un escudo redondo con corona en el que, sobre

un fondo rojo, un busto de león ocupa las dos terceras partes del escudo, dejando un espacio superior en "jefe" para que 5 siluetas de aviones surquen el fondo dejando estelas plateadas". Efrén justifica la inclusión de la figura del león argumentando que representa simbólicamente las virtudes del valor y la fuerza, justificando asimismo que los aviones representados sean simplemente "aviones" y no se incluyan un F-18 o un Hércules, que en un futuro más o menos lejano puedan dejar de dotar a las unidades ubicadas en la base.

"No sé rendirme"

Es el lema escogido para adornar el escudo, apostando por la línea seguida por otras unidades que incluyen una frase que emana de una acción o pasaje de la historia local. Teniendo en cuenta que la inmortal ciudad de Zaragoza está cuajada de momentos históricos, el autor ha elegido una frase del general Palafox, pronunciada hace casi 200 años: "No sé rendirme". Así cuenta Benito Pérez Galdós en sus Episodios Nacionales al referirse a "Zaragoza":

«"Capitulad y os vestiremos" decían los franceses en el primer sitio, admirados de la constancia de unos pobres aldeanos vestidos de harapos. "No sabemos rendirnos -contestaban- y nuestras carnes sólo se cubren de gloria".

El día siguiente, 22, fue cuando Palafox dijo al parlamentario de Moncey que venía a proponerle la rendición: "No sé rendirme. Después de muerto hablaremos de eso"...»

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Teniente de Aviación

noticiario noticiario noticiario

CONVENIO MARCO DE COLABORACION ENTRE EL MANDO DEL APOYO LOGISTICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE Y LA UNIVERSIDAD ALFONSO X EL SABIO

El pasado día 11 de enero, en la Maestranza Aérea de Madrid tuvo lugar la firma del convenio marco de colaboración entre el Mando del Apoyo Logístico y la Universidad Alfonso X el Sabio. Este convenio fue suscrito de una parte por el general jefe del MALOG, actuando en representación del Ministerio de Defensa, y de otra parte por Jesús Núñez Velázquez, como presidente, y Manuel López Cachero, como rector, ambos de la Universidad Alfonso X el Sabio.

El objeto del convenio es promover la colaboración entre el Ejército del Aire y la citada universidad, a fin de dar

una respuesta eficaz a las exigencias que los cambios tecnológicos demandan.

Más concretamente, se trata de satisfacer, por un lado, el interés de la universidad en que alumnos del segundo ciclo realicen prácticas en los centros logísticos del Ejército del Aire y por otro, los deseos de colaboración entre Universidad y MALOG en la realización de estudios, investigaciones y trabajos técnicos de interés común, así como en la organización de conferencias, seminarios, cursos, etc.

El acto de la firma fue precedido por una visita de los representantes de la univer-



sidad a las instalaciones de la Maestranza Aérea de Madrid, acompañados del coronel jefe de la misma.

Tras el mencionado acto protocolario, que tuvo lugar asimismo en la citada maestranza, tanto el presidente

de la universidad como el teniente general Mingot, manifestaron su satisfacción por el acuerdo suscrito, que servirá para estrechar los lazos de colaboración entre la Universidad y las Fuerzas Armadas.



De izquierda a derecha, y de arriba a abajo: cabo 1º Ávila, sargento Merino, comandante Amo, comandante Quiñones, comandante Antoñanzas, cabo 1º Fernández, soldado Castañón, sargento 1º Jaime, subteniente Ballesteros, brigada Casado, subteniente García y soldado Oreiro, en el aeropuerto internacional de San Salvador.

AYUDA A EL SALVADOR

El pasado 14 de enero, a escasas 24 horas del terremoto que asoló El Salvador, el Ejército del Aire se ponía al servicio de la sociedad española, que respondió con

rapidez a la llamada de ayuda del pueblo salvadoreño. Un avión TK-17, perteneciente al 45 Grupo de Fuerzas Aéreas, despegó de la Base Aérea de Torrejón transportando bomberos y personal de Protección Civil de Valencia, Sevilla,

Huelva, Madrid y Getafe, con sus correspondientes equipos, junto a 19 perros adiestrados para la detección de supervivientes en catástrofes.

Durante la escala en Santo Domingo se tenía que tomar la decisión de proceder

directamente al aeropuerto de San Salvador o, si las condiciones no lo permitían, proceder a Guatemala. Las dificultades en las comunicaciones y la situación de emergencia dilataron la escala, pero finalmente se partió hacia el aeropuerto de San Salvador. Allí esperaba personal de la embajada de España que, como durante toda la estancia, estuvieron a la entera disposición de los pasajeros y la tripulación.

El trabajo de los voluntarios comenzó inmediatamente, casi sin descanso y con la precariedad impuesta por la naturaleza de la situación. Se tuvo ocasión de presenciar el drama humano y la tragedia que ha sacudido, como en otras ocasiones, a este país hermano. También se supo de temblores y pequeños terremotos, réplicas del producido inicialmente.

La misión concluyó el viernes, día 19 de enero, con el regreso del personal, del material y de los canes, después de 23 horas de vuelo.

noticario noticario noticario

PRESENTACION A SAR EL PRINCIPE DE ASTURIAS DE LAS AUTORIDADES MILITARES DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE MURCIA EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El pasado día 16 de enero tuvo lugar en la Academia General del Aire la presentación ante SAR el Príncipe de Asturias de las autoridades militares de la comunidad autónoma de Murcia, aprovechando la visita que su Alteza Real realizó a esta comunidad entre los días 15 y 17 de enero.

SAR el Príncipe de Asturias, a quien acompañaba el presidente de la comunidad murciana, Ramón Luis Valcárcel Siso, el delegado del Gobierno en dicha región, José Joaquín Peñarrubia Agius y el jefe de la casa de Su Majestad, José Fernando de Almansa y Moreno-Barreda, entre otros, llegó a la Academia sobre las 14:00 horas del citado día 16, siendo recibido por el teniente general jefe del Mando Aéreo del Estrecho, Eduardo González-Gallarza Morales, así como por el coronel director del centro, Fernando Carrasco Argüeso.

Después de recibir los honores de ordenanza y tras pasar revista a la Escuadrilla de honores, Su Alteza Real tuvo ocasión de saludar personalmente a cada uno de los invitados, entre los que se encontraban compañeros de promoción de los tres ejércitos destinados en la región.



Después del almuerzo que tuvo lugar en el comedor de alumnos y antes de finalizar la visita, su Alteza Real se desplazó al museo de la AGA para firmar en el libro de honor. A continuación pasó al salón de actos donde tanto el teniente general jefe del Mando Aéreo del Estrecho, Eduardo González-Gallarza, el teniente general jefe de la Región Militar Sur, Rafael de Valenuela Teresa, y el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, José Antonio Zea Salgueiro realizaron in-

dividualmente su presentación ante Su Alteza, teniendo lugar a continuación una exposición de los cometidos

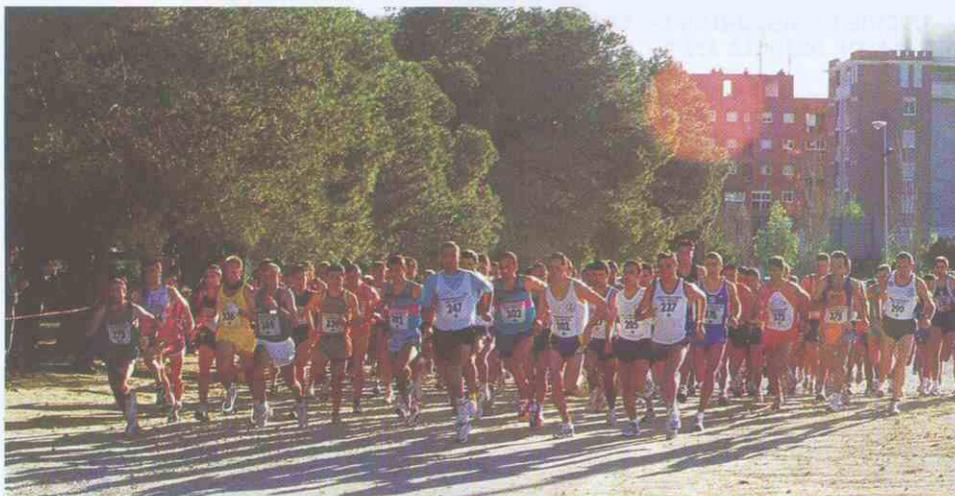
y misiones de las unidades de los tres ejércitos encuadrados en la Comunidad Autónoma de Murcia.



