

VIDA A BORDO EN LOS SUBMARINOS TIPO *GALERNA*

Carmelo ROMERO RUIZ
Flotilla de Submarinos



Introducción



OS submarinos son unidades de gran capacidad ofensiva y poseen la ventaja de operar de forma encubierta. A la persona que no ha navegado nunca en un submarino le será difícil hacerse una idea de lo que representa pasar largos periodos de tiempo dentro de un tubo de acero de 67 m de largo y cinco de ancho. Pero vivir en un espacio cerrado no es tan difícil como parece, en gran parte porque la mayoría del tiempo estás ocupado. La tripulación de estas unidades de finales del siglo XX la componen 65 submarinistas de distintas escalas y categorías, todos vestidos de azul y luciendo en su camiseta el escudo de su unidad.

Hablar de la vida a bordo, a nivel personal, sería un relato confinado en el pensamiento e ideas de uno mismo. Por tanto, la diversidad de opiniones y relatos del personal, tanto militar como civil, nos puede dar algo más de luz de cómo es la vida en este tipo de buques.

Seguridad

«No tenemos el tiempo de reacción suficiente para salvar el submarino como lo haría un buque de superficie.»

Si algo va mal, la persona más cercana tiene que ser capaz de controlar la situación. En cualquier caso, un submarino nunca duerme. La tripulación se divide en tres guardias, de tres horas durante el día y cuatro de noche. Aun echándote a dormir inmediatamente después de la guardia, el promedio de



Dotación del submarino. (Foto: www.armada.mde.es).

horas de sueño es mucho menor de seis; es un horario complejo que día a día te va restando horas de descanso: guardia-comida-dormida.

«La paciencia y la tolerancia son ingredientes fundamentales en la personalidad del submarinista y sobre todo la confianza en la capacidad profesional adquirida.»

Compartimentación

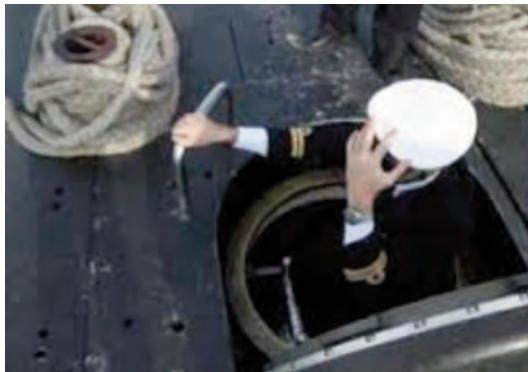
Para compartir la vida a bordo tenemos que relatar inicialmente cómo está estructurado interiormente este tipo de unidades; diremos que se encuentran divididas en tres secciones estancas.

En la sección de más a proa, sección «Charly», conocida como cámara de proa, se sitúan los tubos lanzatorpedos, colocados dos a cada banda de la cámara. Dos escotillas en la parte superior, usadas una para rescate del personal y otra para el embarque de torpedos, los cuales quedan alojados en sus respectivas estibas «cunas». En tiempo de paz, esta cámara se utiliza también como sollado o alojamiento para las diferentes categorías, permitiendo de este modo disponer de mayor espacio y desahogo para la dotación durante las navegaciones.

Desde dicha cámara también se puede acceder a la vela por medio de una escotilla. En la parte alta de la vela existe un reducido espacio donde el oficial de guardia realiza los cometidos propios de la navegación en superficie, auxiliado por un serviola.

En la sección más a popa, sección «Alfa», conocida como cámara de propulsión, se encuentran los dos motores diésel, los generadores, el motor principal y el de cruce-ro, responsables de hacer girar la única hélice que tiene este tipo de submarino. El grado de automatización hace que prácticamente ningún miembro de la dotación deba ir en esta sección.

Entre la sección de más a proa y la de popa se encuentra la del centro o «Bravo». En la parte de más a proa de esta se halla la cámara de mando, donde se encuentran todos los puestos y equipos clave del submarino, tanto de la seguridad en inmersión como de la parte táctica, y la puerta estanca de acceso a la cámara de proa. Un largo pasillo en esta sección une la popa con la proa del buque, encontrándonos a ambos lados el lugar donde se realiza la vida diaria y comparte las horas la dotación. A popa, el puesto de control de propulsión (PCP), los dos únicos aseos de a bordo para toda la dotación y la escotilla de acceso al submarino.



