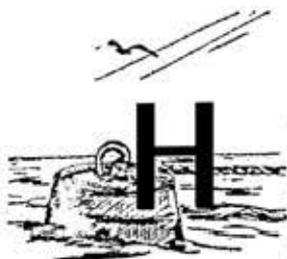


UNA EXPERIENCIA PROFESIONAL

Por

Peter FURNISS Hodgkinson
Capitán de corbeta, Armada de Chile



HABIENDO regresado a Chile como integrante de la primera dotación de la fragata "Condell", desearía difundir a través de este artículo lo que fueron mis impresiones.

ASPECTOS FISICOS DE LA BASE NAVAL PORTSMOUTH

La bahía consiste en un gran saco en la desembocadura del río Solent, teniendo una sola entrada por el sur protegida por fortificaciones a su alrededor, que fueron iniciadas en los tiempos de Enrique VIII y modificadas cada cierto tiempo, siendo las últimas de la II Guerra Mundial. Bordean esta bahía por el este la ciudad de Portsmouth, al norte la de Fareham y al oeste la de Gosport. La entrada de la bahía mide alrededor de 400 yds. de ancho, está custodiada en un lado por HMS "Dolphin" (Escuela de Submarinos) y el otro lado HMS "Vernon" (Escuela de Torpedos y Guerra A/S).

En el área se encuentran las distintas escuelas de la Armada inglesa, a saber: Escuela de Artillería (HMS "Excellent"),

Escuela de Táctica (HMS "Dryard"), Escuela de Control de Averías (HMS "Fenix"), Escuela de Ingeniería de Sis-



temas (HMS "Collingwood") diciéndose de paso que es la escuela más grande de su tipo en Europa Occidental y finalmente HMS "Mercury" que es la Escuela de Telecomunicaciones.

En la ribera este de la bahía se halla el puerto militar y a la vez Astillero Naval de Portsmouth. No puedo comentar mayormente sobre este astillero por cuanto no efectuamos trabajos y no tuvimos contactos en él. Basta decir que consiste en un sinnúmero de grúas, talleres, una cantidad impresionante de diques secos y una inmensa dársena de reparaciones. En uno de los diques secos se conserva el famoso navío de Nelson HMS "Victory", en el cual iza su insignia el Comandante de la Base Naval de Portsmouth.

MANIOBRAS DENTRO DE LA BAHIA

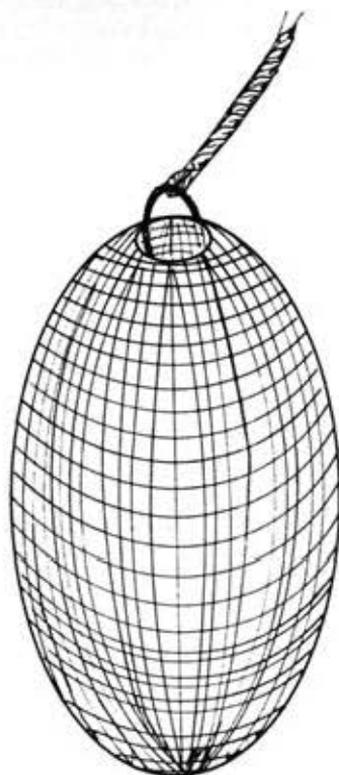
En general, para zarpar o recalar a puerto, al buque se le exige práctico y remolcadores, a los cuales debe pagárseles en dinero por sus funciones. Al atracar la nave, siempre se le asigna con anterioridad un sitio y éste queda claramente individualizado mediante un código de banderas colocadas en el muelle, que indican el lugar donde debe quedar la proa, la popa y el punto exacto del alerón del puente de mando. Inicialmente el buque se atraca con sus propias espías y luego desde tierra se le pasan viradores de alambre o tifoneras para que el barco retire sus espías y las conserve; con esto último se pretende hacer más rápida la maniobra de zarpe, pues al no fondear sólo requiere botar las amarras al costado.

Para entrar y salir del puerto se exige llevar ambas anclas listas para fondear por si hubiese fallas en la máquina o sistema de gobierno.

En los sitios de ataque existen unas excelentes balsas de madera de aproximadamente 30 mts. de longitud y 5 mts. de ancho para proteger el casco del muelle.

Amén de lo anterior, el buque cuenta con unas defensas inflables que antes de llegar a puerto se preparan con un bombín de pie. Para protección del buque de golpes contra el muelle u otro buque, al atracar se dispone de unas excelentes defensas de mimbre, muy livianas, y que

son la verdadera solución al problema, pues absorben el golpe y, al desplazarse un buque con respecto al otro, ruedan acomodándose a la forma del casco o sus protuberancias.



