

Revista Secretaría

AÑO 17/ EPOCA VII / NUM. 131 ENERO/FEBRERO 1990

de Marina Armada de México



*La victoria es de aquellos que la merecen
por la más grande suma de voluntad.*

Contralmirante Lutzow.





PRESENTACION

A lo largo de la historia las tripulaciones de los buques han admirado a los comandantes que saben interpretar y comprender las aguas sobre las que se desarrollan los combates.

Al no contar con los avances tecnológicos de la actualidad; la simple observación meteorológica, corrientes, visibilidad, mareas, vientos y una correcta planeación del combate en el campo de batalla, aunado a un adiestramiento adecuado de las dotaciones; inclinaban el fiel de la balanza hacia uno u otro bando.

Tal es el caso del Almirante Horacio Nelson quien, haciendo uso de una estrategia poco ortodoxa y contando con un entendimiento casi absoluto de sus intenciones por parte de sus capitanes, logró en la Bahía de Abukir, en agosto de 1798, una victoria aplastante en contra de la armada francesa, la que posteriormente se conocería como la Batalla del Nilo, y que es relatada bajo la perspectiva de un tripulante francés.

En la actualidad las batallas tienen una concepción distinta, las razones que han impulsado a la guerra han cambiado de escenario, el enemigo a vencer ahora implica conflictos de baja intensidad, el narcotráfico es, con frecuencia, una amenaza más palpable que un enemigo externo.

Por esta razón, la importancia de contar con una unidad como el ***Decimoséptimo Batallón de Infantería de Marina***, mismo que desde sus inicios se ha desempeñado bajo el más alto concepto del honor, disciplina y lealtad que tiene como una de sus responsabilidades el proporcionar seguridad a las instalaciones del Cuartel General de la Secretaría de Marina.



CONTENIDO

- **PRESENTACION** 1
- **DIRECTORIO** 2
- **NOTICIAS NAVALES** 3
Información de la Secretaría de Marina-Armada de México
- **ARMADA DE MEXICO** 8
Historia del Decimoséptimo Batallón de Infantería de Marina
Por: *Primer Maestre SAIN, P.L.P.*
Wilbert Julián VARGAS SANCHEZ
- **RELATO** 11
Como estuvimos a punto de quedarnos sin cena de año nuevo
Por: *Capitán de Navío C.G. DEM.*
Fernando A. CASTAÑÓN ZAMACONA
- **APORTACIONES** 15
La Secretaría de Marina en el Equipo Nacional de Remo
Por: *Teniente de Corbeta SAIN, L.C.P.*
Antonio ROSAS CORIA
- **HISTORIA NAVAL** 18
La Batalla del Nilo
Relato de un marino francés de esa época.
- **DOCUMENTO** 24
La importancia del copiloto
Por: *Capitán de Corbeta AN, PA.*
Eric Mario BARRERA VILLALOBOS
Jefe del Curso de Escuadrón Primario e
Instructor de vuelo de la
Escuela de Aviación Naval
- **EN LA MAR** 27
Movimiento de Unidades

Portada: Fragata clase *Knox E-50 Ignacio Allende* navegando frente a las costas de Colima.

Las aseveraciones y opiniones en los artículos publicados en esta revista son responsabilidad exclusiva de los autores. Autorizada la reproducción total o parcial de esta publicación, con la correspondiente mención de la fuente. La REVISTA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MEXICO es el órgano oficial de difusión de esta dependencia, editado por la *Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina*: Eje 2 Oriente tramo Heroica Escuela Naval Militar No. 861, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México 04830, D.F. Teléfono 679 64 11 ext. 4339. Número de registro de la Secretaría de Educación Pública para revistas y libros: 731-31. Registrada en la Dirección General de Correos como correspondencia de Segunda Clase con el número 0600982, características 219511212. ISSN-0185-3600. Tiraje 1 700 ejemplares.

Impreso en los talleres de servicios URITEX: Calle 4 Núm. 36 Int. 4-A Col. San Pedro de los Pinos C.P. 01180 Teléfono 515 52 33

DIRECTORIO

- Almirante*
José Ramón Lorenzo Franco
Secretario de Marina
- Almirante C.G. DEM*
Félix Jaime Pérez y Elías
Subsecretario de Marina
- Almirante C.G. DEM*
Alejandro Maldonado Mendoza
Oficial Mayor
- Almirante C.G. DEM*
Manuel García Carmona Santiesteban
Jefe del Estado Mayor General de la Armada
- Almirante C.G. DEM*
Miguel Ángel Núñez Ehuán
Inspector y Contralor General de Marina
- Vicealmirante C.G. DEM*
Sergio Enrique Henaro Galán
Subjefe Operativo del Estado Mayor General de la Armada
- Capitán de Fragata C.G. DEM*
René White Herrera
Jefe de la Subsección de Inteligencia de la Sección Segunda del Estado Mayor General
- Capitán de Navío C.G. DEM*
Jorge Antonio Velasco Caballero
Jefe de la Unidad de Comunicación Social
- SUBDIRECTOR DE PUBLICACIONES**
Cap. de Corb. C.G. Víctor M. Alarcón Díaz
- COORDINACION EDITORIAL Y DISEÑO**
Lic. DCG. Guadalupe Cárdenas Noble
- REDACCION**
Tte. de Corb. SAIN, L.C.P. Antonio Rosas C.,
1er. Mtre. SAIN, P.L.P. Wilbert J. Vargas S.,
1er. Mtre. SAIN, P.L.C.C. Annette Barrera M.,
2do. Mtre. SAIN, T.C.C. David Agustiniño L.,
Ing. Popocatepetl Ríos L.
- CONTROL DE DATOS**
Cabo SAIN, OFTA. Rocío Curiel Lugo
- PRODUCCION EDITORIAL**
Tte. de Corb. SAIN, L.C.G. Lorenzo Hernández G.,
P.L.D.G. Carmen Martínez O.
- FOTOGRAFIA**
Fot. Joel Sosa B.,
3er. Mtre. SAIN, FOT. Joaquín Miranda F.,
Cabo SAIN, FOT. Alejandro Landeros H.

Revista
Secretaría
de Marina
Armada de México

AÑO 17/ EPOCA VII / NUM. 131
ENERO/FEBRERO 1999

Información de la Secretaría de Marina Armada de México

FUNCION DE CIRCO CONMEMORATIVO DEL DIA DE REYES



El circo Atayde fue el escenario ideal para esperar la llegada de los Reyes Magos.

Las Damas Voluntarias de la Secretaría de Marina-Armada de México, encabezadas por la señora Elsa María Domínguez de Lorenzo, organizaron el domingo 3 del actual, una función en el Circo Atayde, conmemorativa del día de reyes.

Al evento asistió personal naval y civil que labora en el área metropolitana, acompañando a sus hijos, quienes disfrutaron la ex-

celente actuación de los artistas circenses.

Las risas y aplausos de los pequeños y sus padres, colmaron

de principio a fin la magnífica función especial de circo, que sirvió para darle la bienvenida al año nuevo y para esperar la llegada de los Reyes Magos.

Padres e hijos disfrutaron de la actuación de los artistas circenses.



CELEBRACION DEL DIA DE LA ENFERMERA EN LA SECRETARIA DE MARINA

*Compañeras enfermeras,
compañeros enfermeros,
acepten en este día el
agradecimiento del
personal de la Secretaría
de Marina que ha recibido
sus finas y profesionales
atenciones, acepten como
propio el reto que significa
superarse... a recuperar la
salud perdida del paciente
militar o derechohabiente de
la Armada de México.*



*Personal de enfermería
durante la celebración
de su día.*

Fueron las palabras oficiales del Contralmirante Servicio de Sanidad Naval Médico Cirujano Jorge Ignacio Malo Castillo, Director General de

Sanidad Naval; durante el desayuno ofrecido al personal de enfermeras y enfermeros del Servicio de Sanidad Naval, el pasado 6 de enero

en el comedor del Cuartel General de la institución, con motivo del *Día de la Enfermera*.



La ceremonia estuvo presidida por el Almirante Secretario de Marina, José Ramón Lorenzo Franco quien exaltó la vocación de servicio en beneficio de nuestro personal, exhortándolos a seguir cumpliendo con responsabilidad y dedicación su noble profesión al servicio de la Armada de México.

*En el evento se
sortearon
regalos como
estímulo.*

En la mesa de Honor el Secretario de Marina estuvo acompañado entre otras personalidades, por los Almirantes Félix Jaime Pérez y Elías, Subsecretario de Marina; Alejandro Maldonado Mendoza, Oficial Mayor de Marina; Manuel

García Carmona Santiesteban, Jefe del Estado Mayor General, así como las Capitanes de Corbeta del Servicio de Sanidad Naval Enfermeras Tituladas Yolanda Flores García, Jefa de Enfermeras del Centro Médico Naval; y Yolanda Sara

Mendoza Vivas, enfermera más antigua de la plaza.

Después del desayuno se efectuó el sorteo de regalos que el Almirante Secretario otorgó al personal de enfermería.

CEREMONIA DE GRADUACION DE LA ESCUELA MEDICO NAVAL



VI Generación de Médicos Navales.

El viernes 8 de enero de este año, el Almirante Secretario de Marina, José Ramón Lorenzo Franco, presidió la ceremonia de Graduación de una nueva generación de Oficiales de Sanidad Naval Médicos Cirujanos: La Sexta Antigüedad de Cadetes Internos de Pregrado que fueron acreditados al recibir de manos del Alto Mando el despacho correspondiente, al concluir satisfactoriamente sus estudios en la **Escuela Médico Naval**.

En una emotiva ceremonia que tuvo lugar en las instalaciones de la **Secretaría de Marina**, 21 Primeros Maestros refrendaron su compromiso de lealtad, servicio y sacrificio por la Patria y la Armada. A ellos, el

director de la Escuela Médico Naval, Capitán de Corbeta SN.MC. Fernando Sánchez Trejo, se refirió diciendo que "su formación los ha hecho hombres de ciencia y de honor, cabales. Ahora deberán adquirir la madurez del médico general que sólo se obtiene con la experiencia" —dijo. Y añadió: "el campo de acción en nuestro medio es amplio, ustedes deberán de afrontarlo y tienen la obligación de salir adelante".

Tras la pieza musical "Pompa y Circunstancia" de Sir Edgar Elgar, interpretada por la Banda de Música del Cuartel General, el Almirante Lorenzo Franco obsequió a los graduados un estuche de diagnós-

tico como apoyo a la labor médica que inician, al integrarse al Servicio de Sanidad Naval de la Armada de México para contribuir en la preservación de la salud del personal de la institución y sus derechohabientes, además de brindar asistencia médica a la población civil en zonas y casos de desastre.

Asimismo, se entregaron premios académicos a los Cadetes de la **Escuela Médico Naval** que durante el ciclo escolar próximo pasado se distinguieron por haber obtenido las mejores calificaciones, entre los sobresalientes se encuentran: del quinto año, primer lugar, Aspirante de Primera Miguel Leonardo Méndez Rodríguez;



El Alto Mando felicitó a los recién graduados.

segundo lugar, Cadete de Primera Roberto Sánchez Cárdenas; y tercer lugar, Aspirante de Segunda Nasario Juárez Hernández. De cuarto año, primer lugar, Cadete de Primera José Luis Memije Arzeta; segundo lugar, Cabo de Cadetes Roberto Mar Aldana; y tercer lugar, Cadete Fernando López Reyes.

Antes de finalizar el programa, el Primer Maestre SSN.IP José Luis Salmerón Silva, en representación del personal egresado, expresó que "la exigencia en el conocimiento médico pone en la antesala las virtudes que son necesarias para el desempeño adecuado de una medicina de vanguardia y en función de

ello, el más beneficiado de nuestro quehacer clínico, es el paciente, el personal naval y sus derechohabientes. Y bajo los preceptos establecidos por las leyes navales, habremos de procurar respaldar con acciones el exhorto que mejor describe la razón de nuestra formación: *Saber para honrar a México*" —concluyó.