RELEVO DE MANDO DEL JEFE DE LA BASE AÉREA DE TORREJON Y JEFE DE LA AGRUPACION DE DICHA BASE

El pasado día 19 de enero tuvo lugar en la Base Aérea de Torrejón el relevo de mando del jefe de la base aérea y jefe de la agrupación entre el general Antonio García Lozano y el coronel Andrés Navas Ráez.

El acto fue presidido por el teniente general Antonio Cervera Madrigal, jefe del Mando Aéreo del Centro y Primera Región Aérea.



Salida del Fondo Largo: a la derecha Queral, de blanco, dorsal 290.

XXXIX CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE CAMPO A TRAVÉS

La base aérea de Málaga ha sido el escenario escogido por el Ejército del Aire, durante los días 24, 25 y 26 de enero como sede de la edición 2001 del Campeonato Nacional Militar de Campo a Través. En ella se han concentrado alrededor de quinientos deportistas de los Ejércitos de Tierra, Armada, Aire, Guardia Civil y Guardia Real para disputar las pruebas habituales: Fondo Largo sobre 11.450 metros, Fondo Corto, 4.250 m., Fondo Veteranos y una prueba Femenina, ambas sobre 5.750 metros. Los participantes del Ejército del Aire han tenido una destacada participación, obteniendo en el Campeonato individual absoluto en fondo largo un oro Queral, oro y bronce, respectivamente, para Peraita y Cledón en su prueba y la plata para Mónica Sanz además del oro y el bronce para los equipos de la 1ª Región Aérea "A" y la 3ª Región Aérea. Una buena cosecha de metal. Los deportistas superan las dificultades y obtienen buenos resultados para sus equipos. Poco ha cambiado en los

más de veinticinco años que he asistido como atleta, entrenador, delegado y periodista a estos Campeonatos Nacionales.

Aunque la base aérea ha albergado a los equipos participantes para todas las actividades relativas al Campeonato, (secretaría de Organización, reuniones de Delegados y ceremonias de inauguración y clausura) las carreras se han disputado en un circuito diseñado en una zona de pinos, junto a las instalaciones deportivas de la localidad de Torremolinos, que se encuentra muy próxima a las instalacio-

nes de la base del Ejército del Aire. El circuito, trazado en un pinar muy bien ubicado en cuanto a instalaciones anexas (vestuarios, duchas, piscina cubierta, etc.), puede definirse como muy duro, con fortísimas subidas y pronunciadas bajadas, con muchas piedras sueltas en todo el recorrido. La salida se ubicó al principio de la fuerte subida y la meta en una zona llana fuera de los pinos.

Queral, de la 1ª Región Aérea, otra vez campeón nacional de fondo largo

Controlando de principio a fin, haciendo una inteligente carrera, propia del deportista que confía en sus posibilidades y sabe lo que puede ha-



Llegada a meta del Campeón absoluto de fondo largo.

cer, el cabo 1º Carlos Queral Domenech se ha proclamado por segunda vez Campeón Nacional Militar de Campo a través. Queral hizo su carrera siempre encuadrado en los puestos de cabeza. Durante la tercera parte del recorrido llevó por delante a deportistas que ya habían sido campeones nacionales como al vencedor de la pasada edición, Colado, del Ejército del Aire, o a los guardias civiles Muñoz y López, plata y bronce este año y a Ceamanos, del Ejército de Tierra, cuarto en meta. Poco a poco fue escalando posiciones, eliminando competidores hasta que se quedó con los dos compañeros de carrera que a la postre le acompañarían en el podio. Una carrera con cabeza, la que las circunstancias del circuito requerían.

Fondo corto: dominio del Ejército de Tierra. Crespo, campeón del Aire

La carrera corta del Campeonato fue dominada por los componentes del equipo de la Región Militar Centro del Ejército de Tierra que ocuparon los cuatro primeros puestos de la clasificación final, adjudicándose las medallas Martínez, Moyano y Girol. El soldado Crespo González del equipo de la 2ª Región Aérea "A" se proclamó campeón del Aire, acompañándole en el podio el sargento López Gracia (3ª Región Aérea) y el sargento 1º Moreno Rojas (1ª Región Aérea "A"). Campeón por equipos el de la 3ª Región Aérea, formado por los sargentos López y Chivite y el cabo 1º Gutiérrez.

Más de 120 veteranos en la salida de su carrera

Salieron juntos pero se clasificaron por categorías. Los participantes del Ejército del Aire dominaron la clasificación absoluta de los más veteranos, que se integran en la

noticario noticario noticario

categoría "D", de 50 años en adelante. Así el capitán Izquierdo Peraita (1ª Región Aérea "A") y el subteniente Cledón Pascual (3ª Región Aérea) fueron oro y bronce absolutos en su categoría, y oro y plata respectivamente en la clasificación del Ejército del Aire, en la que sería bronce el subteniente Luque (2ª Región Aérea "B"). Ramírez (1ª RA "A"), García ("2ª RA "B") y Freire (1ª RA "A") se repartieron las medallas del Aire en la categoría "A", Román (2ª RA "B"), Gutiérrez (1ª RA "B") y Domínguez (1ª RA "A") hicieron podio en la categoría "B" y Arce y De Miguel (1ª RA "A") junto a González (2ª RA "A") se adjudicaron los metales de la categoría "C".

Éxito de las féminas del Aire: Mónica Sanz, plata, y los equipos del Aire, campeón absoluto y medalla de bronce

Lejos queda ya la primera participación de las mujeres en el Campeonato Nacional Militar, en estas mismas tierras, allá por la mitad de la década de los 90, en el siglo pasado. Entonces, la carrera desarrollada en el circuito trazado dentro de la base aérea de Málaga contó con la participación de cinco féminas. Hoy han tomado la salida un total de cuarenta y tres, representando a los tres ejércitos, guardia civil y guardia real. Campeona absoluta la soldado Mª Pilar Arias (E.Tierra, RM Centro), medalla de plata para la cabo Mónica Sanz (E.Aire, 1ª RA "A") y bronce para la soldado Trujillo (ET, RM Noroeste). Han compuesto el podio del Ejército del Aire la cabo Sanz, junto a la sargento Rosa Mª Teresi ambas de la 1ª R.Aérea "A" y la soldado Patricia Andrea del equipo de la 3ª Región Aérea. Por equipos absolutos, Campeón el de la 1ª Región Aérea "A", compuesto por Sanz, Teresi y Marina,



Clasificación absoluta por equipos femeninos: oro para el de la 1ª Región Aérea "A" y bronce para el de la 3ª Región Aérea. La plata para la R. Militar Noroeste de E. de Tierra.



Oro y bronce absolutos para Izquierdo y Cledón, del Ejército del Aire en veteranos de la categoría "D". Ambos en el podio junto a Crespo, de la Armada, medalla de plata.