Defensa de mimbre.

Los lectores me permitirán explayarme sobre las mencionadas defensas, porque creo que pueden ser fabricadas en Chile por tejedores artesanales. Ellas son sencillas y consisten en varios puros de mimbre, uno dentro del otro, alcanzando una altura de un metro y cuarenta y cinco centímetros de diámetro en la parte más ancha. En su extremo superior llevan un mango de mimbre desde el cual se les fija un cabo para dejarlo caer al costado o sobre el lugar donde pueda estrellarse el buque. Su resistencia al deterioro es grande; puedo decir que en esta fecha aún se encuentran operativas a bordo, después de usarse en forma continua por un año.

PERIODO DE AJUSTE DE EQUIPOS

Una vez entregado el buque por el Astillero Yarrow el 21 de diciembre de 1973, en Glasgow, Escocia, fue necesario poner en funcionamiento todos los sistemas y equipos de un buque de guerra, por cuanto el Astillero sólo entrega funcionando y probado el casco, sistemas de propulsión, gobierno, navegación, habitabilidad y servicios. Queda por delante hacer funcionar y ajustar todos los equipos previamente instalados siguiendo especificaciones de la Royal Navy o del fabricante, según sea el caso.

Durante la fase de construcción, la Royal Navy dispone permanentemente de oficinas de inspección, que de acuerdo al avance de las instalaciones verifica que cumplan las especificaciones y standards establecidos. En el caso de la fragata "Condell" esto lo desarrolló el PNO Clyde (Principal Naval Overseer del área del río Clyde). Afortunadamente para Chile tiene sus oficinas en el Astillero Yarrow, donde se construyó la fragata.

En los primeros días de enero de 1974 el buque navegó con su dotación y medios propios de Glasgow a la Base Naval de Portsmouth para iniciar lo que se denomina "Setting to work" (Puesta en marcha) a cargo del grupo de técnicos llamados WSTG (Weapons System Trials Group), con asiento en el Astillero de Portsmouth.

La función del WSTG es poner en funcionamiento y presentar a pruebas finales todos los equipos que provee la Royal Navy o se le contrate para hacerlo. Este grupo es comandado por el "captain weapons trials" con asiento en la Escuela de Artillería (HMS "Excellent"). Para enlace y coordinación entre buque y WSTG éste designa a un miembro antiguo del WSTG como coordinador general ante todos los organismos superiores de la Armada. Amén de lo anterior, en nuestro caso la Armada inglesa proveyó con cargo al buque un oficial de línea como enlace naval, quien le respondía al comandante del buque y a la vez al Flag Officer Spithead (Comandante del Área de Portsmouth con asiento en Spithead).

El WSTG está compuesto de alrededor de 300 miembros, muchos de ellos

jubilados de la Armada, de distintas ramas, especializados en equipos standard en la Royal Navy. Estas personas son todas civiles con rango y trato de oficiales. Están disponibles día y noche para cualquier acontecimiento que se presente en el armamento de los buques de Su Majestad. Mantienen en forma permanente destacamentos en el Medio Oriente, norte del Reino Unido (Chattam) y Plymouth, sirviendo en base a un ciclo rotativo. En general, los miembros de esta organización tienen gran experiencia y su edad promedio es de 42 años. Su sueldo es bastante elevado y disponen constantemente de viáticos y otros beneficios. Son los encargados de poner en marcha todos los equipos de guerra de los buques de Su Majestad, incluso submarinos, cuando recién se construyen o después de un overhaul de la unidad, sin perjuicio de prestar asistencia a buques en cualquier lugar del mundo. Están facultados para subcontratar a los fabricantes o firmas que se dedican a la mantención de equipos.

Durante los meses de enero, febrero y marzo se efectuaron los ajustes de los equipos y a medida que iban quedando listos eran inspeccionados por miembros del Captain Weapons Trials, quienes los recibían como satisfactorios o hacían las observaciones del caso. La puesta en marcha de todos los equipos debió regirse por un programa cuidadosamente preparado y planificado. En una unidad moderna todos los elementos se asocian estrechamente. Por ejemplo, las pruebas de artillería requieren de los radares de aviso anticipado, radar táctico, designadores de blanco, ploteadores de raids de superficie, radio comunicaciones en el avión blanco o remolcador, sistemas de aire acondicionado, sistemas de agua enfriada para temperaturas estables de los calculadores, etc.