EXPORIENTA TEXCOCO 99

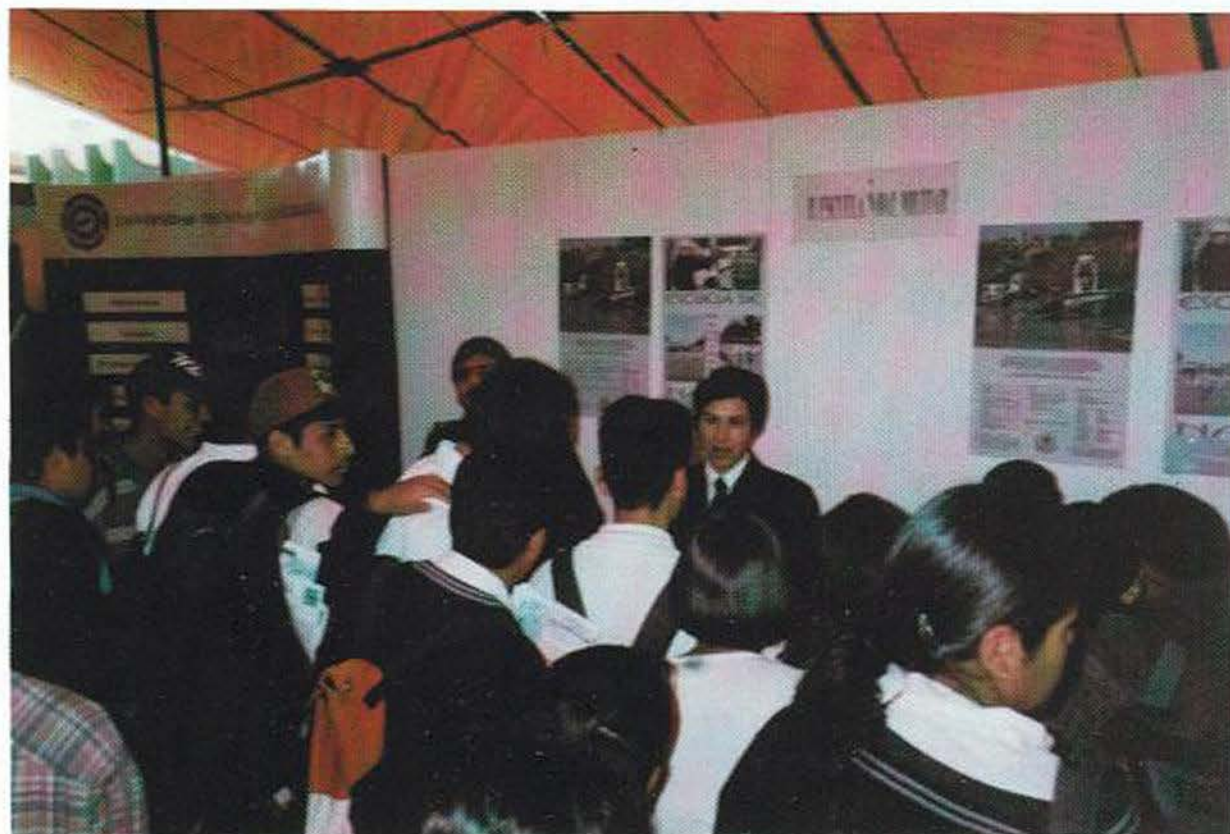
Con el fin de promover las carreras que ofrece el Sistema Educativo Naval entre los estudiantes que cursan el nivel medio superior, el pasado 14 del actual, la **Dirección General de Educación Naval** realizó la *Exporienta Texcoco 99* en

la explanada principal de la escuela preparatoria Texcoco en el poblado del mismo nombre del Estado de México.

El evento fue inaugurado por el Ing. José Angel Sánchez Leal,

director del plantel, acompañado por el personal de oficiales representantes de la **Dirección de Educación Naval** y de la **Escuela Médico Naval**.

En la exposición, se

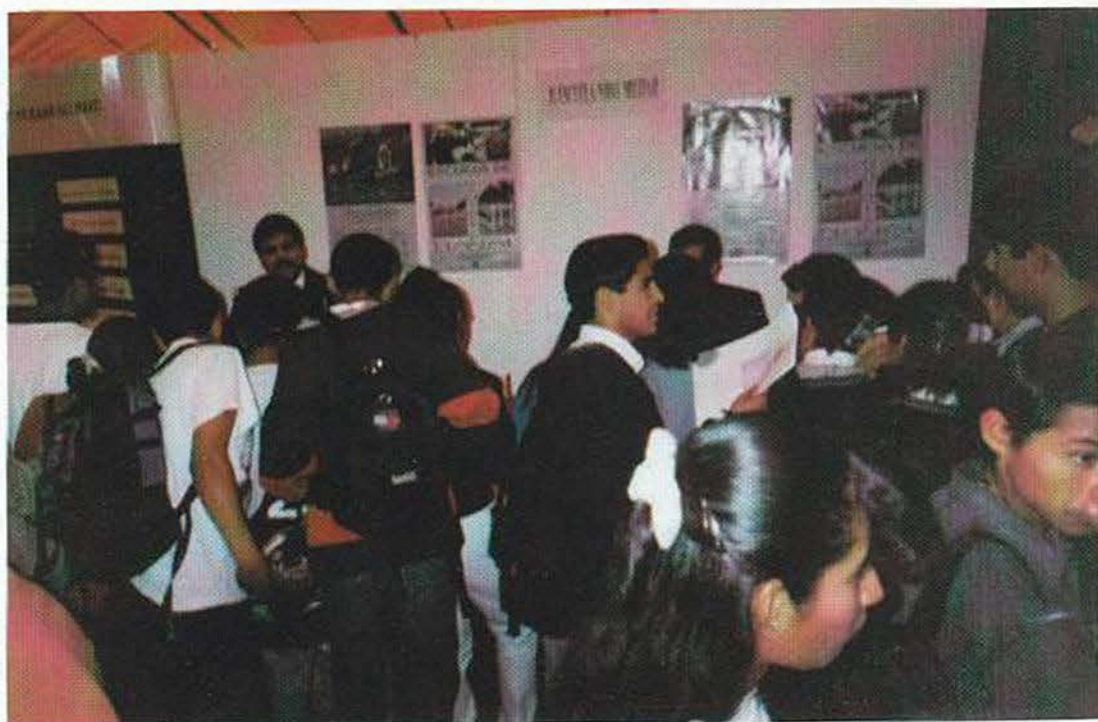


Los estudiantes se mostraron interesados en los planteles de formación de la Armada de México.

atendieron a más de 3 500 alumnos, a quienes se les informó acerca de los planteles de formación naval como son: *Heroica Escuela Naval Militar, Escuela Médico Naval, Escuela de Enfermería de la Ar-*

mada de México, Escuela de Intendencia Naval, Escuela de Infantería de Marina, Escuela de Maquinaria Naval, Escuela de Mecánica de Aviación Naval y la Escuela de Electrónica Naval.

Asimismo, se distribuyeron 3 000 folletos informativos para el ingreso a estas escuelas, además de 20 posters de *Infantería de Marina y Maquinaria Naval.*



Durante la Exporienta se atendieron a más de 3500 alumnos.

HISTORIA DEL DECIMOSEPTIMO BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA

Por: *Primer Maestre SAIN. P.L.P.*
Wilbert Julián VARGAS SANCHEZ



Instalaciones de la Policía Naval antes de convertirse en el Decimoséptimo Batallón de Infantería de Marina.

La historia del *Decimoséptimo Batallón de Infantería de Marina (BIM-17)* es corta, pero a la vez matizada de ese sacrificio y lealtad que caracteriza a los Infantes de Marina, herederos de las grandes responsabilidades adquiridas en el decreto del 12 de febrero de 1924, que es cuando Adolfo de la Huerta, en su papel de Jefe Supremo de la Revolución emite dicho documento.

Desde su inicio, la Infantería de Marina ha sido una fuerza de seguridad interior para el mantenimiento del orden constitucional y defensa de nuestra soberanía e integridad de la nación.

Pero para conocer más de este batallón, es necesario remontarnos al año de 1984, cuando ante la necesidad de aliviar la carga de trabajo de las unidades de Infantería de Marina en la Ciudad de México, en lo relacionado con el desempeño de los servicios de partidas y destacamentos, se solicitó la formación de un grupo de Policía Naval.

En un principio, esta Policía Naval únicamente se integró con 17 elementos y, por la rapidez de su formación, no se le asignó comandante, por lo que quedó como responsable el Primer Maestre I.M.P. Carlos Mateos Hernández.

La función básica del Maestre Mateos Hernández ante la formación del nuevo grupo, consistió primeramente en organizarlo.

Tiempo después, el grupo creció considerablemente y fue necesario designar formalmente a un oficial de Infantería de Marina para el adoctrinamiento del personal. Ya para entonces, se habían integrado varios elementos pertenecientes a diversas Direcciones Generales del Cuartel General de la Armada, formándose dos secciones.

A raíz de esto, el Almirante Secretario de Marina Miguel Angel Gómez Ortega, autorizó que las dos secciones prestaran el servicio de seguridad en las

La Policía Naval continuó prestando este servicio por casi 10 años, hasta que el 1 de enero de 1994, el Alto Mando acordó la creación del **Decimoséptimo Batallón de Infantería de Marina**, quedando adscrito militar y administrativamente al Cuartel General de la Armada.

Para entonces, ya se encontraba instalado en el Polígono de San Pablo Tepetlapa.

La evolución de la Infantería de Marina siguió y el 16 de marzo del mismo año hubo un cambio importante: todas las compañías de Policía Marítima y Policía Naval, cambiaron de denominación, pasando a ser compañías de Infantería de Marina con el numeral que le correspondía de acuerdo al Batallón donde estaban incorporadas e integradas.

Por esa razón, la primera compañía del **Decimoséptimo Batallón de Infantería de Marina** quedó conformado por el grupo de Policía Naval, quedando pendiente de constituirse las compañías segunda, tercera y la compañía de armas de apoyo.

Fue hasta el 1 de junio del mismo año de su creación, que el **BIM-17** tuvo su primer comandante en la persona del Capitán de Fragata I.M. Margarito Bailón Cisneros, quien causó baja de la **XIV Zona Naval Militar**, donde se encontraba de Director del Centro de Instrucción Básica de Infantería de Marina.

Meses más tarde, en noviembre de 1994, el Capitán Bailón Cisneros entregó la comandancia del BIM-17 al Capitán de Fragata I.M.P.A. Angel Alfaro Castelán, quien no estuvo mucho tiempo en el cargo, ya que en julio del siguiente año, entregó el mando de armas al Capitán de Fragata I.M. Marco Antonio Berrones García.

Otro hecho que marcó la historia del **BIM-17**, ocurrió el 24 de febrero de 1994 cuando, en el marco de la celebración del Día de la Bandera, el Mando Supremo lo abanderó en la imponente Plaza de la Constitución.

Fue hasta el 2 de abril de 1996, que el Capitán Berrones García entregó la comandancia al hasta hoy



Escorta del BIM-17

Mando Supremo lo abanderó en la imponente Plaza de la Constitución.

Fue hasta el 2 de abril de 1996, que el Capitán Berrones García entregó la comandancia al hasta hoy comandante del BIM-17, Capitán de Navío I.M. Juan Guerra Sánchez.

Actualmente, el **BIM-17** está conformado por cinco compañías, las cuales se dividen en tres de Infantería de Marina, una de Armas de Apoyo y otra de Cuartel General y Servicios.

Con este personal, el Batallón participa en el servicio para proporcionar seguridad a las instalaciones del Cuartel General de la Secretaría de Marina.

Por otra parte, en el plano deportivo, los elementos del **BIM-17** cuentan con equipos de fútbol y básquetbol, mismos que participan tanto en torneos de carácter civil como militar.

El equipo Toros del BIM-17, es bicampeón de las últimas dos ediciones del torneo Pedro Sáinz de Baranda, que se realiza cada año como parte de las celebraciones del Día de la Armada de México; en él, participan todas las unidades y dependencias del área metropolitana.


En basquetbol, los Anfibios del BIM-17, resultaron ganadores del campeonato delegacional Citlalli 1998. En dicho torneo participan equipos civiles, lo que lo hace más competitivo y le da más valor al triunfo obtenido.

En el mismo plano deportivo, pero en lo individual,



El BIM-17 fue abanderado en la Plaza de la Constitución.

destaca el Primer Maestre Enfermero Titulado Juan Carlos Gutiérrez Coria, perteneciente al **BIM-17**, quien a finales de 1998, ganó el primer lugar representando a su batallón, en combate y tercer lugar en formas (movimientos de artes marciales) en la categoría cinta morada, en el torneo denominado Lima-Lama de la Ciudad de México.

En síntesis, esta es la historia del **Decimoséptimo Batallón de Infantería de Marina**, que de manera leal y eficaz, cumple con las tareas asignadas como parte integral de la Armada de México. 



Con la oportunidad que caracteriza a la gente de mar, se programó la cena para celebrar la llegada del año nuevo, con la intención de que todo el personal de a bordo tuviera oportunidad de participar en un evento al estilo de las recepciones oficiales que el buque ofrece eventualmente a las autoridades, cuerpo diplomático, e integrantes de colonias mexicanas en el extranjero. Se consideró óptima la fecha, sobre todo considerando que era una buena ocasión para agasajar al personal de Clases y Marinería que invariablemente participan en esas recepciones pero

COMO ESTUVIMOS A PUNTO DE QUEDARNOS SIN CENA DE AÑO NUEVO*

Por: Capitán de Navío C.G. DEM.

Fernando Arturo CASTAÑÓN ZAMACONA

instalando toldos, mesas o guimaldas de focos, arranchando cubiertas y metales o en miles de pequeñas, pero importantes faenas que se requieren para esas ocasiones.