Con los campeones absolutos de fondo corto, Martínez y Moyano, (1 y 2) el campeón del Aire, Crespo de la 2ª Región Aérea "A".

adjudicándose el bronce el de la 3ª Región Aérea compuesto por las soldados Patricia Andrea y María García y la alférez María Llorente.

Presidió la ceremonia de entrega de trofeos y clausuró del Campeonato en nombre del ministro de defensa el General Jefe del Mando de Personal del Ejército del Aire, Manuel Estellés Moreno.

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Teniente de Aviación.
Entrenador Nacional
de Atletismo

CONMEMORACION DE LA LLEGADA DEL "PLUS ULTRA" A BUENOS AIRES

EL PASADO DÍA 10 DE febrero, dentro de los actos programados para celebrar el 75º Aniversario del vuelo del "Plus Ultra" desde Palos de la Frontera a Buenos Aires y exactamente cuatro horas antes, por la diferencia horaria, que en la zona militar del aeroparque Jorge Newbery de la capital argentina aterrizara el CL-215T del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, tuvo lugar la ofrenda floral del Ayuntamiento de Madrid ante el monumento a los caídos de la Aviación Española, situado en la lonja principal del Cuartel General del Ejército del Aire. De esta manera se rendía homenaje a la memoria de los héroes del histórico vuelo: Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada.

El acto fue presidido por el teniente general José Antonio Mingot García, jefe del Mando del Apoyo Logístico, en representación del jefe del Estado Mayor del Aire que se encontraba

ausente, y por el alcalde de Madrid, José M^º Alvarez del Manzano. Tras la rendición de los honores de ordenanza por una escuadrilla con escuadrilla de gastadores, bandera, banda y música a la autoridad militar, se procedió a la formación de honor de los distintos guiones y de la escua-

dra de gastadores ante el monumento.

Seguidamente, el alcalde de Madrid y el general Mingot depositaron una corona de laurel al pie del monumento, en el que figuraba una maqueta del hidroavión Dornier Wal "Plus Ultra", interpretándose "La muerte no es el final", y "el toque de

oración" por la Banda de Música del Mando aéreo del Centro y 1ª Región Aérea, finalizando con una descarga de fusilería.

Posteriormente, en el salón de honor del Cuartel General, se sirvió una copa de vino español a los asistentes al acto. En dicho salón se encontraban paneles explicativos del vuelo del "Plus Ultra" y una vitrina con la maqueta del hidroavión.





IMPOSICION DE CONDECORACIONES FRANCESAS

El día 5 de febrero tuvo lugar en la residencia del embajador de Francia en Madrid una ceremonia de imposición de condecoraciones francesas a los coroneles Cazamea (agregado aéreo francés en Madrid) y Ramírez Arcos (Ejército de Tierra español) y a los tenientes coroneles Priolet (alumno del Ejército del Aire francés en el curso de Estado Mayor en las EFAS) y García Servert (Ejército del Aire español).

Es la primera vez que la República francesa ha condecorado en el mismo acto a oficiales franceses y españoles, y este espíritu de colaboración y de ilusión europeísta fue subrayado en su discurso por el embajador, Alfred Siefer-Gaillardin, quien también comentó que hace cinco años el hoy teniente coronel Servert el que, como profesor en la Escuela Superior del Aire, transmitió al coronel Cazamea los proyectos de la UE, en el marco de la PESC, para construir una defensa europea. Es este espíritu de unión el que actos como el del día 5 de febrero contribuyen a fortalecer.



ENTREGA DEL CERTIFICADO DE PECAL 120 A LA MAESTRANZA AÉREA DE SEVILLA

EL PASADO DÍA 15 DE febrero tuvo lugar la entrega por el subdirector general de Inspección y Servi-

cios Técnicos de la Dirección General de Armamento y Material Angel Jara Alba-rán a la Maestranza Aérea

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL MANDO AÉREO DEL ESTRECHO Y SEGUNDA REGION AÉREA AL ACAR. AITANA Y EVA Nº 5

El pasado día 18 de enero, visitó el ACAR, AITANA y EVA nº 5 el general jefe del Mando Aéreo del Estrecho y Segunda Región Aérea Eduardo González-Gallarza Morales.

Fue recibido a su llegada a

dicha unidad por el comandante jefe Luis A. Miró Homs, realizando una visita por las diferentes dependencias, tanto en la zona de asentamiento como en la zona técnica, exponiéndole la situación y problemática de la unidad.



de Sevilla del certificado del sistema de calidad según lo establecido en la norma PECAL 120 (AQAP 120 de la OTAN).

Dicho certificado demuestra que la citada maestranza dispone de un sistema de aseguramiento de la calidad adecuado a la normativa PECAL/AQAP 120 "requisito OTAN de aseguramiento de la calidad para producción". Esta normativa es similar a la ISO 9002, utilizada en el entorno industrial, con algunos suplementos OTAN, necesarios para añadir diversas exigencias contractuales a la citada normativa civil.

Al acto asistieron el general 2º jefe del Mando del Apoyo Logístico, Emilio Poyo-Guerrero, y el General Director de Mantenimiento, Domingo Palacios.

Los representantes de la DGAM y del MALOG coincidieron en señalar la necesidad de mantener la colaboración entre ambos organismos, como único medio de conseguir que los centros logísticos del Ejército del Aire se doten de sistemas de calidad similares a los utilizados por las industrias que trabajan en el entorno de las Fuerzas Armadas, y en general por las empresas más significativas de los países industrializados.



el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

“CANARIO” AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

operaciones de Alhucemas, marchó a Melilla, siendo derribado sin mayores consecuencias en las proximidades de Midar. En 1926, sobradamente demostrada su habilidad para el vuelo, pasó a la Escuadrilla de Experimentación de Cuatro Vientos y dos años más tarde, aprovechando una excedencia, aquél inquieto alférez Del Barco, a bordo de una avioneta de su propiedad, llevó nuestra bandera a distintos países extranjeros. Ascendido a teniente en 1930, participa en el curso de Vuelo sin Visibilidad, obteniendo asimismo la aptitud para caza y en mayo de 1933 pilotando la Stinson Reliant de los hermanos de la Cuesta, lleva a cabo el raid Madrid-El Cairo.



El levantamiento militar de julio de 1936, le sorprendió en Cuatro Vientos y su negativa a prestar servicios al ejército popular, le costó la cárcel y poco después la vida.

Hace 100 años Nacimiento

Valladolid 19 marzo 1901

Nace Jose María Gómez del Barco.

Nota de El Vigía: Estudiante de Medicina, pronto abandonó la carrera atraído por el apasionante mundo de la aviación y desechando el camino de las Academias Militares, optó por el más rápido, alistándose a los 21 años como soldado voluntario de Ingerros para el Servicio de Aviación. Poco después formando parte del 4º curso de pilotos de Tropa, obtenía el título en 1924. Destinado a las escuadrillas de Marruecos, inicia sus vuelos de guerra en el aeródromo Tetuán. El 21 de agosto de dicho año, cuando a los mandos de un Breguet XIV y a bajísima altura protegía con sus armas el abastecimiento de la cercada posición de Solano, alcanzado en dos ocasiones por disparos del enemigo, resultó herido de gravedad. Así y todo, sabedor de cuanto suponía el hielo para los sedientos defensores y poniendo de manifiesto su heroísmo, renunció a



Hace 25 años Despedida

San Javier 5 marzo 1976

Después de 30 años de servicio, en el que cumplieron más de 175.000 horas de vuelo, las últimas Bücker E.3B que aún permanecían en el 791 Escuadrón de la AGA, han partido para el aeródromo de Armilla, destinadas al 781 Escuadrón del Centro de Selección de la Academia General del Aire.