Las pruebas en sí se componen de dos etapas individuales, que se pueden hacer en puerto, denominados HAT (Harbour Acceptance Trials) y las que es necesario hacer en la mar, SAT (Sea Acceptance Trials). Para llevar a cabo una prueba SAT, inicialmente se requiere haber cumplido su prueba HAT correspondiente.

Los inspectores, técnicos en sus respectivas áreas, llenan una lista de chequeo y

adjuntan los comentarios que les merecen. Estos formularios de inspección son remitidos posteriormente por el Captain Weapons Trials a las direcciones técnicas correspondientes en la ciudad de Bath, quienes recomiendan aceptar o rechazar el equipo o instalación.

Una vez aceptadas las pruebas HAT y SAT, el buque se recibe de los equipos correspondientes, asumiendo la completa responsabilidad por su mantención y empleo. En el caso de las fragatas, los equipos eran recibidos por los inspectores designados por las respectivas direcciones técnicas, quienes se agruparon y pasaron a formar el denominado oficialmente "Team de Fragatas" de la Armada con asiento en Glasgow.

Completadas todas las pruebas, el Captain Weapons Trials emite un informe indicando si el buque se encuentra listo para iniciar su entrenamiento (Work up) al Comando de Entrenamiento con asiento en Portland.

EL ENTRENAMIENTO DE PORTLAND

Antes de llegar el buque al puerto de Portland y subordinarse a FOST (Flag Officer Sea Training) debe tener todos sus equipos en un 100% de operatividad y encontrarse totalmente organizado, con cursos previos de operación y mantención de todos los equipos.

La función de FOST es transformar esta máquina de guerra en un completo elemento de tarea. Es decir, entrenarla por completo, coordinar todos sus movimientos y transformarla en un arma de destrucción, situación que deben alcanzar todas las naves de guerra que pasan por este comando antes de ingresar a la flota.

Portland se encuentra a unas sesenta millas al oeste de Portsmouth. Es una Base Naval bastante rústica con un muelle principal de pilotes con capacidad para unos 15 buques. La dotación de la base vive en su mayoría en Weymouth.

FOST es el mando operativo de la base y todas las unidades. Su principal función es el entrenamiento y todo se orienta en esa dirección. De lunes a viernes se considera que se vive una guerra real y

todo simula eso. Los sábados son dedicados a la mantención del buque y a la recreación de las dotaciones. El domingo les está prohibido trabajar y si los ejercicios programados para el lunes venidero exigen una reparación o preparación previa, el comandante, personalmente, debe autorizarlo. Por lo tanto, el día domingo todo el personal a bordo viste la tenida de parada. El Jefe de Servicio pasa revista a las unidades y envía mensajes de crítica respecto de los buques poco amarinerados, sucios, mal pintados, guardias con deficiente apostura militar, antenas de radares, cañones, proyectores de señales mal alineados, muelles no limpios, etc. Es decir, no se acepta menos que la perfección.

Los ejercicios se rigen por una guía de entrenamiento semanal; se emite el primer borrador el martes de la semana anterior; los comandantes están autorizados para sugerir las modificaciones pertinentes, ya sea agregando o quitando ejercicios. El programa final definitivo se emite y entrega el día viernes.

En todas las instrucciones y procedimientos de FOST priman estos programas sobre cualquier otra cosa y los buques que no cumplen con ellos son mal catalogados. Es así como consideran imperdonable no efectuar un ejercicio programado por falla de material. Las excusas y explicaciones son muy mal vistas.

Para que las naves logren estos grados de alistamiento material, la base cuenta con una unidad denominada FMU (Fleet Maintenance Unit) que es un organismo de reparación con los mejores técnicos existentes en la Royal Navy y acceso a las más altas prioridades de abastecimiento. Como todos, se considera que las fuerzas de FOST están en la guerra y el día tiene 25 horas.

Si el buque emite un informe de falla operacional, al instante llega a bordo, sea por helicóptero, embarcación o "logos", una persona para hacer la reparación o compenetrarse de la falla en detalle. Al fondear en el puerto se embarcan las personas necesarias con el repuesto y se logra la reparación sin mayor trámite.

Los días viernes en la tarde, al recalar los buques al puerto, se encuentra personalmente en el molo el oficial jefe del

FMU con su "staff" esperando los informes y solicitudes de los oficiales de cargo para determinar las necesidades en el lugar, asignación de personal y comenzar cualquier tipo de trabajo.

Si en este momento tuviese que comentar sobre lo mejor que vi en el Reino Unido, debo mencionar al FMU de FOST que es un ejemplo de eficiencia.

Una vez establecidos los ejercicios que habrán de efectuarse, el buque inicia sus actividades diarias: diana general a las 05.30 horas, desayuno, limpieza general, pruebas diarias de los equipos y preparación para el zarpe.