Acceso al submarino.

Alojamientos

Los ingenieros diseñadores de esta clase de submarinos mejoraron la comodidad e intimidad de la dotación, realizando avances que superaron bastante a los anticuados submarinos de la *Serie 60* del tipo *Delfín*. Ahora la dotación ya no tiene que compartir la cama con otros compañeros y la mesa del comedor no se encuentra en los alojamientos.

El acceso a la mayoría de los camarotes (alojamientos) se realiza a través de un único pasillo estrecho en la sección B, de longitud envidiable para un saltador de longitud, que corre de popa a proa desde el Puesto de Control de Propulsión (PCP) hasta la Cámara de Mando, con su techo lleno de válvulas, tubos (hasta submarinistas más experimentados se golpean la cabeza), cuadros eléctricos y un sinfín de elementos, incluidos el armero y la biblioteca de documentación técnica de a bordo.



Alojamiento.

Los alojamientos están concebidos en función a una dotación normal de 60 personas: ocho oficiales, 24 suboficiales y 28 cabos primeros, cabos y marineros.

El número normal de literas dentro de la sección B es de 45 y cuatro suplementarias fijas en la cámara de torpedos, a las que pueden añadirse en esta última cámara hasta 24 literas, de acuerdo con las necesidades, número de torpedos en sus estibas, etcétera.

Las literas son pequeñas y estrechas, apiladas en altura de tres o cuatro en unos alojamientos pequeños y a oscuras normalmente para no molestar al compañero. El reparto de alojamientos es el siguiente:

- Un camarote para el comandante, «dos metros cuadrados», única persona de a bordo con un poco de más intimidad.
- Un alojamiento para seis oficiales.
- Una cámara de oficiales (mesa para seis o siete cubiertos), con posibilidad de montar una litera abatible.
- Un alojamiento de 14 literas permanentes para suboficiales (dos abatibles).
- Un alojamiento de siete literas permanentes para suboficiales.
- Un comedor de suboficiales con capacidad aproximada para 16 plazas, con posibilidad de montar una litera abatible.
- Un alojamiento para la dotación con 14 literas permanentes.

— Un camarote para el comandante, «dos metros



Comedor de marinería.

- Un comedor dotación con capacidad de 10 plazas, con posibilidad de montar una litera abatible.

Iluminación

La luz diaria del submarino se compone de fluorescentes blancos desde el orto hasta el ocaso, que pasan a ser de color rojo tenue durante la noche. Sin luz natural, pronto se vuelve irrelevante si es de día o de noche.

Limpieza e higiene

A título indicativo existen seis lavabos y una ducha. La producción de agua caliente se efectúa mediante tres calentadores eléctricos de agua de 30 litros y otro de 15. El equipo sanitario comprende dos retretes situados en el compartimento de los aseos. Las tazas de los retretes evacúan a esclusas resistentes. Las aguas sucias de los lavabos desaguan en tres tanques situados respectivamente en:

- El compartimento de auxiliares núm. 1 (tanque de 800 litros).
- El compartimento de auxiliares núm. 2 (tanque de 400 litros).
- La Cámara de Torpedos (tanque de 200 litros.).

Aseo personal

En el interior del submarino, la atmósfera está viciada de olores a combustible, grasas, alimentos... Después de unos días dejas de notarlo, pero queda impregnado en la ropa personal. Como anécdota decir que al llegar a nuestra base de Cartagena después de 12 días de navegación esperaba encontrarme con mi mujer, que vino acompañada de nuestra inseparable perrita *Diana*, mezcla de raza Pinscher de color canela, y no me reconoció ni a un metro de distancia.

En puerto fuera de nuestra base, el alojamiento se realiza normalmente en dependencias militares o en hotel. No tardan más de 10 minutos en desalojarnos del *hall*: «Dejen la documentación y después la recogen mientras realizamos el alta». Todos vamos impregnados con el mismo tipo de «olor a submarinista».

En superficie, los submarinistas podemos salir al exterior (al puente del submarino, situado en la parte superior de la vela) para tomar un poco de aire fresco y fumar un cigarrillo.