regresar al aeródromo, hasta que se hubiera arrojado el último saco. Sangrando abundantemente, consiguió alcanzar Sania Ramel donde tomó tierra, salvando el aparato y a su observador el alférez Iruretagoyena. Premio

a tan brillantísima acción fue la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando. Recuperado de sus heridas, el ya sargento Del Barco, pasaría destinado al Grupo "Fokker" C-IV de Getafe, con el que, para participar en las

Hace 75 años Récord

Cuatro Vientos 10 marzo 1926

Días atrás, y a propósito de su raid Paris-Madrid, en 5 horas 20 minutos, el capitán Ignacio Jiménez Martín, de nuevo era objeto de elogiosos comentarios, a los que ya nos tiene acostumbrados. Hoy, a bordo de un Potez 25 (500 cv), el mismo aparato con el que realizó la hazaña anterior, elevándose desde este aeródromo y remontándose hasta los 6.000 metros, ha batido la marca nacional de altura. Tan interesante vuelo, en el que, tras el

Hace 40 años Odisea

Ifni 25 marzo 1961

Al llegar procedente de Sevilla la tercera expedición de "Buchones" y tenerse conocimiento de la ausencia del teniente Miguel Ruiz Nicolau (en la foto), con la angustia propia del caso, de inmediato despegó un "Heinkel" a fin de reconocer la playa de Tifnit, en Ifni, donde se temía hubiera podido aterrizar. Hallados los restos del cazabombardero, por su apariencia, la suerte que haya podido correr el joven teniente, no puede ser mas pesimista.

Nota de El Vigía: Con el indicador "a cero", debido a un fallo del sistema de combustible, el teniente Ruiz Nicolau se vio en la imperiosa necesidad de tomar en la referida playa, maniobra que resultó catastrófica. Separados el motor y los planos, el piloto quedó boca abajo aprisionado en la cabina, viendo con horror el peligro que le acechaba la subida de la marea y cómo los moros, en vez de auxiliarle, lo observaban con curiosidad. Así permaneció casi tres horas hasta que, llegados los jefecillos de la tribu, permitieron su rescate. Trasladado como prisionero de guerra a Rabat, la actuación de la diplomacia española consiguió que cuatro días después fuera puesto en libertad.





Moncayo llegó a divisar los Pirineos, se ha realizado con una carga de 600 kg. y 400 litros de gasolina. Desprovisto de máscara de oxígeno su protagonista, y de compresor su motor, ha sido cronometrado oficialmente; siendo unánime la afirmación, de que para su realización han respondido admirablemente, el piloto, aparato y motor.

Hace 30 años Bautizo

Barajas 4 marzo 1971

Bajo la presidencia de los Príncipes de España, a quienes acompañaban los ministros del Aire, Agricultura y otras personalidades, se ha celebrado la ceremonia de bendición de los dos primeros anfibios Canadair CL-215, traídos recientemente de Canadá, por pilotos militares españoles, para la lucha contra incendios forestales. El pequeño Infante Felipe, en su primer acto oficial, actuó de padrino del bautizo, rociando divertido los aparatos por medio de un extintor cargado de vino español.

En la foto, tras la visita al interior de uno de los "bombardeos de agua", el Príncipe don Juan Carlos ayuda a descender al Infante.



Hace 30 años Voló

Getafe 21 marzo 1971

Ante un nutrido grupo de directivos de la empresa y el personal técnico que ha intervenido en su construcción, con gran éxito ha realizado su primer vuelo, el bimotor de transporte CASA C-212 "Aviocar". De la maniobrabilidad y características del nuevo avión, se expresaba con entusiasmo su piloto Ernesto Nienhuisen. Se trata de un aparato con características STOL, proyectado para la utilización en terrenos no preparados y capaz de transportar dos toneladas de carga.

Hace 70 años Desgracia

Alcalá de Henares 6 marzo 1931

Serían las 10,30 de esta mañana cuando un dramático suceso ha venido a conmocionar la metódica y laboriosa vida de la escuela de pilotos. Debido a causas que aún están por determinar, a dicha hora se estrellaba aparatosamente en el centro del campo de vuelos el Avro nº 7. En el percarce, que desde el primer



momento se temió traería serias consecuencias, resultaba gravísimamente herido el capitán Félix Martínez Ramírez. Trasladado con urgencia al Hospital Militar de Carabanchel, los facultativos, por desgracia, solamente pudieron certificar su muerte.

No es necesario decir la honda tristeza que la pérdida de este gran aviador, estimado y admirado -se hablaba en posesión de la Cruz Laureada de San Fernando- ha producido entre sus compañeros.

Hace 65 años Contrato

Madrid marzo 1936

Como resultado del concurso de prototipos de avionetas nacionales, se ha firmado un contrato entre el Arma de Aviación Militar y Arturo González Gil, adjudicatario del primer premio en dicho concurso, para la construcción de 100 avionetas del modelo GP-1, por un importe de 1.900.000 pesetas.

Nota de El Vigía: El referido prototipo, en el que junto a González Gil participó el capitán de Ingenieros aviador militar José Pazó Montes, fue construido en seis meses en un garaje de Carabanchel Alto (Madrid). Si bien el inmediato alzamiento militar truncó su fabricación, durante el conflicto se produjeron cerca de una cuarentena de aparatos con destino a las escuelas de la República, de las que una treintena recuperó la Aviación Nacional tras la finalización de aquel.

Hace 75 años Prueba

Barcelona 8 marzo 1926

Con asistencia de diversas comisiones industriales y de la Aeronáutica Militar, en la factoría Elizalde se ha verificado con pleno éxito, la prueba oficial del primer motor de aviación construido en dicha industria, con licencia Lorraine. Según hemos podido saber, a través de Julio de Rentería, el inteligente director de la misma, se trata del modelo A-3, con 450 cv. de potencia, del que, en el curso del presente año, se entregarán 55 unidades para equipar los Breguet XIX de bombardeo que construye CASA.

Hace 75 años Obsequio

Buenos Aires 11 marzo 1926

Como epílogo de la feliz estancia de los aviadores españoles en nuestra capital, en el curso de un brillantísimo acto celebrado en el Arsenal Naval, se ha firmado el acto de entrega del "Plus Ultra", que por expresas órdenes de Su Majestad el Rey don Alfonso XIII "como muestra de sentida y especial cordialidad", dona el Gobierno de España al de la Nación Argentina. Al sentidísimo discurso del comandante Franco y del encargado de Negocios de España, contestó con emocionado agradecimiento el ministro de Marina almirante Domecq.

Un enorme gentío situado en los alrededores, prorrumpió en vítores y aclamaciones, al tiempo que 15 aviones militares y civiles evolucionaban sobre la capital, acompañando más tarde un buen trecho al crucero "Buenos Aires", en el que los aviadores regresan a la Madre Patria.

Hace 75 años Reorganización

Madrid 23 marzo 1926

Por Real Decreto, se crea la Jefatura Superior de la Aeronáutica, constituyéndose una escala del Servicio de Aviación con los oficiales y tropa que, sin dejar de pertenecer a sus Armas y Cuerpos de procedencia, hubieran alcanzado la categoría de oficial de Aviación. Dichas categorías serán las de oficial aviador, jefe de Escuadrilla, jefe de Grupo, jefe de Escuadra y jefe de Base, equivalentes aproximadamente a los empleos de teniente, capitán, comandante, teniente coronel y coronel respectivamente.

Los Gigantes del cielo

ROBERTO PLA
Comandante de Aviación

<http://www.aire.org/>
pla@aire.org

El paso del tiempo ha relegado a las páginas de la historia situaciones y eventos que habríamos deseado contemplar. Sin duda debió ser un espectáculo majestuoso ver acercarse lentamente a uno de los grandes dirigibles al mástil de atraque. El inmenso volumen desplazándose lenta y majestuosamente mientras los pasajeros saludaban desde la cubierta, el personal de tierra acudía a recoger los cabos y el público saludaba desde el suelo a los afortunados pasajeros de la nave voladora.