Por lo general las unidades salen subordinándose al plan de zarpe del buque más antiguo de la bahía. Una vez fuera de ésta, las fuerzas experimentan un ataque aéreo. Terminado éste, las unidades se destacan a sus respectivas áreas de entrenamiento. Antes del zarpe, equipos especializados se embarcan para inspeccionar y supervisar el entrenamiento, tomando nota de las deficiencias, emitiendo un informe de la calidad del ejercicio y sugiriendo métodos para corregir o mejorar las deficiencias.

Terminado un ejercicio específico, el buque se prepara para el próximo evento, correspondiendo cambio de inspectores. Para esto último se ha coordinado previamente hacer "logos" con un buque en el área contigua o recibirlos por helicópteros si están muy lejanos. Finalmente, si el área de ejercicios está cerca del puerto deberá regresar a la bahía, donde estará esperando una embarcación para hacer el traslado. Lo importante de todo esto es que todo evento que se desarrolle tiene inspectores de FOST para verificar que se hayan corregido las fallas detectadas con anterioridad. No se le permite al buque caer en vicios particulares de esa unidad y los procedimientos generales de la Armada se estandarizan.

En FOST todos los días miércoles hay encuentro táctico entre dos fuerzas, donde participan las que están en instrucción como aquéllas destacadas voluntariamente por otros mandos del Reino Unido y que son aceptadas para pulir detalles menores de la flota.

Una vez terminado el entrenamiento individual, los buques que egresan se des-

tacan por 4 días a distintos lugares del Atlántico para trabajar en conjunto en un simulacro de guerra que puede ser un convoy, operaciones anfibia, fuerzas de choque, etc. Durante este último período se evalúa si el buque está listo para ingresar a la flota y se le despide con un calificativo de SATISFACTORIO, MUY SATISFACTORIO o BUENO.

Deseo ahora señalar otros aspectos y modalidades seguidos en el WORK UP. No se trata solamente de desarrollar ejercicios netamente profesionales. Se practica ceremonial marítimo, cortesía naval, atención de cámara e incluso cada buque durante su entrenamiento debe ofrecer una fiesta a los miembros de FOST, los cuales critican su preparación, ejecución y protocolo. Hay un oficial especialista en cocinas que evalúa la calidad y preparación de rancho, etc.

Los buques se entrenan en antidisturbios y catástrofes; es así que existe un campamento que se supone haya sido seriamente afectado y un buque debe enviar una partida a auxiliar. El personal deberá emplear iniciativa para evacuar enfermos, construir una cárcel provisional para detenidos o saqueadores, organizar la población con un gobierno provisional, etc. Es decir, el entrenamiento es completo.

Una de las primeras cosas que hace FOST al llegar a bordo es ordenar desarrollar pruebas diarias de todos los sistemas, pues según han descubierto, son pocos los buques capaces de hacerlos en forma acertada. Si una unidad no sabe hacer sus pruebas diarias de equipos, es difícil que sepa sus defectos y por consiguiente, es imposible corregirlos. FOST exige un solo procedimiento y no se aceptan variaciones que no estén aprobadas por la autoridad competente.

Los ejercicios se desarrollan, en general, en el realismo más puro. Un incendio simulado a bordo se hace con unos simuladores de humo que imposibilitan ver o actuar sin máscaras.

Un ejercicio de combate, en que se suponen heridos, éstos son seleccionados, llevados a un lado y maquillados de modo que representan personas que han perdido un brazo, un dedo, parte de la cara o pecho, etc. El maquillaje es perfecto,

la pantomima que se exige a los heridos más los derrames y chorros de sangre, hacen vacilar hasta al hombre de sangre más fría. Puedo decir que, personalmente, al conocer uno de estos casos, me impresioné tremendamente y al indagar si era ejercicio o real, se me informó que fue real. Solicité que suspendiera el ejercicio y se le atendiera en la enfermería. Afortunadamente, era todo una pantomima.

Hablando con oficiales de otras Marinas respecto a FOST (aquí se entrenan las Marinas de varios países de la OTAN) manifiestan que el WORK UP es el me-

yor producto de exportación del Reino Unido.

Todo lo que se puede decir sobre el WORK UP en Portland es bueno y creo que es un verdadero desafío a nuestra Armada establecer un paralelo.

Muchas cosas más se podría contar sobre nuestras experiencias en la Armada Real, en especial en los distintos niveles jerárquicos de los participantes; hay que establecer finalmente que fuimos testigos de cómo funciona la tercera Armada del mundo y muy probable la más profesional y eficiente hoy a flote.