Relatos de submarinistas

Sargento don Jorge Grande Fernández, exsuboficial de víveres del submarino *Mistral (S-73)*:



«Todo empieza una semana antes, recibes instrucciones sobre la salida, intenciones y previsión de días de mar, puede ser un mes entero o más.

Hay que preparar los menús y su desglose para hacer el pedido de víveres. Importante tener en cuenta algunos condicionantes propios de los submarinos. Se dispone de un presupuesto de unos nueve euros por persona y día para desayuno, comida y cena; también algún refuerzo para las guardias nocturnas. A los seis días el pan que se embarcó el día de la salida estará cubierto de moho, y hay que utilizar pan precocinado o de molde. La fruta y verdura pueden aguantar hasta doce días si el material es bueno.

Dos días antes de salir a navegar se embarcan los víveres y todos los productos de limpieza necesarios para la navegación. Todo se debe almacenar en el orden adecuado según el plan de menús o será inaccesible cuando lo necesites.

La navegación del cocinero empieza un día antes de zarpar: hay que sacar el congelado para el primer día. Cuando los demás embarquen, el cocinero ya estará preparando la primera comida.

La cocina de un submarino es un habitáculo diminuto, donde solamente puede trabajar una persona para dar de comer a unos sesenta. No se puede hacer humo, así que los fritos están reservados para las ocasiones, también tiene su técnica evitar el humo... mejor que no falle.

De 13:00 a 14:00 es el reparto del primer turno de comida, de 14:00 a 15:00 el segundo; después podrán comer los reposteros y el cocinero. No hay mucho tiempo, hay que empezar enseguida con la cena, a las 19:00 ya estarán sentados.

Aquí ya está el cocinero más relajado, se vislumbra el final de la jornada, dos turnos de cena y rematar la jornada. Todavía queda dejar la cocina arranchada y limpia, sacar el congelado, lanzar basuras y preparar el refuerzo nocturno. Entonces llega el mejor momento del día, la ducha diaria. Somos la

envidia del submarino; cocineros y reposteros nos duchamos todos los días, el resto del personal, cada tres. Un cafelito, una película entretenida y para la cama... al día siguiente nos espera otra larga jornada que empieza antes de las 07:00 de la mañana para servir el desayuno. Así durante toda la navegación. En nuestra «pequeña» cocina, escuchando música y respondiendo cada media hora a la pregunta del millón: «Curso (1) ¿Qué tenemos hoy de comida?»



Cocina.

Sargento 1.º mecánico Antonio Barquero Reyes, del submarino *Tramontana* (S-74):



«No puedo comenzar sin agradecer mi pequeña estancia en la Escuela de Submarinos antes de embarcar en el *Tramontana*. Todo comienza una fría mañana de septiembre, cuando un suboficial se encuentra frente a la Escuela con 10 profesores muy simpáticos, pero listos para limar y pulir al personal, dándonos la bienvenida a nuestra segunda casa, los cuales nos incitan a sacar más nota que los cabos primeros. Si no te repetirán el examen: el sudor en el adiestramiento ahorra sangre en el combate. Todo esto es lo que da luego buen fruto.

Mi relato de a bordo:

(1) Expresión típica entre la marinería de la Armada para referirse a compañeros de la misma promoción.

Después del curso, embarco en un submarino que se encuentra a dos semanas vista de la entrada al periodo de P1.

De mis compañeros suboficiales de entonces, en la actualidad no queda ninguno a bordo. Seguramente invitados por la vía de agua que sufrimos, optaron por una vida sin tantas aventuras, aunque tengo que decir que han sido relevados muy dignamente por otros suboficiales.

La vida a bordo, con tanta variedad de personal, con tantas ganas de disfrutar de la aventura, encuentra en ellos solución a todos los problemas que surgen en el buque y a otros que son creados por el propio personal.

Los cuatros pilares que hacen sostenible la camaradería en una unidad tan específica son: disciplina, puntualidad, respeto y trato correcto, teniendo la máxima diaria de crear buen ambiente.