Cabría pensar que se extinguieron como los dinosaurios, arrinconados por cuestiones prácticas o económicas, pero si hoy seguimos el rastro de los grandes dirigibles por la red encontraremos que no solo siguen volando dirigibles, sino que hay proyectos de transporte que combinan las nuevas tecnologías y tendencias con el uso de grandes dirigibles.

Aunque se considera a Jean-Baptiste-Marie Meusnier como el gran precursor de la idea de un globo elipsoidal y por tanto más aerodinámico, allá por 1785, no sería hasta 1852 en que el inventor francés Giffard dotaría a este invento de un motor realizando el que puede considerarse primer vuelo con motor de la historia aeronáutica.

En 1874, mientras convalecía de un accidente de equitación, el conde Ferdinand Von Zeppelin empezó a concebir una idea. Fuese por desarrollar un servicio aéreo mundial de trans-

porte de pasajeros y correo o pensando en sus posibles usos militares, ya en aquella temprana fecha plasmó en papel lo que serían los elementos principales de sus naves gigantes futuras: la estructura de anillos, las bolsas independientes de gas y el entelado externo. Por aquellas fechas el gran problema que separaba estas ideas de la realidad era la necesidad de contar con un motor adecuado.

A principios del siglo XX, en España, los mas grandes talentos de la ingeniería también aplicaban sus mentes al diseño de dirigibles. Durante 1905, Torres Quevedo dirige la construcción del primer dirigible español. Su ayudante en esta tarea es el capitán Alfredo Kindelán. Los trabajos se realizan en Guadalajara donde radica el Servicio de Aerostación Militar del Ejército, desde 1896. El resultado es el dirigible, "España", que realiza numerosos vuelos y que no debe confundirse con otro posterior de idéntico nombre que el Ejército adquirió en 1910 a la casa francesa ASTRA, con la que también colaboraría Torres Quevedo.

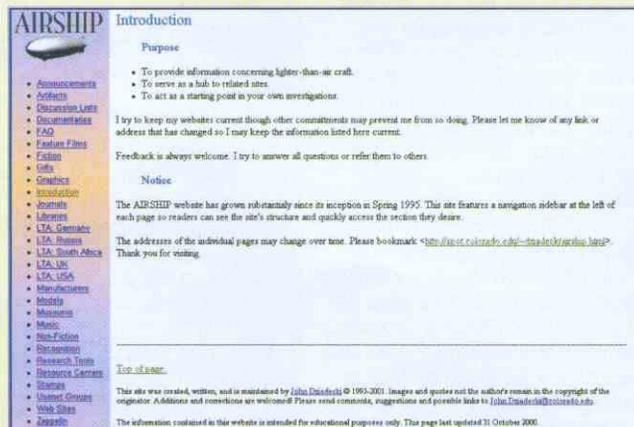
Otra mente ilustre de la Aeronáutica, insigne caballero y militar fue Emilio Herrera Linares, que fundó y dirigió la primera escuela superior de aerotécnica, el túnel de experimentación aerodinámica de Cuatro Vientos y diseñó el primer traje espacial, entre otras cosas. Herrera fue un apasionado de los dirigibles. A esta pasión de quien ocupó importantes cargos, atribu-

yen algunos el retraso que sufrieron en nuestro país las líneas comerciales basadas en aeroplanos. Realizó con Torres Quevedo un dirigible transatlántico, al que llamaron "Hispania", y que llegó a alcanzar el estado de patente, con objeto de realizar desde España la primera travesía aérea del Atlántico. Diversos problemas de apoyo y financiación demoraron el proyecto. En 1919, la travesía fue realizada con éxito por vez primera por un dirigible británico, y nuevamente en 1921 por el famoso dirigible alemán Graff Zeppelin, que completó el viaje Sevilla-Buenos Aires, alcanzando la noticia una gran repercusión mundial.

En octubre de 1928 Herrera tomo parte como pasajero en el vuelo del Graff Zeppelin desde Friedrichshafen a Nueva York. En el mismo vuelo iban cinco españoles entre los que se encontraba el Infante Alfonso de Orleans.

Con 245 metros de longitud y 41,18 metros de diámetro, el dirigible de pasajeros alemán Hindenburg (LZ-129) era la aeronave más grande que jamás surcó los cielos. Los vuelos comerciales del Hindenburg, junto con el Graff Zeppelin, abrieron las primeras rutas aéreas transatlánticas, transportando centenares de pasajeros en viajes de miles de millas antes de que quedase destruido en un trágico accidente el 6 de mayo de 1937 en Lakehurst. Este accidente dio prácticamente por finalizada la era de los grandes dirigibles de pasajeros. Sin embargo otros grandes dirigibles siguieron surcando los cielos. Los Americanos, que usaban Helio en lugar de Hidrogeno en sus dirigibles continuaron usando los tres que poseían para apoyo de la Navy: U.S.S. Los Angeles, U.S.S. Shenandoah y el U.S.S. Akron.

Hoy en día el sueño de los grandes dirigibles continua vivo. Además de los usos publicitarios, de los que podemos encontrar numerosas trazas en la red, encontramos propuestas como



AIRSHIP Introduction

Purpose

- To provide information concerning lighter-than-air craft.
- To serve as a hub to related sites.
- To act as a starting point in your own investigations.

I try to keep my website current though other commitments may prevent me from so doing. Please let me know of any link or address that has changed so I may keep the information listed here current.

Feedback is always welcome. I try to answer all questions or refer them to others.

Notice

The AIRSHIP website has grown substantially since its inception in Spring 1995. This site features a navigation sidebar at the left of each page so readers can see the site's structure and quickly access the section they desire.

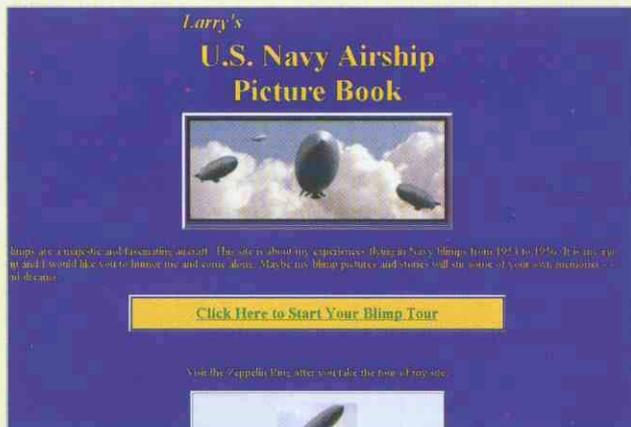
The addresses of the individual pages may change over time. Please bookmark <http://spot.colorado.edu/~dzaideck/airship/html/>. Thank you for visiting.

Top of page

This site was created, written, and is maintained by John Dzaideck © 1993-2001. Images and quotes not the author's remain in the copyright of the originator. Additional and corrections are welcome! Please send comments, suggestions and possible links to John.Dzaideck@colorado.edu.

The information contained in this website is intended for educational purposes only. This page last updated 31 October 2000.

<http://spot.colorado.edu/~dzaideck/airship/html/introduction.htm>
Airship Un buen inicio en cualquier tarea de documentación sobre dirigibles



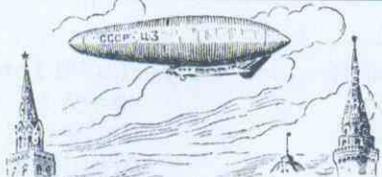
Larry's
**U.S. Navy Airship
Picture Book**



Click Here to Start Your Blimp Tour

Visit the Zeppelin Page after you take the tour of this site.

<http://www.geocities.com/CapeCanaveral/1022/>
USN Blimps 1954-1956, Larry Rodriguez veterano del servicio de posguerra (2° G.M.), nos habla de aquellos dirigibles y de aquellos tiempos (en inglés).