Con este propósito entró en funcionamiento el mecanismo

ró un breve programa, se diseñó el servicio para que fuera tipo buffet y no requiriera de camareros, se prepararon vasos y vajilla desechables, en fin todo marchaba viento en popa... y repentinamente eso fue lo que nos sobró: ¡viento! motivado por una línea de baja presión que



El buque escuela Cuauhtémoc en el desarrollo del crucero de instrucción "Australia '98".

del otro lado del evento; quiero decir en las cocinas, en las barras de bebidas, la guardia, prestando servicio como camarero, lavando vajilla,

establecido para la implementación de esos eventos. Desde el 26 de diciembre los engranes empezaron a girar; se aportaron ideas, se elabo-

se formó en las cercanías y que rápidamente se desplazó hacia el buque estableciendo en el transcurso del día unas condiciones

* El relato descrito, ocurrió durante el Crucero de Instrucción "Australia '98" a bordo del buque escuela Cuauhtémoc.

climáticas que, habiendo iniciado como bonancibles, terminaron siendo inclementes.

Hubo que alterar los menús diarios para proteger la vajilla, las sopas se transformaron en secas, se cambiaron los guisados por tortas, se suspendió el servicio de camareros de acuerdo al protocolo para implantar el autoservicio, quedando a cargo de cada quien la responsabilidad de que los ali-

más caídas, sentones y resbalones, uñas desprendidas y hasta un lesionado en la nariz al caer de su litera por efecto de un fuerte bandazo: ¡pero eso sí! los engranes siguieron girando hasta el último momento, con la esperanza de que mejorara el tiempo, lo cual no sucedió. A media tarde del día 31 se giro la directiva:

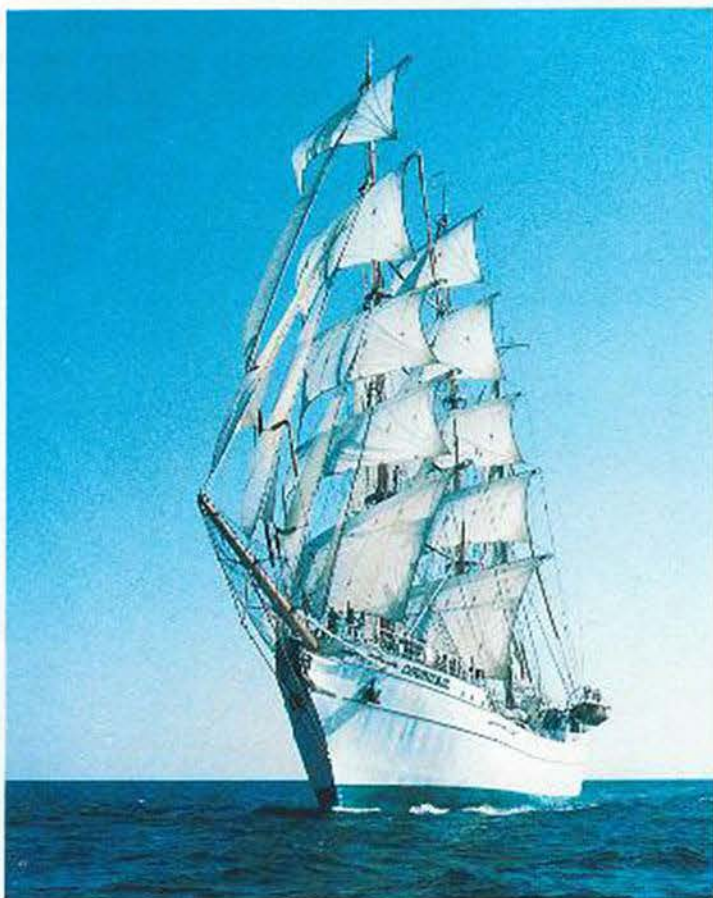
¡La cena de año nuevo se realizará en las diferentes cámaras!

asegurados por medio de filástica o cordón, a modo de evitar que algún balance mandara a la basura los sabrosos guisos que tanto trabajo habían costado preparar. El comedor de tripulación no representó mayor inconveniente ya que se encuentra acondicionado con alojamientos para recibir esos efectos, los problemas se presentaron en la cámara de proa y comedor de Cadetes, pero tras sufrir un poco, el ingenio mexicano, como siempre, le encontró la solución y las cazuelas quedaron fijas y seguras.

En primertérmino fue el comedor de Clases y Marinería donde todos los Jefes de Departamento acompañaron al Comandante, el cual, según su costumbre, charló animadamente con ellos, bromeó con algunos y encauzó el momento hacia un ambiente de camaradería y celebración, mientras tanto, apuradamente conseguimos armar a todos los asistentes con su corres-

pondiente ración de vino blanco (el cual extrañamente no era espumoso).

Así pues, ya todo el mundo con su vaso de vino en la mano, con el ánimo bien dispuesto y en un ambiente festivo, se brindó por la ocasión, por el bienestar de la familia, por el éxito profesional y sobre todo por la conclusión venturosa del crucero *Australia'98* que



En el transcurso del día las condiciones climáticas eran bonancibles, luego terminaron siendo inclementes.

mentos fueran a parar al estómago destinado y no a la cubierta, el mamparo o sobre el compañero de enfrente. Los inapetentes surgieron por doquier, el amargo olor a vomito hizo su aparición, rápidamente se dispusieron cuñetes estratégicamente para evitar calamidades mayores.

Bueno, eso es solo un poco de lo mucho que pasó; hubo ade-

¡Cadetes en la suya, todos los Oficiales en la cámara de proa y Clases y Marinería en su comedor correspondiente!

De este modo se suspendieron los preparativos para la cena-buffet que habíamos programado en el alcázar y hubo que redefinir la organización: se decidió que se instalaran las viandas en recipientes adecuados con posibilidades de ser

actualmente desarrollábamos. Una vez hecho el brindis se dio el banderazo para que cada quien pasara a servirse su cena, a lo cual el comedor pareció entrar en ebullición, momento que aprovechamos para abandonarlo y dirigimos a la cámara de Cadetes.

En esta cámara, más amplia y con la gente aparentemente menos sensible por la ocasión, se ofreció el brindis, se bromeó un poco sobre los deseos para el año nuevo, particularmente los relacionados con la calificación en navegación astronómica. Y no sin antes ser invitados a una sesión declamatoria posterior a la cena, hicimos por la salida hacia la cámara de Oficiales de proa donde cenamos la totalidad de Capitanes y Oficiales debido a las inconveniencias de atender las dos cámaras por problemas de vajilla, recipientes de comida, así como camareros, ya que el evento era de autoservicio para permitir al personal de camareros celebrar tranquilamente el año nuevo.

La cena fue excelente para no variar: sopa seca de coditos con jamón y piña, fetuccini verde, ensalada de manzana con crema, nueces y almendras, lechón al horno, pavo relleno, bacalao a la vizcaína; de postre, brazo de noel, turrón de alicante, almendras con chocolate confitadas y nieve de café. Para brindar había vino blanco californiano y tinto además de agua de jamaica para los que gustaran.

Lo anterior, aunado a un muy buen apetito, ya que contra lo previsto, el consumo fue mayúsculo, tal vez por los días de ayuno forzoso debido al mal tiempo, quizás por tradición, posiblemente por lo atractivo de la comida o por lo que fuera, se consumieron tres lechones, seis megapavos, 24 kilogra-



En cubierta el personal realiza las maniobras para dejar todo en orden.

mos de bacalao y un sin número de viandas de acompañamiento.

La convivencia entre Capitanes y Oficiales fue muy agradable, el brindis, la cena, la visita de un decrepito año viejo, el rumor de convivio en el comedor anexo, las consabidas bromas a los come-

lones, todo esto aderezado con sobresaltos y resbalones debido al mal tiempo, pero en general, un ambiente agradable que no permitió el paso a la melancolía ni a la tristeza.

Posteriormente regresamos a la cámara de Cadetes donde se

habían recogido los restos de la abundante cena y con la presencia de Cadetes, Oficiales, Clases y Marinería que quisieron asistir, tuvimos el agrado de disfrutar momentos bohemios y jocosos.

interpretaron el tradicional "Brindis del bohemio", donde Arturo resultó ser de noble corazón y poca cabeza ya que olvidó algunas líneas que le correspondían. Para terminar y ya entrados en calor, el Cadete Cayeros

días de tratar de dormir trincados, cansados por efectos del balance y cabeceo, con la barriga llena y el corazón contento, saboreando aun poesías y chascarrillos recibimos el primer día



El mal tiempo ya se anunciaba.

El joven Teniente Olivares Huerta declamó "El Cobarde", el Maestre Urbano Mateos recitó con sin igual sentimiento "Porque me quite del vicio", el Maestre Buzo Rodrigo García Casas declamó como un maestro una poesía titulada "El engaño", el Cadete Olivas Franco nos deleitó con "En paz" de Amado Nervo y al final, en declamación grupal, un conjunto de Cadetes y un Clase de tripulación

nos hizo reír al contar algunos chascarrillos y luego, tras aclamación tumultuosa, el Jefe de Máquinas en su papel de "Flavio y su libreta", nos regocijó con varios chistes por demás simpáticos; y cuando la turba empezó a pedir ¡que nos cuente el Capitán un cuento! emprendimos graciosa huida para proceder al merecido descanso.

Así pues, adoloridos por tres

del año de 1998, a bordo del buque escuela *Cuauhtémoc* en el Pacífico Sur a 67 millas náuticas al WSW de Isla Raoul del Archipiélago de las Kermader perteneciente a Nueva Zelanda, gobernando al rumbo 230° a 15 nudos en navegación mixta con el aparejo de Gavia Baja, bajo los efectos de un viento del sur franco de 39 nudos con rachas de 60 nudos. 010025 "L".



LA SECRETARIA DE MARINA EN EL EQUIPO NACIONAL DE REMO

Por: Teniente de Corbeta SAIN. L.C.P.
Antonio ROSAS CORIA

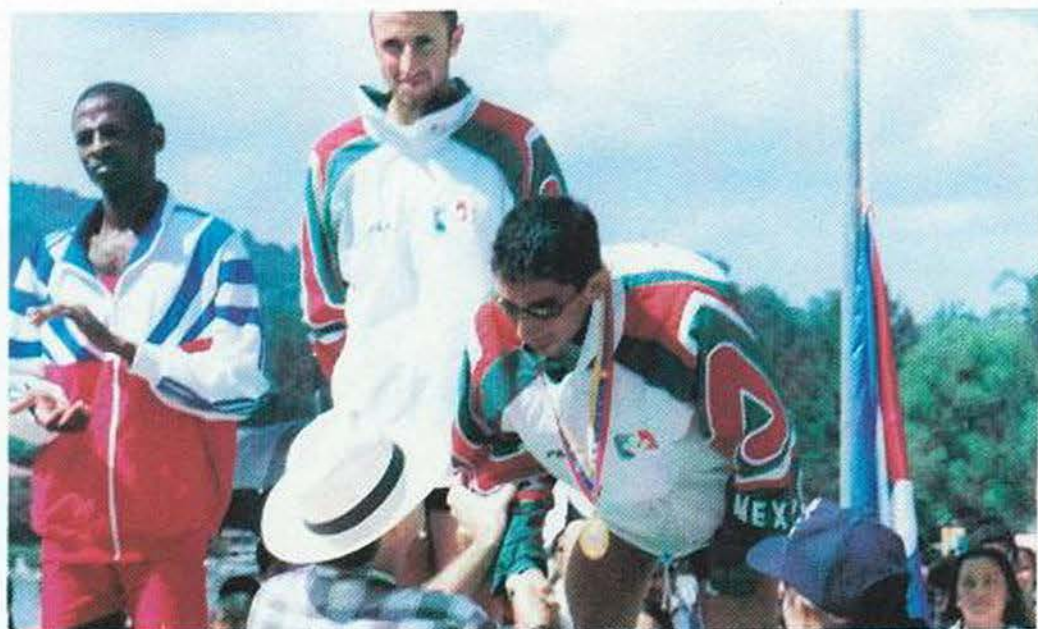
Tanto en la vida militar como en la vida civil, el deporte es, indiscutiblemente, una pieza fundamental e indispensable.

En este ámbito y en lo que respecta al personal naval de la **Secretaría de Marina - Armada de México**, las disciplinas en las que se desarrolla son muy variadas, e igual de interesantes. Tal es el caso del Tercer Maestre del Servicio Docente Naval, Deportista, Dante Eduardo Ruiz Domínguez, quien se dedica a competir en regatas de remo desde hace 14 años.

Inició en este deporte en la vida civil en el año de 1985, pues por su edad no podía incorporarse a la milicia. Todo surgió ante la invitación hecha por un amigo de la secundaria para integrarse al equipo de la Secretaría de Marina; a partir de ahí, comenzó sus entrenamientos y sus actividades a la edad de 14 años en la categoría infantil. Posteriormente, causó alta en el servicio activo y comenzó a competir en la categoría juvenil.

El Maestre Ruiz comentó que este deporte lo practica sobre un bote en una pista acuática de 2 000 m de longitud con 200 m adicionales después de la línea de meta; dividida en seis carriles de 12.50 m cada uno.