Los suboficiales son los guardianes de nuestro hermano, hacemos de despertador para los relevos, estamos pendientes de la salud del que tienes al lado, ya que si uno se resfría, acaba todo el buque resfriado. No se nos hace difícil auxiliar y sobrecargar de horas a otros y a uno mismo para que su recuperación sea efectiva. Pasamos las guardias revisando manuales, hablando de la vida cotidiana, de la vida militar, entre una diversidad de sentimientos que al principio siempre son dispares. Pero al cabo de unas semanas, aunque no se quiera, aparece un espíritu de camaradería que hace que el remar en el mismo sentido sea la costumbre a bordo.

La minuta diaria es como la última cena. Dentro del rigor de los puestos para sentarse a comer o cenar y de las normas de cortesía para el comienzo y fin de la comida, se es sensible a los gustos de todos en todo momento. O sea, si no lo quieres tú, ya me lo como yo. Y si no has comido hoy nada, me cabreo y te doy una manzana que tengo guardada del refuerzo de ayer, y te la comes.

A bordo se comparten cosas muy buenas y muy malas, aunque estas últimas son las menos, no porque sea sufrido, es porque son buques con limitaciones sumergidos en el mar. Se entiende que cuando uno tiene dos sanitarios para 65 de dotación, de los cuales 20 son suboficiales, dos lavabos compartidos por todos y una ducha con su calentador, que debe dar servicio a tres turnos de 21/22 personas en días distintos y consecutivamente, con el riesgo de que este equipo, sin ser vital, consigue que el personal después de la ducha recupere pilas y se pueda tener una dotación, aparte de aseada y agradecida, confortada y con ganas renovadas de volver a la guardia.

Los suboficiales son conscientes de que la generación de residuos sin un almacenamiento adecuado acaba afectando al normal desarrollo de la vida a bordo. Por consiguiente, los cartones se guardan en sus estibas, lo orgánico se desaloja del buque por el lanzabasuras (2), los plásticos, latas y cristales,

(2) Las basuras se almacenan en sacos que se pueden lastrar. Estos sacos, una vez depositados en el eyector, son evacuados por gravedad al exterior del submarino, siendo necesaria la

se almacenan en sus estibas, y al llegar a puerto son depositados en los correspondientes cubos de basura.

El descanso del guerrero ya no se efectúa en cama caliente (3), situación que hasta hace bien poco era habitual en el ámbito submarinista. Hay detalles de extrema amabilidad, ya que al embarcar el suboficial ALS (alojamientos) hace entrega de un saco de dormir impoluto, dos juegos de sábanas y su mejor sonrisa.

La vida en la cámara de los comunes, como nos gusta llamar a algunos a la cámara de suboficiales, es muy variopinta. La diversidad de criterios es siempre muy amplia. No hay únicamente blanco o negro. La vida a bordo, si no se recuerdan las tradiciones y se aplica cada uno en ellas, acaba perdiendo su seña de identidad

La voz del jefe de cámara se escucha y, aunque de vez en cuando no se entiende, se respeta y se acata. Aun no siendo el de mayor edad, pero sí el de mayor graduación, es nuestra punta de lanza, creando buen ambiente, solventando pequeños errores de cortesía y auxiliando al segundo comandante en todo lo que estime oportuno. El jefe de cámara posee una musculatura intelectual, integridad y preparación para cumplir cualquier misión que sea requerida, apoyándose en los suboficiales de cargo, los cuales filtran y facilitan la cadena de mando para organizar la rutina diaria.



Cámara de Suboficiales.

presencia del jefe de Máquinas o del segundo en la maniobra por seguridad. La utilización del eyector de basuras está limitado a cien metros y seis nudos.

(3) Dos camas para tres personas rotando (dos descansan y el tercero monta guardia). Utilizado en los antiguos submarinos tipo *Delfín* (S-60).

La vida a bordo se interrumpe un breve tiempo al estar el buque atracado, bien en la base o fuera de ella. Aquí surgen cambios, prevaleciendo siempre los cuatros pilares anteriormente mencionados, a los que se añade el concepto de disfrutar de nuestra otra vida a bordo en nuestra casa, con nuestra familia.

Si de alguna forma se puede definir como es la vida a bordo de un suboficial es con estos adjetivos: satisfactoria, tranquila, agradecida y feliz.»

Mujer submarinista



Alojamiento cámara de proa.

En todas las marinas ha existido siempre una duda con la incorporación de la mujer en el ámbito de submarinos, un arma considerada tradicionalmente masculina. Aunque poco a poco su presencia se ha ido tomando como algo normal, ha constituido uno de los cambios más importantes acaecidos en las organizaciones militares contemporáneas.