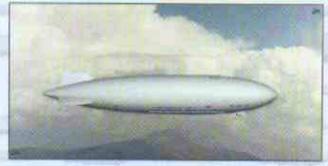


Tsiolkovsky's Rigid Airships
Дирижабли Циолковского



English Pass

<http://members.nbc.com/aeronautictsiolk/> Konstantin Tsiolkovsky, Visionario y pionero de la Aeronáutica y la Astronáutica



WHOSE IS THIS PROPOSAL?

Well, that's myself. I was born in Madrid, Spain, more than three decades ago. After fourteen well-spent years at a Christian school, I started my aeronautical studies at the university: Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica de la Universidad Politécnica de Madrid. Today, I am not an aeronautical engineer but I am still pursuing my dream of a great rigid airship for passengers and cargo. You can e-mail me at felhuar@telcelus.es.

¿DE QUIÉN ES ESTA PROPUESTA?

Bueno, es soy yo. Nací en Madrid, España, hace más de tres décadas. Después de catorce años bien empleados en un colegio cristiano, comencé mis estudios de aeronáutica en la universidad: en la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica de la Universidad Politécnica de Madrid. Hoy en día no soy ingeniero aeronáutico pero todavía sigo persiguiendo mi sueño de un gran dirigible rígido para pasajeros y carga. Mi dirección de correo electrónico es felhuar@telcelus.es.

<http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Lab/3580/> El Príncipe del Cielo. Un sueño de un joven español

la de CargoLifter, un dirigible de carga ideado para transportar objetos pesados o muy voluminosos a largas distancias. El dirigible, patrocinado nada menos que por la compañía IBM, tendrá una longitud de 260 metros y será capaz de transportar cargas de 160 toneladas a distancias de hasta 10.000 kilómetros, alcanzando una velocidad de entre 80 y 125 kilómetros por hora. Esto permitirá, por ejemplo, el transporte de cargas pesadas entre Europa y América del Sur en solo cinco días, lo que implica un considerable ahorro de tiempo con un coste reducido y rendimiento elevado ya que un metro cúbico de helio ininflamable permite transportar un kilogramo de carga útil y no se consume. Un avión en cambio consume un kilogramo de combustible por kilogramo de flete de Europa a Asia.

En España tampoco falta quien mantenga vivo el sueño de Herrera y Torres Quevedo. Juan Luis Huerta Martín es un madrileño de treinta años que ha diseñado el "Príncipe del Cielo" un proyecto de dirigible gigante de pasajeros cuya historia, planos y detalles podemos encontrar en la red.

The Hindenburg Disaster -
What happened in Lakehurst?



New York / Lakehurst, May 6th 1937, 7 pm

The "Hindenburg" has come all the way from Europe - a luxurious flying hotel, faster than any ship. Now it is going to bring its passengers back down to earth.

But all of a sudden, the pride of the Third Reich bursts into flames. In a matter of seconds, the largest airship ever built turns into an infernal ball of fire.

Even now, 60 years later, surviving eye witnesses cannot forget the horrible smell of burning flesh that lingered in the air. 25 people died in the flames - and nobody knew why. Was the "Hindenburg" disaster the result of sabotage, committed by opponents of the "New Order"? Was the zeppelin struck by a bolt of lightning? Or was one of the most devastating accidents in aviation history nothing but a cunningly planned insurance fraud?

While the world press followed the investigation into the cause of the accident closely, the German public was left in the dark. The media had no interest in exposing flaws in German technology. Consequently, rumors spread. The mystery surrounding the disaster has never been resolved - until now. In many years of research, a NASA scientist at Cape Canaveral has discovered its real cause. Neither the hydrogen in the fuel nor a bomb was to blame, but a special fabric for the outer skin that, when ignited, burns like dry leaves.

Next Photo
Last Photo
Play Video:
Quicktime
RealVideo 6.0
RealVideo 2.0

<http://www.vidicom-tv.com/tohiburg.htm> El desastre del Hindenburg en fotos y video.

AIRSHIP: D.'s Zeppelin Page

Original Zeppelin Photographs

- [LZ-127 Graf Zeppelin](#)
- [LZ-129 Hindenburg](#)
- [U.S.S. Los Angeles](#)
- [U.S.S. Shenandoah](#)
- [U.S.S. Akron](#)

Original Zeppelin Documents

- [Hindenburg Advertising Brochure](#)

Brochure about Airship travel distributed by the Deutsche Zeppelin-Reederei.

[Drummond-Hay Letter](#)

Letter, posted on board Hindenburg on ship's letterhead, from New York Times reporter Lady Drummond-Hay to [Clara Adams](#), looking forward to meeting again as "companions in adventure when the next zeppelin is completed." The letter is dated May 6, 1936 (almost a year to the day before the Hindenburg disaster on May 6, 1937).

<http://www.airships.net/> La historia del Zeppelin

OTROS ENLACES

<http://www.nlhs.com/hindenburg.htm>
Navy Lakehurst Historical Society. En la Estación Aeronaval de Lakehurst ocurrió el accidente del Hindenburg.

<http://www.zeppelin-museum.de/firstpage.en.htm>
Zeppelin Museum Friedrichshafen

<http://www.craftair.com/delacierva/diriespa.htm>
El Dirigible "España"

<http://torresquevedo.hispalinux.es/>
Leonardo Torres Quevedo

<http://perso.wanadoo.es/daga/delacierva/herrera.htm>
Emilio Herrera Linares (Granada 1878 - Ginebra 1967)

<http://www.goodyear.com/us/blimp/>
Goodyear Blimps

<http://wings.ucdavis.edu/Libro/Vehiculos/intermediate/blimp-ps-01.html>
Dirigibles K8AIT

<http://www.americanblimp.com/military.htm>
American Blimp Corporation

<http://www.geocities.com/CapeCanaveral/9614/tommy/blimp.htm>
La destrucción del N501LP

<http://www1.ridgecrest.ca.us/~jpir/>
West Coast Blimps & Electronics. Suministros para construir y controlar sus propios dirigibles.

<http://www.skyworks.co.nz/>
Skyworks Systems Ltd. Fotografía aérea desde dirigibles miniatura

<http://www.airship.freemove.co.uk/>
Airship Image Library

<http://www.kiosk-online.de/home/DEacse01/zeppelin.html>

Ferdinand Von Zeppelin
http://www.hammacher.com/gift_sea.htm
Hammacher Schlemmer. Dirigibles de RC para interiores.

<http://www.buenosaires.com/historia/EIDirigible.htm>
El Dirigible Graff Zeppelin sobrevuela Buenos Aires

<http://www.icarito.cl/taller/inventos/dirigible.html>
Icarito. Este sitio es parte de la red Terra Networks Chile

<http://www.promaer.com.ar/dirigibl.htm>
Promaer. Dirigibles de Aire caliente

<http://www-5.ibm.com/es/news/notas/2000/febrero/cargolifter.html>
IBM presenta el dirigible de carga "CargoLifter"

<http://www.jadu.de/luftfahrt/zeppelin/index.html>
Zeppelin

<http://www.airships.inuk.com/>
Internet Airship Directory

<http://homepages.ihug.co.nz/~buick/airship2.htm>
Airship Plans por Richard Burroughs

<http://www.projeto horizonte.com.br/index.htm>
Projeto Horizonte. Un curioso híbrido: un dirigible sobre raíles

<http://www.airship-association.org/>
Airship Association Ltd.

<http://www.dirigeables.fr/st/>
Dirigibles en Francés

<http://www.americanblimp.com/>
La American Blimp Corporation opera más del 50% de los dirigibles de helio de hoy en día.

▼ A Clamor for Airlift

John A. Tirpak
AIR FORCE Magazine.
December 2000.