Al ahondar más en el tema, habló de las características de esta disciplina. Señaló que existen dos tipos de remo: largo y corto. En el primero, se practica con un sólo remo que mide 3.75 m de largo por remero, el atleta va sentado en una carretilla, con los pies sujetos a una

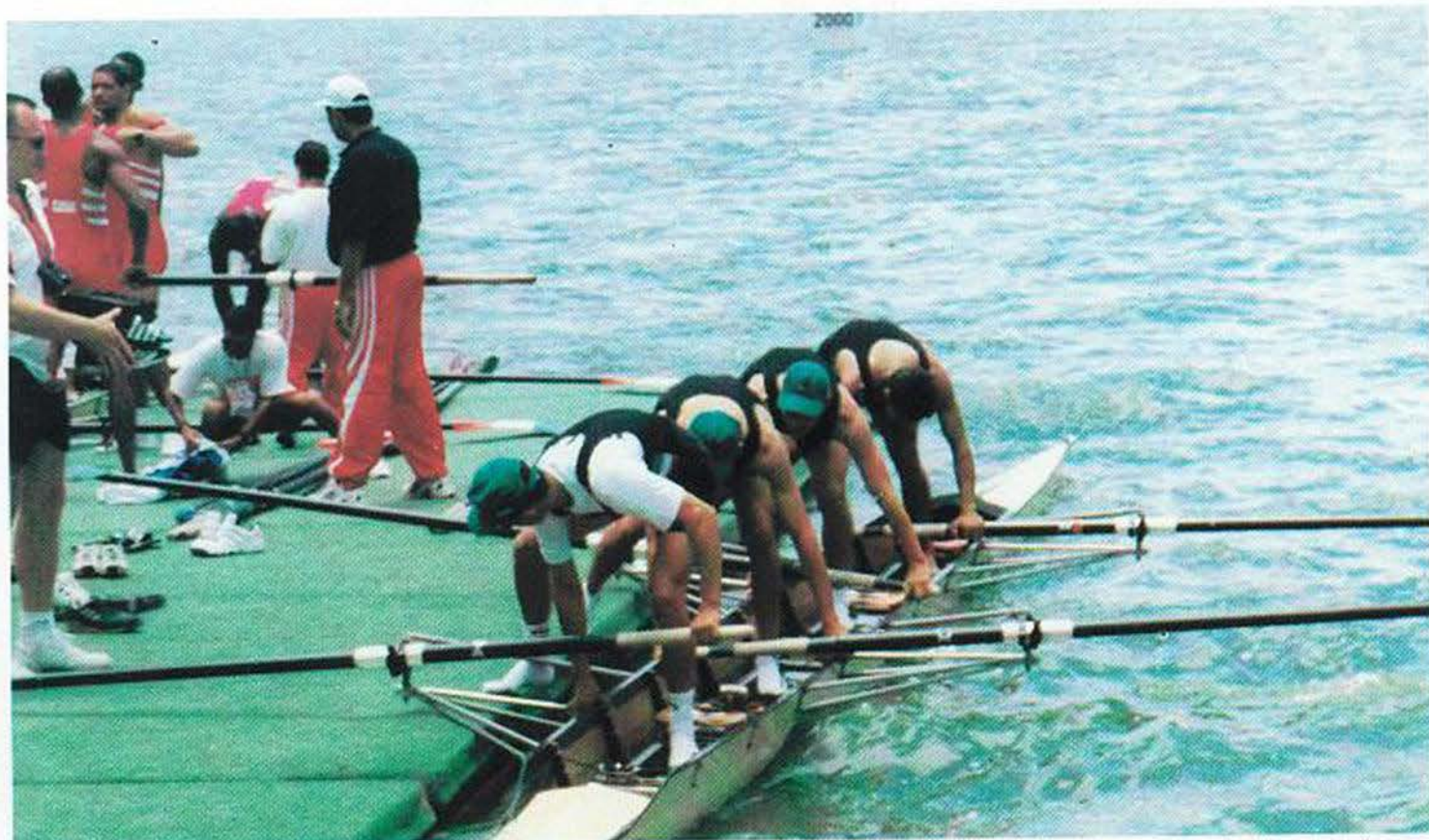


El Maestre Ruiz recibe la medalla de oro por haber obtenido el primer lugar en los juegos Centroamericanos y del Caribe.

pedalina, viendo hacia popa, los equipos se componen en parejas de 2, 4 y 8 remeros, divididos en babor y estribor.

En el corto, el competidor rema con dos remos, uno en cada mano, que miden 1.90 m de largo; a diferencia del anterior, el bote puede estar integrado de una a cuatro personas, que van sentadas en el centro del bote. En algunas ocasiones se puede confundir con el canotaje, pero aquí el Maestre Dante marca las diferencias esenciales: en el canotaje el competidor va de frente a la meta o sea viendo hacia proa, su cuerpo trabaja de la cintura hacia arriba y es un sólo remo, que mide aproximadamente 1.90 m.

El Maestre Ruiz Domínguez causó alta en la Armada de México el 1 de octubre de 1989 y desde entonces forma parte del Equipo de



El equipo mexicano de remo preparándose para campeonatos internacionales.

Remo de la Secretaría de Marina; actualmente está comisionado en la Dirección General de Educación Naval, es seleccionado nacional en la categoría de Senior Ligero avalado por la Comisión Nacional del Deporte y la Federación Mexicana de Remo.

En el año de 1985, tuvo su primera competencia en los campeonatos nacionales en México, donde obtuvo el segundo lugar en cuatro remos largos con timonel infantil (4+); para 1986 y 1987 participó en la categoría de juvenil B, que es de 15 a 16 años. En 1988, se integró a la juvenil A, de 17 a 18 años, formando parte ya, de la selección juvenil.

Al entablar una plática para la Revista Secretaría de Marina, dejó ver que en los hombres de triunfo no hay secretos y comenta: *para llegar a ser del representativo nacional, se requiere de un arduo trabajo –sus manos llenas de callos y llagas lo hacen saber–, constancia y mucha disciplina. Horas de entrenamiento. Desarrollarse y tener una mente positiva y de triunfador, así como concentrarse en el logro de su meta: el triunfo.*

Entrenado por el ucraniano Michael Ivanov, ha llegado a forjar su cuerpo física y espiritualmente para lograr estos objetivos que le han valido obtener el lugar que actualmente ocupa.

Sobre este aspecto, el Maestre Ruiz Domínguez señala que su rutina de entrenamiento se enfoca al fortalecimiento de sus miembros inferiores y superiores, cintura y espalda, que son básicamente en donde se concentra su trabajo dentro de este deporte.

Se somete a un calentamiento previo, para posteriormente, pasar a una rutina propia de esta disciplina la cual consiste en: dos horas de pesas cada tercer día; 32 Km diarios de remo (16 por la mañana y 16 por la tarde); complementado con otro tipo de ejercicios como son: tres series de 60 brincos-sentadillas; tres series de 25 lagartijas, y finalmente elasticidad.

En representación de nuestro país ha asistido


a diferentes partes del mundo como Brasil, Cuba, Alemania, Argentina, Finlandia, Puerto Rico, Canadá y Estados Unidos; en la mayoría de los casos siempre dentro de los tres primeros lugares, lo que habla de su buen nivel competitivo nacional e internacional.

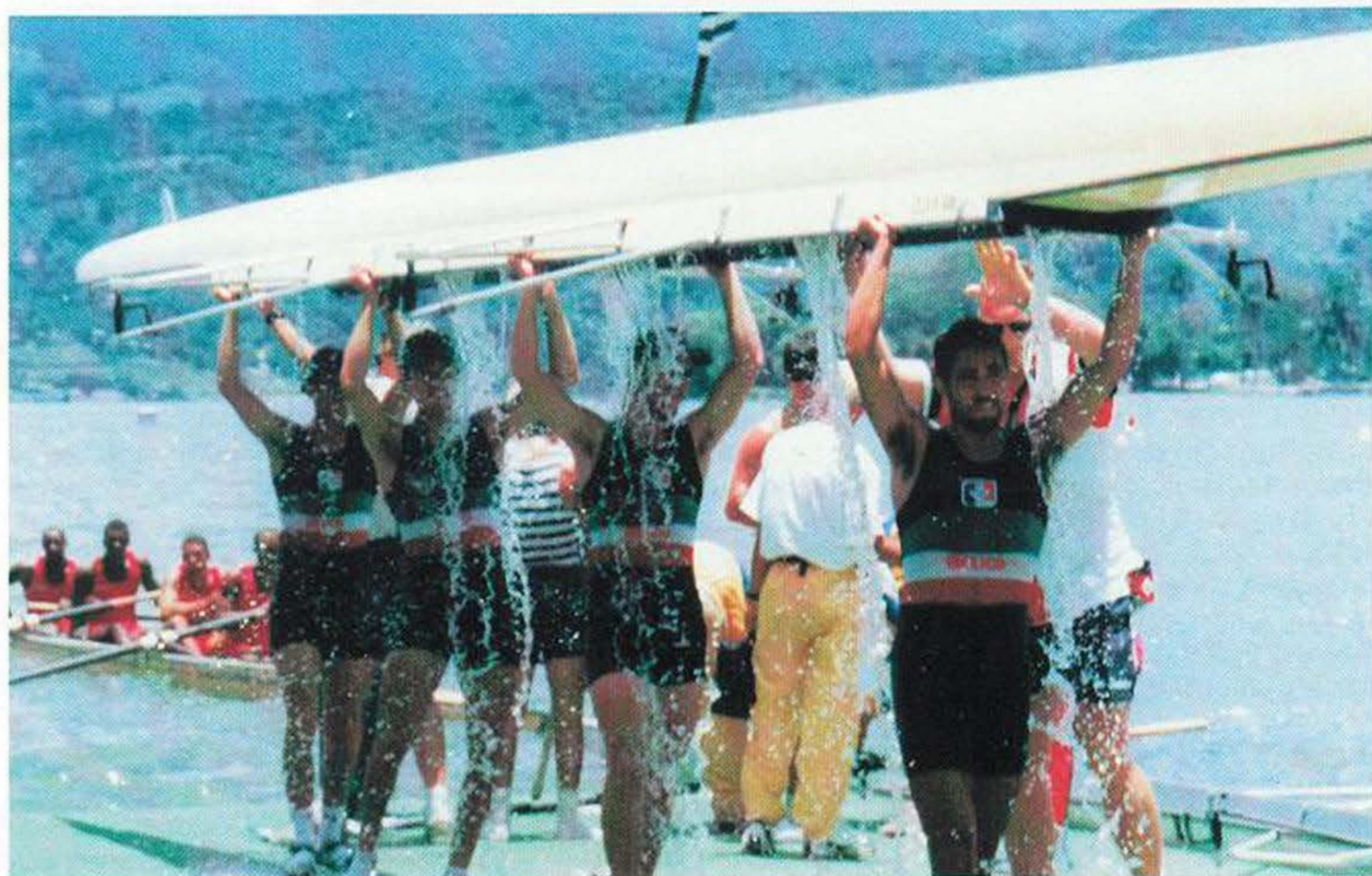
Cabe mencionar que de los cuatro elementos que componen la embarcación, tres son civiles del equipo del Instituto Politécnico Nacional (IPN), siendo el Maestre Ruiz Domínguez, el único militar naval que integra el equipo.

De sus gratos recuerdos habla de los Juegos Centroamericanos y del Caribe, donde obtuvo el primer lugar en la categoría senior ligero en dos remos largos (2-); y dos segundos lugares, uno en cuatro remos largos senior (4-); y el otro en ocho remos largos senior (8+), lo que le

hizo merecedor a una medalla de oro y dos de plata.

Para este año, las competencias en las que se concentrará serán: campamento de dos semanas en Atlanta, campeonatos nacionales en Indianápolis y los Juegos Panamericanos que se realizarán en Winnipeg, Canadá. La importancia que tienen estos eventos es que de ellos depende el pase automático hacia la Olimpiada del año 2000 en Sydney, Australia.