El nuevo despliegue de la Fuerza Aérea norteamericana, está exigiendo una mayor capacidad en la flota dedicada al transporte. No es nada nuevo ya que en las conclusiones derivadas de los últimos conflictos, así como en el análisis de las capacidades de la OTAN siempre se llega a la misma conclusión, se necesita un mayor aporte por parte del transporte aéreo.

El artículo analiza extensamente la situación actual de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos desde las conclusiones de dos documentos fundamentalmente, el MRS-05 (Mobility Requirements Study-2005) y el estudio del GAO (General Accounting Office), ambos, desde distintos puntos de partida, indican las carencias de la flota de transporte, así como algunas soluciones a las mismas, todo ello con un planteamiento común, poder prestar la capacidad suficiente en medios de transporte aéreo, para atender a dos grandes conflictos simultáneamente.

Esta falta de medios es también analizada desde el punto de vista del Ejército de Tierra, ya que se ve afectado en su despliegue estratégico que prevé desplegar una brigada en cuatro días; una división en cinco y cinco divisiones en treinta días.

Todo ello va hacer que la retirada de los C-141 se vea retrasada hasta que se cuente con medios suficientes para atender a las necesidades inmediatas, siendo la flota de reabastecimiento (359 aviones) la que mejor situación presenta.



▼ Post-election prospects

Bill Sweetman
Jane's International Defense Review. January 2001.



La llegada a la presidencia de los Estados Unidos de George W. Bush, el pasado 20 de enero, es analizada desde un punto de vista político y de su posible influencia en el desarrollo de los mayores programas de Defensa, ya que durante su campaña electoral, indicó algunas líneas bastante diferentes en su política de defensa de la desarrollada hasta la fecha por Clinton.

El análisis inicial hace un estudio de la era Clinton y de los diferentes éxitos y fracasos, durante sus años de presidente, en el área de Defensa, en los cuales ha tratado de potenciar, según el artículo, el tejido industrial dedicado a la defensa.

Entre los proyectos que van a tener que ser financiados en los próximos años, se encuentran el F-22 Raptor, el Comanche, el V-22 y el F/A-18E/F, siendo el programa del JSF el más inminente en ser abordado.

Muchos de estos programas fueron cuestionados, e incluso alguno sufrió reducciones en sus fondos durante su anterior tramitación en el Congreso, esperándose ahora con expectación la toma de postura frente a ellos desde el otro lado de la oposición.

En cuanto a su defensa espacial, la nueva administración pretende impulsar el proyecto del sistema de defensa antimisiles, ofreciendo como contraprestación, a Rusia y sus aliados de la OTAN reacios al mismo, la reducción de su arsenal nuclear de forma unilateral.



▼ Southern Anchor

Nicholas Fiorenza
Armed Forces Journal International. January 2001.



La posición geoestratégica que ocupa Italia en Europa ha hecho que su contribución en las últimas misiones llevadas a cabo por la OTAN, tanto en Bosnia como en Kosovo, hayan sido altamente valoradas.

Las Fuerzas Armadas italianas, al igual que la mayoría de las europeas, se encuentran actualmente experimentando una profunda reorganización, conjuntamente con una extensa modernización de su material; además, en el año 2006 finalizará el servicio militar obligatorio, esperando contar para esta fecha con un total de 190.000 soldados profesionales.

El Ejército de Tierra debe de adaptarse a las nuevas exigencias que impone su despliegue rápido, siendo reestructurado en 10 brigadas de alta disponibilidad, con nuevos vehículos y piezas de artillería; la Armada necesita nuevos medios de combate, estudiándose la posibilidad de un nuevo portaaviones, y la Fuerza Aérea deberá de acomodarse a sus nuevos sistemas de armas, en los que destaca el Eurofighter.

Además de estos temas el artículo trata también la situación de las industrias de defensa italianas, entre las que destaca el grupo Finmeccanica que abarca a Alenia Difesa, Alenia Aerospazio y Augusta, así como Fincantieri uno de los mayores constructores de buques de Europa, sin olvidarse de Marconi en el área de las comunicaciones.



▼ NATO forces react to depleted uranium backlash

Clifford Beal
Jane's Defence Weekly.
Vol 35 No 3. 17 January 2001.



La alarma social desatada por la aparición de ciertas enfermedades, la mayoría de ellas leucemias, en personal que ha estado destacado en Bosnia y Kosovo, se ha relacionado con el empleo por parte de la OTAN de munición con uranio empobrecido, abriéndose de nuevo la polémica por su similitud con el denominado Síndrome del Golfo, cuyas consecuencias e implicaciones todavía siguen estudiándose.

Prácticamente, cada semana se hace público algún nuevo caso, que se dice estar relacionado con el empleo de este tipo de munición, aunque hasta el momento ningún informe científico haya podido establecer una relación causa-efecto, entre las enfermedades aparecidas y el uranio empobrecido.

El artículo, de forma breve, analiza la situación actual, en la que los países europeos con tropas destacadas en los territorios bombardeados con este tipo de munición muestran su preocupación, llegando alguno de ellos a insinuar la conveniencia de una moratoria para esta munición.

Brevemente se contestan una serie de preguntas elementales, pero que sirven para aclarar algunas dudas, como: qué es el uranio empobrecido; su uso militar; su capacidad de radiación; su índice de peligrosidad; el por qué de su uso; que sucede cuando esta munición penetra en un carro; y si puede ser sustituido por el tungsteno.

¿sabías que...?

- ha sido modificado el Real Decreto 1883/1996 de estructura orgánica básica del Ministerio de Defensa, modificado por el Real Decreto 76/2000?

La futura evolución de la defensa europea en el marco de la política exterior y de seguridad común, hace necesario la creación de un órgano directivo, la Secretaría General de Política de Defensa, específicamente preparado y dotado para afrontar los retos que España asuma con el conjunto de sus socios y aliados. (Real Decreto 64/2001, de 26 de enero. BOD núm. 22, de 31 de enero de 2001).

- ha sido publicado un Real Decreto de ordenación de las publicaciones oficiales?

Este Real Decreto aunque coincidiendo básicamente con el Real Decreto 379/1993, de 12 de marzo, de ordenación de publicaciones oficiales, introduce algunas modificaciones, no sustanciales pero sí necesarias, para adaptar la normativa a la Ley 6/1997 de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y a los cambios en la estructuración de los departamentos ministeriales introducidos por el Real Decreto 557/2000. (Real Decreto 118/2001, de 9 de febrero. BOD núm. 32, de 14 de febrero de 2001).

- ha sido publicado el Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se revisa el importe de las indemnizaciones por razón del servicio?

Se actualizan las cuantías vigentes, fijadas en el año 1993, resultando las siguientes dietas en territorio nacional.

Grupos	Por alojamiento	Por manutención	Dieta entera
Grupo 1	15.800	8.700	24.500
Grupo 2	9.800	6.100	15.900
Grupo 3	7.400	4.600	12.000
Grupo 4	7.400	4.600	12.000

(BOD núm. 22, de 31 de enero de 2001).

- ha sido aprobada la provisión de plazas de las Fuerzas Armadas y de la Escala Superior de Oficiales de la Guardia Civil, para el año 2001? (Real Decreto 65/2001, de 26 de enero. BOD núm. 22, de 31 de enero de 2001).

- ha sido modificada la relación de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto?

Según esta Orden, de 26 de enero de 2001, estos aeródromos son los siguientes: Gran Canaria/Gando, Lanzarote, Tenerife Norte/Los Rodeos, Madrid/Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca/Son San Juan, Santiago y Zaragoza. (BOD núm. 25, de 5 de febrero de 2001).

- ha sido señalada la zona de seguridad del Escuadrón de Vigilancia Aérea número 11, en Alcalá de los Gazules (Cádiz)? (BOD núm. 31, de 13 de febrero de 2001).