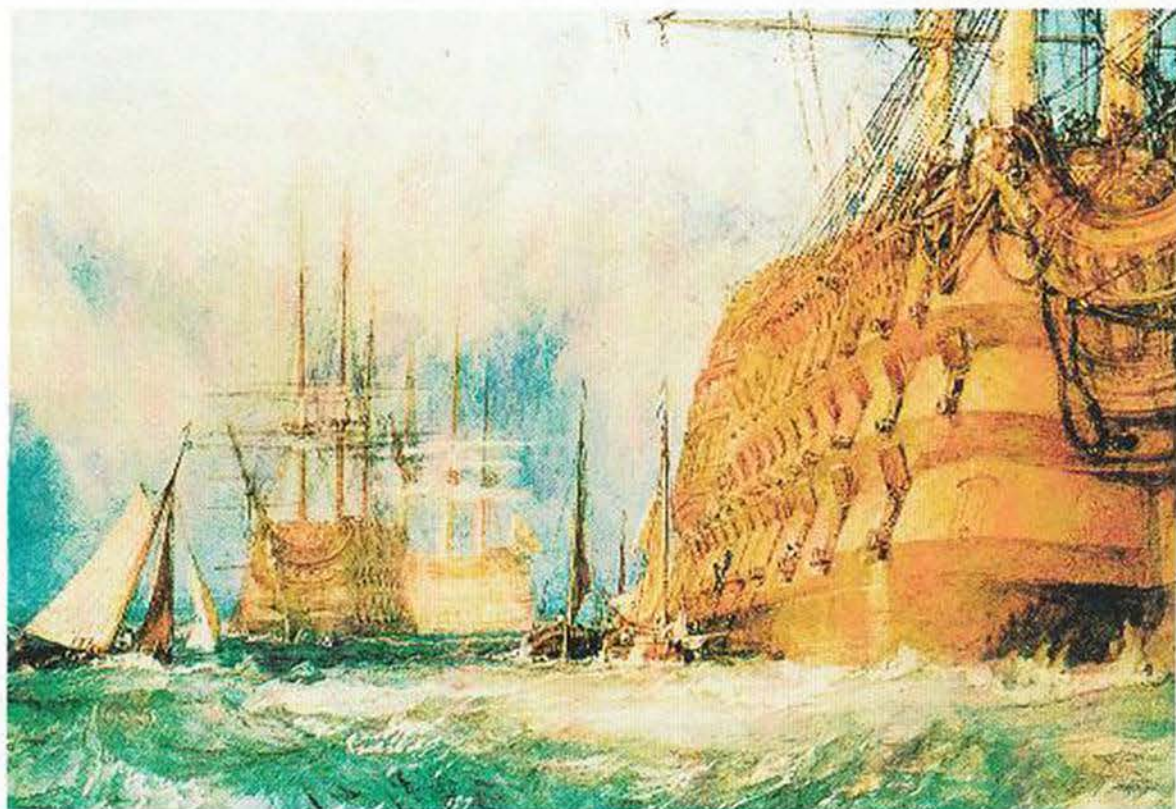
De no calificar en estos eventos, el equipo mexicano de remo tendría que someterse a una reclasificación, que consiste en competir en la regata latinoamericana que se celebrará en la ciudad de México en el año 2000, y se requiere ganar el primer lugar de la competencia para obtener el pase a la Olimpiada. 



El agua que hace el bote baña al equipo mexicano de remo después de la competencia.

LA BATALLA DEL NILO

Relato de un marino francés de esa época



cre, combatirá fondeado. Bueno, pero ¿por qué no seguir con los planes de fortificar la isla Abukir al norte de nosotros? media docena de cañones de seis libras en el lugar no son nada. Cuando se combate "pegado" a la costa se deben instalar baterías en tierra. En nuestra situación las baterías en tierra para fortalecer nuestra vanguardia no son sólo un lujo debido a que nuestro Almirante ha colocado sus buques más poderosos al final de la columna.

Estábamos con el Vicealmirante Francois Paul Brueys d' Aiguillers en su buque insignia *Orient*, fondeado en la bahía de Abukir, Egipto. Hace menos de 10 años, cuando nuestros revolucionarios decapitaron al liderazgo de la Armada del Rey, Brueys era solamente un Teniente de Navío, ahora es un protegido del General Bonaparte. Nuestro Almirante es bueno para organizar, habiendo logrado la prodigiosa empresa de escoltar 400 transportes de tropas con 36 000 elementos de infantería, caballería y artillería a bordo, con destino a Egipto. Aún cuando existiese algún peligro serio hoy, 1 de agosto de 1798, no estaríamos nerviosos.

Brueys, habiéndose ganado la confianza de Napoleón, ahora tiene problemas para vivir con ella. Se siente la tensión de su inexperiencia; se ha negado a entrar a Alejandría, distante 10 millas, por miedo a varar un buque y por semanas, mientras Napoleón ha barrido con toda oposición y ha llegado a ser el gobernante de Egipto, ha vacilado en combatir con sus 13 buques de línea, ya navegando o aquí fondeados en la creciente occidental de la línea de costa de Abukir.

Habrà combate al final, debido a que el diabólico de Nelson está navegando por todo el mediterráneo en busca nuestra. Brueys ha tomado, pensamos, una decisión medio-

Dicho más propiamente en la parte más al sur de esta línea de buques fondeados. ¿Será porque los británicos buscan doblar el número de buques en esa parte?; un argumento que no alcanzamos a comprender porque estamos sin movimiento; ¿tiene algo que ver con el viento reinante?. En esta estación, la más caliente del año, ¿será la brisa favorable para que los buques de Nelson naveguen hacia la parte más al sur de las columnas?

Además, existen tareas previstas, pero no llevadas a cabo; fondear anclas a popa para conservar a las baterías de estribor en línea hacia el mar; tender cables entre

buques para evitar que el enemigo rompa nuestra línea y adquiera posición ventajosa; acortar las distancias de fondeo, estamos a 150 metros uno de otro, no mucho menos que una formación navegando, distancia segura para bornear con la marea y conveniente para el movimiento de botes, pero muy grande para buques que combatirán fondeados.

Ganteaume, nuestro Jefe de Estado Mayor, se preocupa por la comida y el agua, por lo que le estamos agradecidos, pero tenemos demasiados hombres en tierra –3000 hemos oído– en busca de provisiones, consecuentemente ninguno tiene la energía (el calor es opresivo) para efectuar las tareas previstas. Al final podríamos hacernos a la mar.

Brueys no dice nada, ciertamente esta en guerra, nosotros somos parlanchines ¿cuánto tiempo más pasará para que llevemos anclas en busca de un lugar que brinde mejores facilidades de alimentos?, de hacerlo habríamos practicado maniobras navegando. ¿Qué hicimos en esta situación?, Du Chayla, quien conoce más que todos acerca de la maniobra, dice que deberíamos combatir navegando, pero los comandantes se resisten: los hombres son inexpertos y sin entrenamiento. Así pues ¿qué hacemos?, atrofiarnos fondeados y olvidarnos más y más de nuestro entrenamiento en todo, salvo de robar carne de camello egipcio.

¿Dejar de quejarnos?. Sí, es el calor. La flota de Nelson será inferior. El *Orient* tiene 120 cañones, es un monstruo y ningún buque inglés puede soportarle más de quince minutos de cañoneo. Como matalote de proa está el Franklin (no sabemos el por qué de este nombre) del Almirante Du Chayla con sus 80 cañones; como matalote de popa está el buque el *Tonnant* también con 80 cañones. Nelson en su buque insignia, el *Vanguard*, sólo tiene 74 cañones y ninguno de sus demás buques lo supera.



¡Atención!, ¡El *Heureux* ha avistado una docena de buques!. Son los ingleses costeano justamente al este de Alejandría. Ahora vemos los velámenes sobre las dunas al noroeste.

Bien, ahora sabremos de esta batalla. Algo como una gran ansiedad nos motiva. Se iza la señal de llamada general para nuestros proveedores en tierra, deberán estar a bordo en las primeras horas de

mañana, listos para la acción.

¿Una banda solamente?. Sí, debido a que hay gran cantidad de marinos en tierra. Libre la banda de estribor, ¡tú idiota!, babor es la banda hacia tierra. Podemos no ser capaces de navegar con estos estúpidos, pero sí combatiremos y derrotaremos a los ingleses. ¿Cuándo?. Mañana, con las primeras luces del día. Será un día largo y de duro combate.

Brueys recorre la cubierta del alcázar con pasos nerviosos. Las 15:00 horas y la flota británica no ha quedado libre de la isla Abukir. ¿Porqué no se desvían para alta mar?. La brisa vespertina es vigorosa y todo marino se abre de la costa al obscurecer. El *Vanguard* iza una señal. El loco Nelson ha avistado nuestra inexpugnable columna y se mantendrá alejado de ella. Una onza de sentido común le dictará bloquear. Eso significaría una buena dificultad para Brueys. A su tiempo tendríamos que navegar y combatir, y nosotros navegamos como grumetes. Pero Nelson tiene paciencia.

Mañana peharemos, habrá poco tiempo para dormir esta noche.

¡Pero que es esto!, el *Zealous* al frente está cambiando rumbo, haciendo por la bahía con un hombre sondando.

Nelson está entrando, aprovechando la brisa de la tarde. Nosotros vemos a Brueys. ¡Imposible! dice él; es un combatiente, pero no tiene sangre fría.

¿Cuántos hombres están de regreso del abominable desierto?, ¿dónde están los cables?, ¿dónde las anclas de popa?. Ahora, las insignificantes baterías en la isla Abukir disparan: son una gran nada.

Así que vamos a tener acción nocturna. Ninguno combate en la noche. Habrá confusión en masa para los buques navegando. Nosotros estamos fondeados. La acción nocturna es una locura.

La línea de Nelson está por terminar su paso por el cabo, ahora cambia de rumbo hacia el oeste franco.

¡La vanguardia!, Nelson busca

nuestra vanguardia, no la retaguardia. La débil vanguardia, y no esperará, el viento está con él. ¿Por qué los buques ingleses no salen de formación?

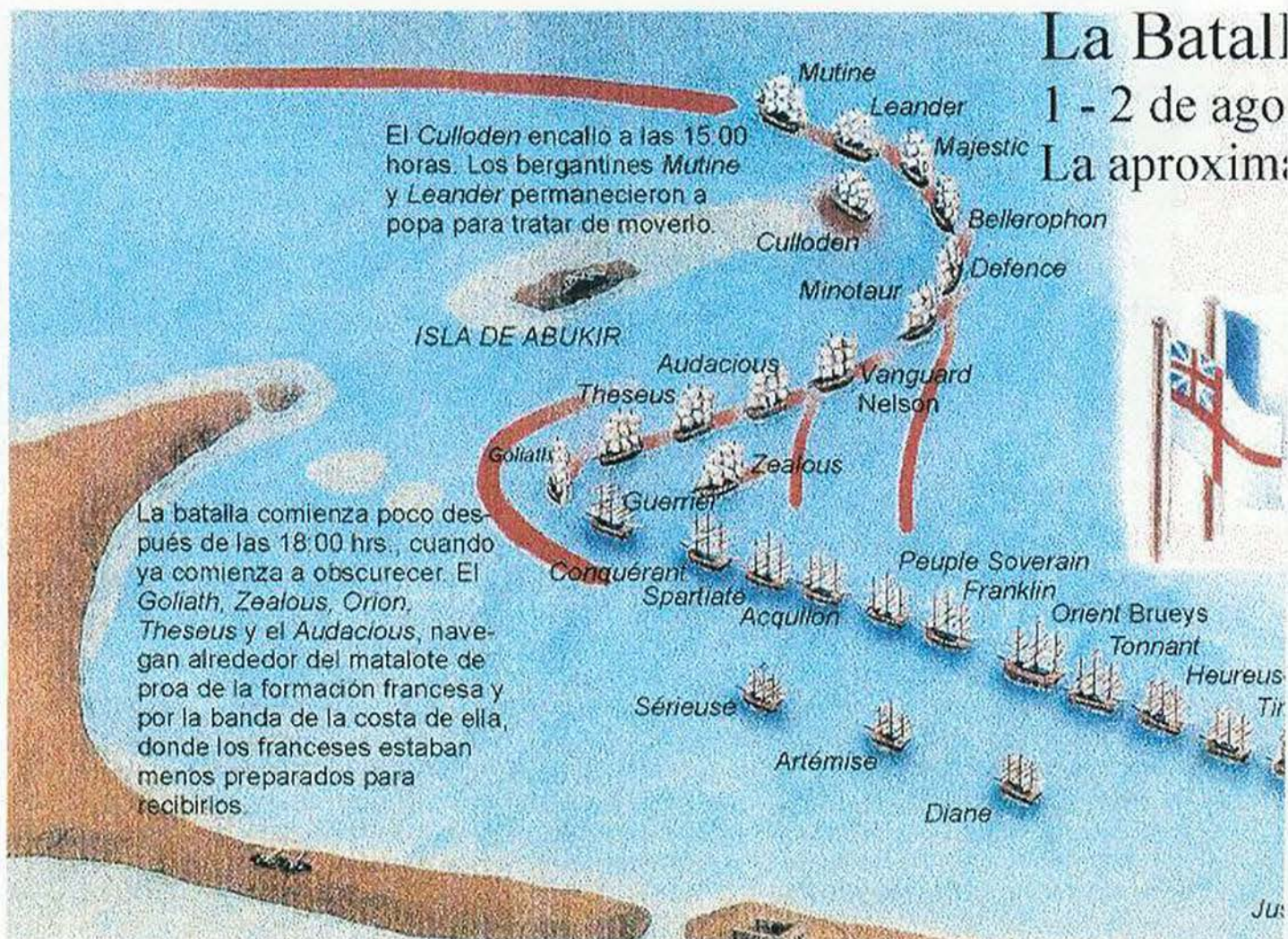
Estos demonios del mar de Nelson saben navegar, se aproximan hasta 200 metros entre buques; franjas amarillas delimitan las portas de la artillería, dos o tres hileras, treinta y cinco bocas de fuego apuntan desde cada uno de los negros cascos.

Otra señal desde el *Vanguard*. El *Goliath* rebasa al *Zealous* hacia el barlovento, sus velas son aferradas dejando sólo la lona suficiente para su último movimiento para el combate.

¡El *Guerrier* y el *Conquérant* disparan sus cañones de estribor!, ¡magnífico!; ¿una posición ventajosa a media milla de distancia?.

Vemos a Brueys, sus manos aferradas sobre la amurada, el pecho alto; moviendo su cabeza grita ¡No, no!, ¡Demasiado pronto!

Aproximándose más navegan el *Goliath* y el *Zealous* y los otros diez buques británicos. En nuestra vanguardia la actividad enfriará la pasión del miedo. No hay lugar para esconderse en los buques; donde el comandante combate, tú combates. Aquí a bordo del *Orient* debemos soportar la espera y temblar un poco, la presencia de la muerte se hace sentir.



¡Que bello, que implacable, que terrible!. ¿Por qué no cambian de rumbo?. Nuestra línea los supera en artillería. ¡Ah! ahora veo porque, nuestra línea esta fuera de acción, salvo la primera media docena de buques. Nelson está haciendo lo imposible. Es su estúpida suerte de tener esta brisa del mar y de sorprendernos a pocas horas de que estuviéramos listos para el combate.

El *Goliath* está casi sobre el *Guerriér*. El inglés debe caer a babor para contestar el fuego con sus cañones de estribor. La línea de Nelson pasará a lo largo de nuestra línea, hacia el sur, intercambiando disparos. ¿En la obscuridad que otra cosa puede hacer?, una banda por buque, doce buques, pesado, pero el *Orient*

con sus sesenta cañones por banda los pulverizará. Nelson estúpido, esta jugando nuestro juego.

¿Qué es esto?, no vemos la batería de estribor del *Goliath*; es su batería de babor la que nos amenaza ¿puede esto ser así?.

Vemos a Brueys. Está blanco como la nieve. Se aferra a la banderilla, sus ojos destellan, estupefacto. ¿Tiene miedo este combatiente?, mierda, murmura. El *Goliath* pasa entre la costa y el *Guerriér*, en posición ventajosa a 20 metros. ¡El *Goliath* dispara su batería a babor!, los ingleses atacarán concentrados en nuestra vanguardia y nos destruirá buque por buque, sentimos una desesperación enfermante, en la vanguardia, gritos, sangre, vemos a la muerte barriendo la línea buque a buque.

Los buques de Nelson no permanecen navegando. Cada uno fondea por popa a lo largo del enemigo, dos de la Armada real por cada uno de la francesa. Sucesivamente los buques ingleses se rebasan sobre la banda no combatiente de sus matalotes de proa y fondean en las proximidades del siguiente buque francés. Cuatro buques ingleses se colocan entre la línea de costa y la columna francesa: los buques franceses no están preparados para combatir sobre esa banda. Conforme los buques franceses al norte van siendo destruidos, los ingleses hacen por el sur, siempre con la potencia de fuego de dos o más contra uno.

Los franceses combatieron en el Nilo con la pasión que Napoleón inspiró. El buque insignia *Orient* combatió a los ingleses tan bru-

talmente que el *Bellerophon* picó al cable de su ancla para quedar a la deriva, el *Majestic* fue desmantelado y su comandante fue herido mortalmente. Mientras tanto, el *Alexander* se deslizó sagazmente entre el *Orient* y el *Tonnant* el que, fondeado, estaba muy separado para proporcionar fuego de apoyo o para evitar la penetración de la línea.

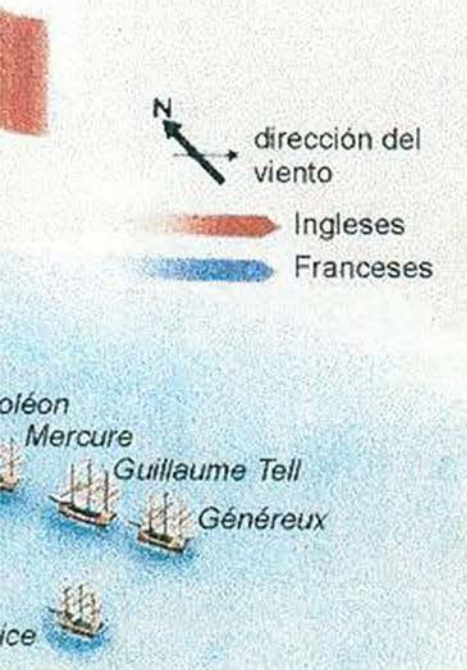
El *Alexander* devastó al *Orient*, desde su posición entre éste y la línea de costa, casi sin oposición. El fuego hizo presa del *Orient* y las llamas se extendieron a los pañoles de artillería. A las 22:00 horas el buque insignia francés voló por los aires. Ninguno que lo vio olvidaría el terror de ello.

Los buques franceses, cinco de ellos, quedaron congelados fuera de la acción. Hasta la actualidad se desconoce si esto fue porque estaban esperando la señal de Brueys para unirse al combate, la cual nunca fue vista en el humo y la obscuridad, o si fue porque el Contralmirante Pierre de Villeneuve no tuvo tiempo para picar sus cables, avanzar penosamente contra el viento y unirse a la acción.

Solamente se sabe lo que él escribió más tarde: ¿Cómo mis buques fondeados con dos anclas grandes, una pequeña y cuatro cables podrían haberlas levado, navegar contra el viento para ponerse dentro del alcance de tiro antes de que los buques enfrascados con el enemigo hubieran sido desmantelados más de diez veces?.

Villeneuve, lejos de ser destruido profesionalmente por esta debacle, mandaría la flota combinada (francesa y española) en

a del Nilo to de 1798 ción a las 18:00 hrs.



Trafalgar. Se dijo que su espíritu fue quebrantado en el "Horror del Nilo" y que tanto él como su flota, en el enfrentamiento con Horacio Nelson por segunda vez, estaban moralmente vencidos antes de que se disparara la primera salva.

De gran importancia fueron los preparativos que Nelson efectuó: Había pasado dos meses en el mar, además de efectuar ejercicios con su fuerza, discutiendo y planeando el combate. Todos sus comandantes conocían sus planes para concentrar la potencia de fuego dos a uno, independientemente que los franceses estuviesen fondeados o navegando a barlovento o sotavento.

Nelson escribió antes de la Batalla de Trafalgar: "Alguna cosa puede ser dejada a la suerte, pero ninguna que pueda ser predecible debe dejarse de hacer".

En el Nilo fue fortuito para Nelson que Brueys haya tenido tres o cuatro mil hombres en tierra. El no sabía esto, no podía saber qué ventajas obtendría atacando a su arribo, pero a todas sus fuerzas les inculcó la creencia de que en combate el tiempo es precioso.

El resultado fue tremendo. Además de estar cortos de personal y por consiguiente necesitando desesperadamente combatir solamente con las baterías de estribor, muchos de los buques franceses estaban fondeados únicamente por proa. No se sabe con certeza si fue Nelson o el Capitán Foley en el *Goliath* quien primero observó que los buques así fondeados debían tener espacio para bormear y que se podía pasar a su banda de babor. De una u otra forma fue el énfasis de Nelson sobre la concentración

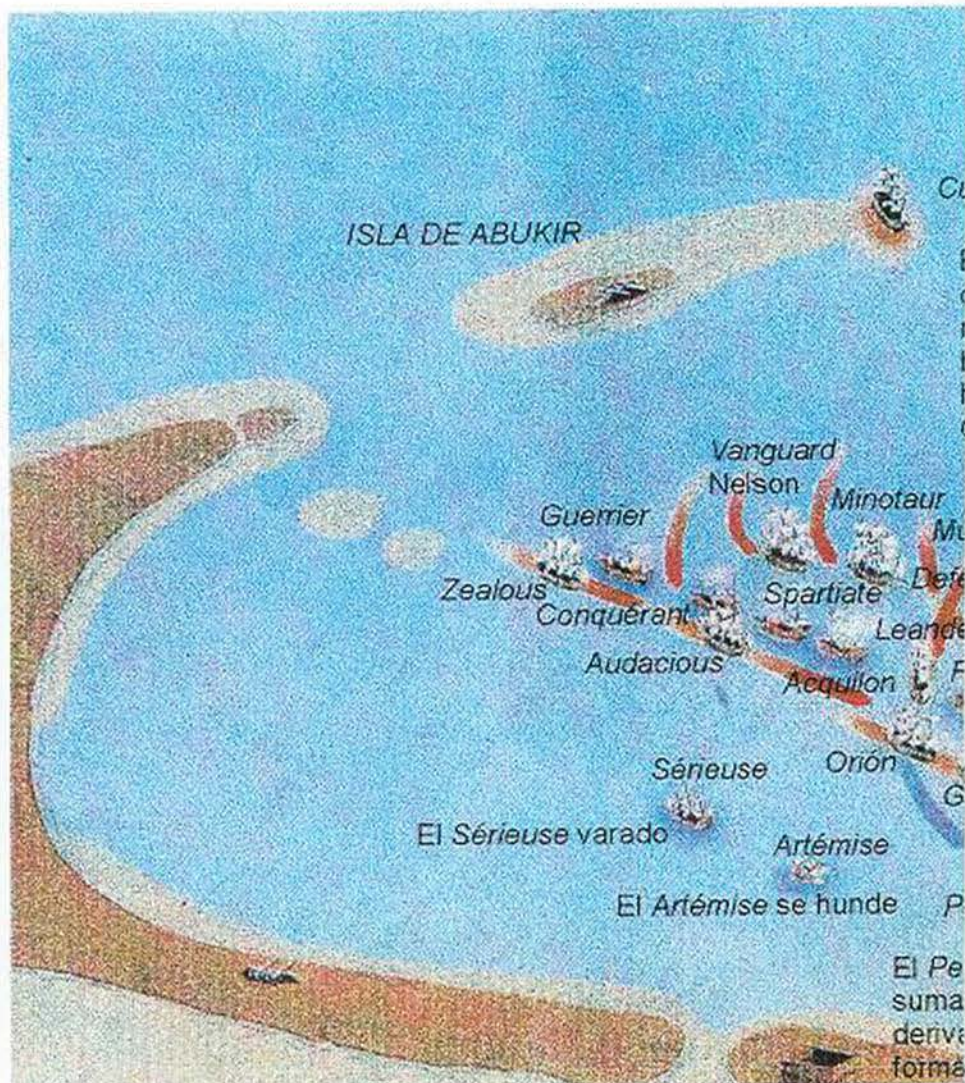
lo que inspiró el movimiento. Su plan original para combatir buques fondeados preveía un buque sobre la proa y otro sobre la amura de cada buque enemigo.

También se cree que Nelson atacó de una vez debido a que tenía la brisa de la tarde y a que entendió que el viento amainaría con la noche. Tuvo que aceptar la acción nocturna a cambio del ataque rápido y viento favorable. Que Nelson contempló una acción nocturna se demuestra porque ordenó que se le colocaran series de linternas horizontales en los aparejos de forma tal que se pudo distinguir entre amigo y enemigo. Así como por su plan de fondear por

popa en lugar de continuar navegando.

Algunos de los comandantes de Nelson pensaban que su plan no podría ser ejecutado. Manifestaron que si un buque tenía dos buques concentrándose sobre él, los dos enmascararían el fuego uno de otro. Era un riesgo que Nelson aceptó y efectuó los ejercicios necesarios para eliminarlo.

El plan de Nelson fue distorsionado en su ejecución más allá de todo reconocimiento superficial. Así sucede en combate, pero sus comandantes nunca se desviaron de su objetivo. Un buen plan de combate es simple:





LA IMPORTANCIA DEL COPILOTO

En un vuelo, el piloto y copiloto deben formar un equipo, por su propia seguridad y de la unidad aeronaval.

Por: Capitán de Corbeta AN.PA.
Eric Mario BARRERA VILLALOBOS
Jefe del Curso de Escuadrón Primario
e Instructor de vuelo de la
Escuela de Aviación Naval

La vida operativa de un piloto aeronaval pasa por diversas fases, la primera inicia con su entrenamiento en la *Escuela de Aviación Naval*, donde es adiestrado para desarrollarse como comandante de unidades aeronavales; siendo ésta la fase inicial, de la cual se derivan muchas más.

Posteriormente en los escuadrones aeronavales, el recién egresado se ve envuelto en un entrenamiento constante para ocupar los puestos de copiloto y piloto en todas las fases de vuelo, tales como: visual, por instrumentos, actitudes inusuales, nocturno, etcétera.

En este punto comienza la segunda fase de la vida de un piloto aeronaval, en términos generales, la de copiloto, que para muchos es un puesto considerado de poca importancia y, en ocasiones, es hasta menospreciado.

¿Cuántas veces ha escuchado la frase *error de pilotaje-error humano*? Bien sabido es que una de las

causas principales de los accidentes de aviación se debe a una equivocación del piloto, sin olvidar la pregunta de rigor ¿Qué estaba haciendo el copiloto en ese momento?

Frecuentemente vemos que copilotos novatos y algunos con experiencia, se muestran renuentes a notificar al piloto cuando la velocidad, la altitud, el ángulo de banqueo u otras condiciones de vuelo se apartan excesivamente de lo normal ¿Por qué ocurre esto?, ¿Será por que el piloto les ha hecho sentir que al hacerlo desafían su autoridad? Sinceramente esperamos que no, puesto que el copiloto al hacerlo demuestra un alto grado de profesionalismo, así como su interés por preservar la vida de cada uno de ellos.