- ha sido aprobado el Estatuto del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial "Esteban Terradas" (Real Decreto 88/2001, de 2 de febrero. BOD núm. 28, de 8 de febrero de 2001).

- se han desarrollado las normas de cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional, contenidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2001? (Orden de 29 de enero de 2001, del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. BOD núm. 24, de 2 de febrero de 2001).

- han sido aprobados los modelos normalizados para la afiliación a la Seguridad Social, altas y bajas, y variaciones de datos? (Resolución de 11 de enero de 2001, de la Dirección General de la Tesorería General de la Seguridad Social, publicada en el Boletín Oficial del Estado, núm. 27, de 31 de enero de 2001. BOD núm. 24, de 2 de febrero de 2001).

- se ha dispuesto la inscripción en el Registro y posterior publicación de los Acuerdos por los que se procede a la reducción proporcional de las diferencias entre los valores de la tabla del salario y la de referencia contenida en el Convenio Colectivo Único para el personal laboral de la Administración General del Estado? (Resolución de 17 de enero de 2001, de la Dirección General de Trabajo, publicada en el Boletín Oficial del Estado, núm. 27, de 31 de enero de 2001. BOD núm. 27, de 7 de febrero de 2001).

- se ha convocado por el Ministerio de Defensa el premio de Investigación Operativa "General Fernández Chicarro"? Se concederán tres premios: de 1.500.000 pts, 700.000 pts. y 400.000 pts. y un accesit de 225.000 pts.

Podrán participar tanto personas físicas como jurídicas, españolas o extranjeras.

Los trabajos deberán ser entregados hasta el 15 de julio de este año. (Resolución 16/2001, de 25 de enero, de la Subsecretaría de Defensa).

Bibliografía



REVISTA ESPAÑOLA DE HISTORIA MILITAR. Nº 5 SEPTIEMBRE-OCTUBRE 2000. Director Carlos Fresno Crespo. Volumen de 64 páginas de 21x29,4 cm. Edita Alcañiz Fresno's. Quirón Ediciones. C/. Cromo P-18-20 E-47012 Valladolid.

La aparición en España de una revista de historia militar que no sea publicada por un organismo oficial, debe ser motivo de satisfacción porque significa la entrada del mundo editorial privado en un área de la historiografía tradicionalmente unida a la acción de los servicios históricos de los ejércitos. Y si además la Revista produce controversia, como la que suscitó la editorial del número 4 de la misma, que se pone de mani-

fiesto en la editorial y en el Buzón del Lector del número que comentamos, pues hay motivo para estar de enhorabuena, por el interés que despierta en los lectores. La publicación tiene artículos que son de valor histórico y también de buena factura literaria, con una excelente presentación y fotografías muy valiosas. La relación de colaboradores contiene nombres de mucho peso, como los de "Canario" Azaola, Jesús Salas o Warletta. Por contenido y presentación, es una excelente publicación de Historia Militar.

ENCICLOPEDIA DE LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA. Nº 0. Director Carlos Fresno Crespo. Fascículo de 16 páginas de 21x29,8 cm. Colección del mismo nombre. Quirón Ediciones. C/. Cromo P 18-20. Polígono Industrial San Cristóbal. 47012 Valladolid.

Interesante colección de fascículos aparecidos en septiembre de 2000 que, semana a semana, nos muestra diferentes facetas de nuestra aviación. El plan general de esta enciclopedia consta de 8 tomos de 20 fascículos cada uno. El primero está dedicado a la historia de la Aviación Militar Española, desde sus orígenes a la actualidad, y estás a cargo de Salas,

Warleta y San Emeterio, sobresalientes historiadores aeronáuticos. En los tomos sucesivos se mostrarán distintos aspectos de las personas, las aeronaves y en general de la fructífera existencia de

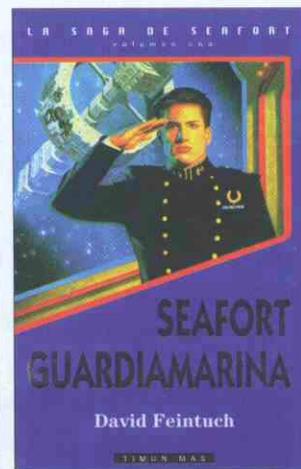


esta importante actividad militar. La presentación de los fascículos está muy cuidada y las fotografías, dibujos y gráficos son de gran valor histórico y calidad. Saludamos su aparición y le deseamos el mayor de los éxitos.

SEAFORT GUARDIAMARINA. David Feintuch. Traducción de Miguel Antón. Volumen de 470 páginas de 14x22,5 cm. Volumen uno de la colección La Saga de Seafort. Grupo Editorial Ceac S.A. Timun Mas. Perú 164. 08020 Barcelona.

Interesante novela de ciencia-ficción en la que se relata la odisea de un joven de diecisiete

años, Nick Seafort, guardiamarina más antiguo de la tripulación de la Astronave Hibernia, que debe hacerse cargo del mando de la misma, con más de dos centenares de personas y una valiosa carga a bordo, debido al fallecimiento sobrenatural del Capitán y demás oficiales. Deberá continuar el viaje interestelar y alcanzar con éxito su destino, sin más ayuda que la de los otros tres guardias marinas, tan jóvenes o más que él. El relato de los acontecimientos que se suceden está bien trenzado y como en las buenas novelas de aventuras, mantiene la atención del lector. El autor no abusa de explicaciones pseudocientíficas y se concentra más en la descripción de los personajes y en el tema central del relato. En resumen, los aficionados a este tipo de obras, sobre todo si son jóvenes, disfrutarán con su lectura.



COMENTARIOS A LA LEY DISCIPLINARIA DE LAS FUERZAS ARMADAS (LEY ORGANICA 8/1998) CON JURISPRUDENCIA Y FORMULARIOS. Trabajos monográficos de varios autores. Coordinación de José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto. Volumen de 1295 páginas de 17x24 cm. Edita el Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones. Tirada 1000 ejemplares, Junio de 2000.



Para un militar, en el plano individual, la disciplina es una norma que se hace virtud. El artículo uno de las RR.OO. de las FAS la pone a la misma altura que el amor a la Patria, el honor y el valor. Obliga por igual a todos los componentes de los Ejércitos,

porque para serlo es absolutamente necesaria su existencia: un ejército sin disciplina es, en el mejor de los casos, una colectividad de gente bienintencionada, pero totalmente ineficaz. Más aun, para el mando militar, responsable de su mantenimiento, que, aunque debe inculcar en los subordinados una disciplina basada en el convencimiento, también debe tener un instrumento para corregir las faltas, ya que en el caso de no hacerlo será responsable de ella si no tomase la providencia correspondiente para evitarla o corregir a los culpables. Lo que es falta y la forma de corregirla se encuentra especificado, en la actualidad, en la Ley Orgánica 8/1998. El volumen que se reseña tiene una finalidad eminentemente

práctica: facilitar la actuación de quienes deben aplicar las normas de disciplina. Estos Comentarios, realizados por muy cualificados juristas civiles y militares, son trabajos monográficos, título a título y artículo a artículo, en los que se muestran las concordancias con los correspondientes de las RR.OO. o de otras normas legales, así como los comentarios de cada precepto, en los que se incluye la Jurisprudencia. Tienen claridad, rigor y profundidad. Al final de la obra se incluyen, como anexo, unos formularios y la forma de utilizarlos, que si bien no tienen carácter obligatorio, representan una guía de actuación de mucho valor. Presentados por el Ministro de Defensa y prologados por el Subsecretario del Departamento, estos Comentarios son un gran y excelente trabajo jurídico de verdadera utilidad para el Servicio. El volumen viene acompañado de un disquete de 3,5" en el que figura el Anexo I Formularios.