Si el piloto es el tipo de persona que no acepta ninguna pregunta acerca de sus procedimientos y no permite desarrollar al copiloto sus funciones, puede darse por hecho que no es la persona idónea para ese puesto. Asimismo, si el copiloto no es capaz de

reconocer una situación de vuelo peligrosa, podemos asegurar que está ocupando un puesto que no le corresponde.

Existen tres razones principales por las cuales se podría tomar esa actitud:

1.- El egocentrismo del piloto o Comandante, creyéndose el centro del universo, poseedor de todo el conocimiento, lo que provoca un sentimiento de frustración y menosprecio en la persona del copiloto.

2.- El copiloto considera que no es más que un lastre y piensa que realmente no es importante para el vuelo.

3.- Los programas de adiestramiento no han dado la importancia debida a las obligaciones de los copilotos como observadores de la seguridad del vuelo, durante todas las fases del mismo.

No es suficiente que el copiloto conozca lo relacionado con fuego en motores, asimetría de aletas, etcétera, sino que debe prepararse acerca de todos los aspectos intangibles de seguridad y advertirse de su responsabilidad de estar alerta y avisar de cualquier situación que entrañe un peligro potencial durante las fases críticas de cualquier tipo de vuelo, como lo son, la aceleración y el despegue, así como la aproximación, aterrizaje y desaceleración. Una pequeña distracción por parte del piloto puede originar una situación de fatales consecuencias, pero una advertencia oportuna del copiloto puede hacer que se evite dicho percance y asegurar que el factor de seguridad sea mayor.

El copiloto joven debe analizar con detenimiento su situación, y se dará cuenta de la gran importancia que él representa para la seguridad y éxito de las misiones encomendadas. Descubrirá que fue seleccionado cuidadosamente y su entrenamiento ha sido vigilado en forma estricta y que si hubiera demostrado ineptitud en algún momento, no estaría en el puesto que ocupa; ya que para ello se requiere inteligencia, aptitud y responsabilidad personal.

En el año de 1983 el consejo de seguridad en el Transporte de los Estados Unidos de Norteamérica (NTBS) elaboró un informe en el cual dio a conocer el difícil dilema al que un copiloto puede enfrentarse en un determinado momento, al poner en duda la autoridad del piloto, señalando que el concepto de autoridad del piloto y su naturaleza inviolable, salvo en casos de incapacidad, ha llegado a ser un dogma.

Ese dogma creado, al cual le sumaremos la condición estresante, inherente al vuelo mismo o a la propia seguridad del piloto, llegan a provocar situaciones frías de trabajo dentro de la cabina de vuelo, al no lograrse la integración de un equipo

de trabajo que permita al copiloto desarrollar sus funciones.

Por otro lado, en el primer Congreso Nacional e Internacional de Aeronáutica en México, desarrollado en noviembre de 1988, se analizaron varios accidentes de aviación que pudieron



Un buen copiloto debe notificar al piloto, bajo cualquier circunstancia, cuando las condiciones de vuelo se aparten de lo normal.

no llegar a ocurrir si el copiloto hubiera dado la importancia debida a su puesto como segundo responsable de la seguridad del avión y del personal de a bordo.

La reglamentación establece que el piloto al mando, es responsable de la seguridad del avión y sus ocupantes, teniendo control y autoridad total en la operación del avión y durante el tiempo de vuelo. Entonces, ¿será acaso esa situación legal la que provoca, en un determinado momento, que el copiloto, al no encontrarse en los controles, se sienta solo, aislado, como si tan solo fuera de paseo?

En la mayoría de los casos, el copiloto es el más

desarrolle dentro de un elevado margen de seguridad, por lo tanto el copiloto por ningún motivo deberá permitir la operación de un avión cuando, en su opinión, ésta sea peligrosa o en la que la seguridad se vea comprometida; él tiene la obligación de informar al piloto cuando a su juicio la seguridad del vuelo se vea amenazada.

Vladimir Antipov, capitán piloto Aviador de la Fuerza Aérea de la ex-Unión Soviética, en cierta ocasión

fue entrevistado por la revista norteamericana U.S. News and World Report, con respecto a cuál era su opinión acerca de los copilotos, a lo que comentó: Notarán que nosotros no usamos ningún grado en nuestro overol de vuelo, cuando volamos, todos somos iguales.

El puesto de copiloto o segundo Comandante en la cabina de vuelo, es un lugar de suma importancia. Es raro el Comandante que viola el reglamento, pero se desconoce la respuesta a este



Del profesionalismo de un piloto, depende en gran parte, el que un copiloto desarrolle sus funciones.

novel de la tripulación; él respeta y confía en la experiencia y habilidad del Comandante. Cuando este respeto se torna en intimidación, la coordinación de la tripulación saldrá disparada por la ventanilla, con resultados costosos o catastróficos. Los pilotos somos frecuentemente culpables de perpetuar el mito de que tenemos todo el conocimiento, mientras esperamos a que el tipo en el asiento de a lado alcance ese conocimiento. La antigüedad tiene su lugar, pero no debe ser sobrepasada, ni exagerada.

La NTBS afirma: El copiloto es parte integral del sistema de control operacional en vuelo, un factor de seguridad en vuelo, un factor de seguridad en caso de falla, y como tal tiene parte en las labores y responsabilidades para asegurar que el vuelo se

tipo de dilemas; lo que si es un hecho, es que efectuar el trabajo en equipo, con la mente alerta, la inteligencia aplicada y con la cooperación y ayuda de parte de todos ellos es la marca de calidad de toda tripulación profesional. Recuerde, el trabajo de cabina es de equipo. El piloto y el copiloto eso forman, un equipo, cuyos integrantes deben tener un amplio conocimiento de las funciones a desarrollar por cada uno, para obtener, al final, la satisfacción del deber cumplido; sabiendo que gracias al empeño depositado por dicho equipo, se cumplieron con todos los requerimientos de seguridad establecidos.

Debemos recordar en todo momento que, "el mejor dispositivo de seguridad de un avión es una tripulación bien entrenada".



Movimiento de Unidades



ESTADÍSTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE DICIEMBRE DE 1998

| FLOTILLAS | UNIDADES | MILLAS | HORAS | SINGLADURAS | BUQUES INSP. NACS. | EXTS. |
|--|-----------|---------------|---------------|-------------|-----------------------|-----------|
| 1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE | 2 | 4 088 | 757 | 38 | 18 | 00 |
| 2DA. FLOTILLA | 4 | 6 953 | 739 | 48 | 07 | 07 |
| 2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE | 4 | 4 244 | 461 | 36 | | |
| 1RA. FLOTILLA PATRULLA CLASE AZTECA | 3 | 10 411 | 1 338 | 82 | | |
| 4TA. FLOTILLA | 2 | 1 941 | 288 | 17 | 06 | 02 |
| 1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE | 2 | 7 726 | 926 | 64 | | |
| 6TA. FLOTILLA | 5 | 8 340 | 1 700 | 89 | 22 | 05 |
| 3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE | 1 | 4 599 | 898 | 43 | 02 | 01 |
| 8VA. FLOTILLA | 4 | 7 615 | 1 078 | 63 | 01 | 00 |
| 2DA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA | 2 | 460 | 49 | 4 | | |
| 14VA. FLOTILLA | 3 | 6 553 | 736 | 40 | 01 | 02 |
| 16VA. FLOTILLA | 2 | 2 124 | 204 | 13 | | |
| ESC. FUERNAVPA | 6 | 8 411 | 1 490 | 83 | | |
| 20VA. FLOTILLA | 4 | 3 275 | 612 | 39 | 16 | 00 |
| NO ENC. PACIFICO | 11 | 5 382 | 787 | 87 | 08 | 01 |
| NO ENC. GOLFO | 16 | 8 548 | 1 873 | 110 | 01 | 07 |
| TOTALES | 71 | 90 870 | 13 938 | 856 | 82 | 25 |

**ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE
DICIEMBRE DE 1998**

| OPERACIONES | APOYOS | P.V.C. | BUSQ. Y RESC. | LOG. ARMADA | ANTINARCOTICOS | ADIENTRAMIENTO |
|--|------------|--------------|---------------|--------------|----------------|----------------|
| 1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE | | | | | 3 | |
| 2DA. FLOTILLA | 1 | 5 | 4 | 5 | | 1 |
| 2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE | | 2 | | 4 | | |
| 1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA | 1 | 3 | | | 3 | 1 |
| 4TA. FLOTILLA | | 1 | 2 | | | |
| 1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE | | 2 | | | 2 | |
| 6TA. FLOTILLA | | 1 | 2 | 1 | 5 | 2 |
| 3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE | | | 1 | 2 | 2 | |
| 8VA. FLOTILLA | | 11 | | | 1 | |
| 2DA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA | | 2 | | | | |
| 14VA. FLOTILLA | 1 | | 2 | 3 | | |
| 16VA. FLOTILLA | 2 | 1 | | | | |
| ESC. FUERNAVPA | 3 | 7 | | | 4 | |
| 20VA. FLOTILLA | | 5 | | 2 | 3 | |
| NO ENC. PACIFICO | 8 | 15 | | 3 | | 1 |
| NO ENC. GOLFO | | 12 | 2 | 6 | 2 | 4 |
| TOTALES | 16 | 67 | 13 | 26 | 25 | 9 |
| EFFECTIVOS PARTICIPARON | 439 | 1 893 | 528 | 1 005 | 1 030 | 416 |

| HORAS POR TIPO DE OPERACION | APOYOS | P.V.C. | BUSQ. Y RESC. | LOG. ARMADA | ANTINARCOTICOS | ADIENTRAMIENTO |
|--|--------|--------|---------------|-------------|----------------|----------------|
| 1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE | | | | | 757 | |
| 2DA. FLOTILLA | 4 | 490 | 48 | 194 | | 3 |
| 2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE | | 158 | | 303 | | |
| 1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA | 26 | 232 | | | 1 060 | 20 |
| 4TA. FLOTILLA | | 261 | 27 | | | |
| 1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE | | 72 | | | 854 | |

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE DICIEMBRE DE 1998

| HORAS POR TIPO DE OPERACION | APOYOS | P.V.C. | BUSQ. Y RESC | LOG. ARMADA | ANTINARCOTICOS | ADiestRAMIENTO |
|-------------------------------------|------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| 6TA FLOTILLA | | 124 | 38 | 41 | 1 478 | 19 |
| 3RA FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE | | | 57 | 104 | 737 | |
| 8VA FLOTILLA | | 553 | | | 525 | |
| 2DA FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA | | 49 | | | | |
| 14VA FLOTILLA | 24 | | 72 | 640 | | |
| 16VA FLOTILLA | 156 | 48 | | | | |
| ESC. FUERNAVPA | 147 | 553 | | | 790 | |
| 20VA FLOTILLA | | 251 | | 149 | 212 | |
| NO ENC. PACIFICO | 160 | 539 | | 64 | | 24 |
| NO ENC. GOLFO | | 1 019 | 65 | 148 | 487 | 154 |
| TOTALES | 617 | 4 349 | 307 | 1 643 | 6 900 | 220 |

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AEREAS DICIEMBRE DE 1998

| UNIDADES AERONAVALES | ALA FIJA | ALA MOVIL | MILLAS | HORAS |
|----------------------|----------|-----------|--------|--------|
| PRIESCPAT | 5 | | 7 648 | 65:10 |
| SEGESCPAT | 4 | | 15 240 | 72:50 |
| TERESCPAT | 2 | | 8 287 | 55:15 |
| CUARESCPAT | 1 | | 2 870 | 22:50 |
| QUINESCPAT | 4 | | 10 657 | 48:10 |
| PRIESCAEREC | 3 | | 2 525 | 16:50 |
| SEGESGAEREC | 3 | | 1 648 | 12:55 |
| PRIESCBUSALV | | 3 | 2 260 | 13:25 |
| TERESCBUSALV | | 3 | 12 000 | 100:00 |
| ESCAERTRANS | 3 | 1 | 18 755 | 65:29 |
| ESCAVNAV | 8 | 3 | 9 498 | 107:40 |
| PRIESCEMB | | 4 | 3 791 | 37:55 |
| SEGESCEMB | | 1 | 783 | 7:50 |
| PRIESCAMET | | 1 | 454 | 3:30 |
| SEGESCAMET | | 2 | 4 679 | 36:00 |
| TERESCAMET | | 1 | 3 158 | 24:18 |
| CUARESCAMET | | 2 | 1 570 | 12:05 |
| QUINESCAMET | | 3 | 3 920 | 30:10 |
| ZN-1 | 1 | | 186 | 1:20 |

**ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AEREAS
DICIEMBRE DE 1998**

| UNIDADES AERONAVALES | ALA FIJA | ALA MOVIL | MILLAS | HORAS |
|----------------------|-----------|-----------|----------------|---------------|
| ZN-4 | 1 | | 3 633 | 18:10 |
| ZN-6 | 1 | | 3 697 | 26:25 |
| ZN-14 | 1 | | 1 026 | 7:20 |
| ZN-18 | 1 | 2 | 1 591 | 13:15 |
| ZN-20 | 1 | | 373 | 2:40 |
| TOTALES | 39 | 26 | 120 269 | 801:32 |

| OPERACIONES | ADIENTRAMIENTO | P. V. C. | BUSQUEDA Y RESCATE | APOYOS | ANTINARCOTRAFICO |
|--------------------------------|----------------|-----------|--------------------|------------|------------------|
| PRIESCPAT | 7 | | | 4 | 6 |
| SEGESCPAT | 2 | | | 2 | 3 |
| TERESCPAT | | | | 7 | 1 |
| CUARESCPAT | 4 | 1 | | | |
| QUINESCPAT | 4 | | | 9 | |
| PRIESCAEREC | 8 | | | | |
| SEGESCAEREC | 2 | 2 | | 2 | |
| PRIESCBUSALV | 1 | | | 4 | |
| TERESCBUSALV | 1 | 3 | | | 1 |
| ESCAERTRANS | 8 | | | 10 | |
| ESCAVNAV | 62 | | | | |
| PRIESECEMB | 3 | | 1 | 3 | 3 |
| SEGESCEMB | 3 | | | | |
| PRIESCAMET | 1 | | | 1 | |
| SEGESCAMET | 2 | | | 1 | 2 |
| TERESCAMET | | | | 4 | 2 |
| CUARESCAMET | 2 | | | 1 | 1 |
| QUINESCAMET | 1 | | | 1 | 1 |
| ZN-1 | | | | | 1 |
| ZN-4 | | | | | 1 |
| ZN-6 | | | | 1 | 1 |
| ZN-14 | | 1 | 1 | | |
| ZN-18 | 2 | 2 | | 5 | |
| ZN-20 | 1 | | | 1 | |
| TOTALES | 114 | 9 | 2 | 56 | 23 |
| EFFECTIVOS PARTICIPARON | 292 | 23 | 6 | 189 | 69 |

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AEREAS DICIEMBRE DE 1998

| HORAS POR TIPO DE OPERACION | ADIENTRAMIENTO | P. V. C. | BUSQUEDA Y RESCATE | APOYOS | ANTINARCOTRAFICO |
|---|----------------|--------------|--------------------|---------------|------------------|
| PRIESCMB | 3:20 | | 2:50 | 14:30 | 17:15 |
| SEGESCEMB | 7:50 | | | | |
| PRIESCAMET | 1:10 | | | 2:20 | |
| SEGESCAMET | 7:45 | | | 1:30 | 26:45 |
| TERESCAMET | | | | 15:13 | 9:05 |
| CUARESCAMET | 3:55 | | | 4:30 | 3:40 |
| QUINESCAMET | 0:10 | | | 8:50 | 21:10 |
| ZN-1 | | | | | 1:20 |
| ZN-4 | | | | | 18:10 |
| ZN-6 | | | | 2:50 | 23:35 |
| ZN-14 | | 3:25 | 3:55 | | |
| ZN-18 | 0:28 | 6:20 | | 6:27 | |
| ZN-20 | 1:10 | | | 1:30 | |
| TOTAL DE HORAS POR TIPO DE OPERACION | 236:08 | 94:00 | 6:45 | 191:54 | 272:45 |

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA DICIEMBRE DE 1998

| ARMADA DE MEXICO | 1RA. REG. | 2DA. REG. | 3RA. REG. | 4TA. REG. | 5TA. REG. | 6TA. REG. | TOTAL |
|----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| OPERATIVOS | | | | | | | |
| ANTINARCOTRAFICO | 51 | 83 | 8 | 73 | 105 | 12 | 332 |
| VIGILANCIA DE RECURSOS MARITIMOS | | 9 | 10 | 14 | | 2 | 35 |
| ADIENTRAMIENTO | 2 | 6 | 1 | 1 | 7 | 8 | 25 |
| PATRULLAJE Y VIGILANCIA | 7 | 58 | 26 | 64 | 37 | 252 | 444 |
| APOYO A LA POBLACION CIVIL | 2 | 1 | 13 | 2 | 2 | 28 | 48 |
| COMBATE DE INCENDIOS | | | | 1 | | 1 | 2 |
| OPERATIVOS REALIZADOS | 62 | 157 | 58 | 155 | 151 | 303 | 886 |
| EFFECTIVOS PARTICIPARON | | | | | | | |
| ANTINARCOTRAFICO | 355 | 525 | 23 | 565 | 221 | 75 | 1 764 |
| VIGILANCIA DE RECURSOS MARITIMOS | | 303 | 96 | 127 | | 13 | 529 |
| ADIENTRAMIENTO | 49 | 104 | 20 | 20 | 123 | 252 | 568 |
| PATRULLAJE Y VIGILANCIA | 123 | 437 | 383 | 882 | 425 | 5 908 | 8 158 |
| APOYO A LA POBLACION CIVIL | 35 | 6 | 131 | 113 | 30 | 435 | 808 |
| COMBATE DE INCENDIOS | | | | 60 | | 15 | 75 |
| KMS. RECORRIDOS | 10 147 | 24 896 | 18 666 | 39 656 | 25 612 | 24 317 | 143 284 |
| INSPECCIONES | | | | | | | |
| AVIONES | | 6 | 1 | 11 | 18 | | 36 |
| VEHICULOS | 37 | 4 734 | 157 | 196 | 1 925 | 79 | 7 128 |
| EMBARCACIONES | 4 | 418 | 46 | 41 | 23 | 7 | 539 |
| TERRENOS | | 24 | | 78 | | 15 | 117 |
| PERSONAS | 80 | 19 206 | 27 | 415 | 143 | 288 | 20 159 |

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA DICIEMBRE DE 1998

| ARMADA DE MEXICO | 1RA. REG. | 2DA. REG. | 3RA. REG. | 4TA. REG. | 5TA. REG. | 6TA. REG. | TOTAL |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|
| APOYOS A OTRAS DEPENDENCIAS | | | | | | | |
| ASEGURAMIENTOS | | | | | | | |
| PRODUCTO | | | | | | | |
| CAMARON (KGS.) | | | 5 | 521 | | | 526 |
| PESCADO (KGS.) | | | | | | 300 | 300 |
| PULPO (KGS.) | | | 30 | | | | 30 |
| HUEVOS DE TORTUGA | | | | 1 245 | | | 1 245 |
| HUEVOS DE TORTUGA RECOLECTADOS | | | | 159 | | 77 | 236 |
| CRIAS LIBERADAS | | | | 742 | | | 742 |
| NIDOS RECOLECTADOS | | | | 2 | | | 2 |
| ARTES DE PESCA | | | | | | | |
| REDES | | 2 | 1 | 1 | | 20 | 24 |
| ATARRAYAS | | 2 | | | | 67 | 69 |
| TRASMAYOS | | | 2 | | | | 2 |
| ALETAS (PARES) | | | 2 | | | | 2 |
| EMBARCACIONES | | | | | | | |
| LANCHAS | | | 3 | | | 3 | 6 |
| MOTORES F/BORDA | | | 3 | | | 1 | 4 |
| ARMAMENTO | | | | | | | |
| ARMAS LARGAS | 2 | | | 2 | 15 | | 19 |
| ARMAS CORTAS | 1 | | | | | | 1 |
| CARTUCHOS | 39 | | | 80 | 49 | | 168 |
| DETENCIONES | | | | | | | |
| EXTRANJEROS | 27 | | 2 | | | | 29 |
| BICICLETAS | | | | 2 | 6 | | 8 |

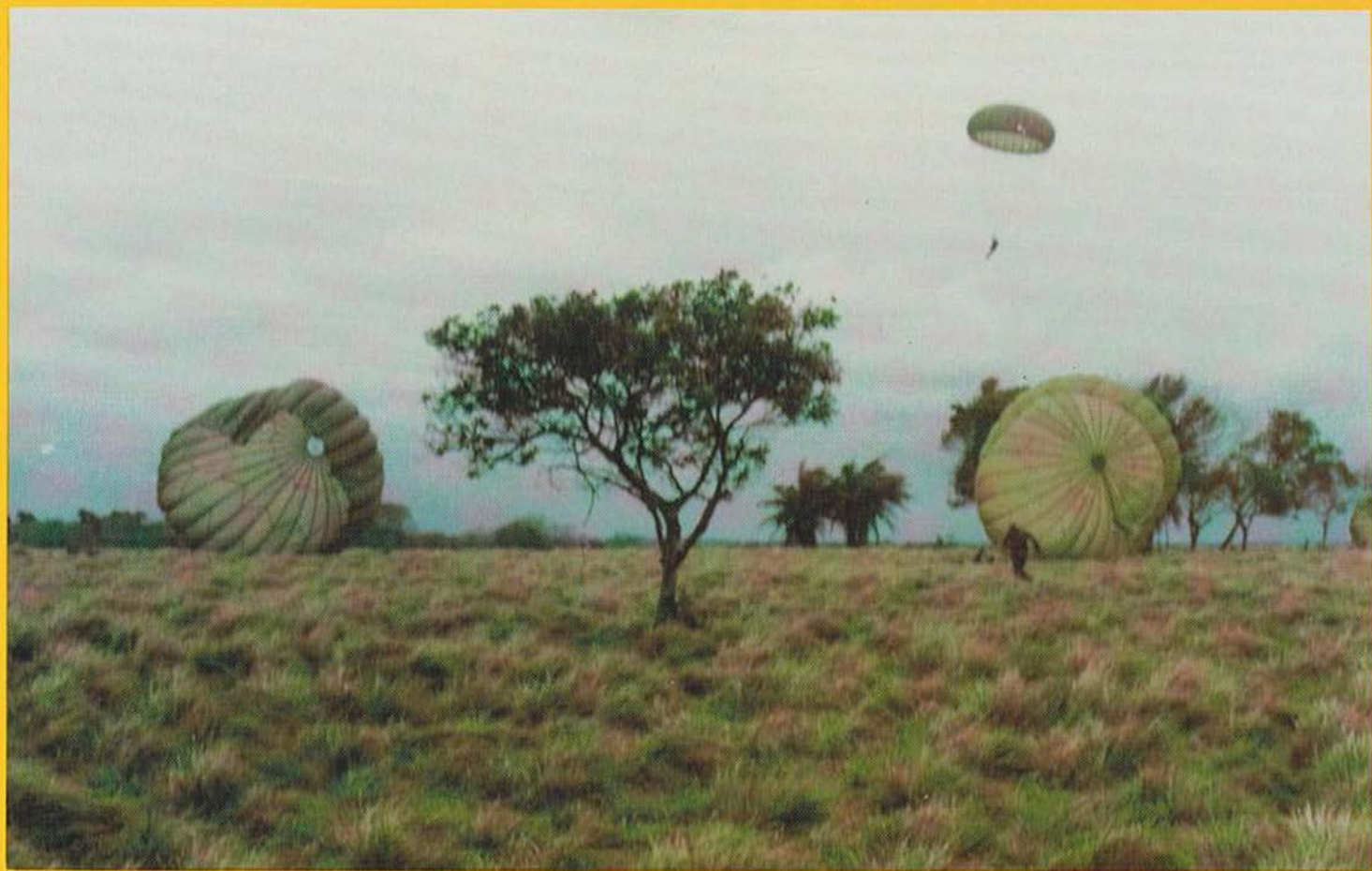
ESTADISTICAS OPERATIVAS ANTINARCOTRAFICO DICIEMBRE DE 1998

| PRODUCTO | 1RA. REG. | 2DA. REG. | 3RA. REG. | 4TA. REG. | 5TA. REG. | 6TA. REG. | TOTAL |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ASEGURAMIENTOS | | | | | | | |
| MARIH. EMPAQ. (KGS.) | | 506 | | | 41 | | 547 |
| MARIH. GREÑA (KGS.) | | | | 200 | | | 200 |
| AMAPOLA SEMILLA (KGS.) | | | | 0.01 | | | 0.01 |
| COCAINA EMPAQ. (KGS.) | | | | | 1.35 | | 1.35 |
| ERRADICACION | | | | | | | |
| MARIH. PLANTIO (Ha) | | | | 7(0.6847) | | | 7(0.6847) |
| VEHICULOS Y EQUIPO | | | | | | | |
| MARITIMOS | | 1 | | | | | 1 |
| DETENCIONES | | | | | | | |
| NACIONALES | | 2 | | 1 | | | 3 |
| INCINERACION | | | | | | | |
| MARIH. EMPAQ. (KGS.) | | 10 569.55 | | | | | 10 569.55 |
| MARIH. SEMILLAS (KGS.) | | 5.50 | | | | | 5.50 |
| COCAINA EMPAQ. (KGS.) | | 5.42 | | | | | 5.42 |
| HEROINA (KGS.) | | 4.46 | | | | | 4.46 |

El Nilo

1798





Prácticas de salto estático en Tuxpan, Veracruz.



HELICOPTERO MI-2

El helicóptero MI-2, tiene una capacidad de carga de hasta 3,550 kilogramos y opera satisfactoriamente en toda clase de maniobras, excepto acrobáticas,

Se utiliza para el transporte de personal; búsqueda y rescate; patrulla y vigilancia en la zona costera.