La Armada ha sido pionera en la incorporación de mujeres en los submarinos, a continuación de las marinas de Noruega y Suecia, que ya las tenían.

En 1998 Australia pasó a ser el siguiente país del mundo en permitir que las mujeres sirvieran en submarinos.

En España, en marzo del año 2000 se designaron las cinco primeras mujeres para hacer el Curso de Aptitud elemental de submarinos.

En países como Francia y Reino Unido existe una política de no discriminación por razones de sexo, con la que se

busca conseguir la integración de la mujer a bordo de los submarinos, actualmente en estado de revisión.

Sargento sonarista María de los Ángeles Sánchez Cánovas, del submarino *Galerna (S-71)*:

«La vida del personal femenino a bordo de nuestros submarinos no difiere mucho de la del personal masculino. La rutina diaria es igual, a excepción del reparto de camas para el descanso de la dotación en la cámara de proa, debido a que estas no son individuales como las del resto del submarino, sino que se encuentran agrupadas de dos en dos o de tres en tres, en el mismo nivel, una junto a otra. Debido a esto, se intenta reunir al personal femenino para una mayor intimidad, en la medida de lo posible, tanto para ellas como para ellos.

Por lo demás, tanto en las horas de descanso como de ocio, se comparten todos y cada uno de los espacios del submarino, cámaras, camaretas, baños y ducha.»



Cabo 1.º Lidia Llor Guirao formó parte de las primeras mujeres en el Curso Elemental de submarinos:

«Como todo comienzo, mi llegada a submarinos fue difícil; era un mundo de hombres, pero gracias al apoyo de toda la dotación del *Siroco* (mis compañeros, amigos, mi familia) fue más llevadero, mis mejores años, primero en el *Siroco* y después en el *Tramontana*. Me han pedido que cuente alguna anécdota. De mis comienzos me acuerdo de muchas cosas, la mayoría agradables, pero hay que elegir alguna. La ducha (una cada tres días) era una odisea,



estaba separada de los WC solamente por una cortinilla. Cuando «ellos» comenzaban era imposible entrar al aseo: mientras uno se duchaba, otro se afeitaba; un grupo esperaba turno en el pasillo con una toalla alrededor de la cintura, luego entraba otro a la ducha. Teníamos que avisar para que se esperaran y poder entrar nosotras. Cuando nos tocaba era lo mismo: poníamos a un compañero en la puerta para que nadie entrara. También me acuerdo gratamente del «súper vestidor» que nos prepararon los torpedistas, a babor de los tubos lanzatorpedos, una cortina con un espacio de medio metro como mucho. Por suerte, con el paso del tiempo eso se ha solventado. Sigue habiendo una sola ducha, pero tiene vestidor y puertas en vez de cortina, y ya no comunica con los aseos.»

Marinero de Energía y Propulsión Andreu Lucas Morant, del submarino *Tramontana (S-74)*:



«El entretenimiento y animación a bordo del submarino suele ser bastante escaso, bien por la falta de tiempo, de medios y sobre todo por no alterar la tranquilidad necesaria para el descanso de nuestros compañeros.

Aún así, los pequeños momentos libres de que disponemos los solemos rellenar con competiciones de juegos de mesa tradicionales, o incluso de algún videojuego. Otra forma es utilizar la imaginación, sobre todo cuando la navegación es larga, usando envases y cartones (reutilizados de la cocina) para crear auténticos vehículos artesanales para realizar carreras en el pasillo aprovechando las inclinaciones en los cambios de cota, tanto a subir como a bajar; y no quiero olvidarme de esos interminables bingos para toda

la dotación que se realizan los domingos por la tarde.

La relación con el personal de a bordo no varía mucho entre las distintas escalas y empleos, existiendo siempre una consideración por los demás. La habitabilidad sigue un patrón de espacio reducido para toda la dotación, distribuyéndose en las cámaras y camaretas respectivas, y en la cámara de proa,

donde duerme la marinería al completo y el personal de las otras escalas que no tienen sitio en sus camarotes.

El día a día como marineros se lleva montando vigilancias en nuestros puestos, con turnos fijos de comida, en los que nos juntamos el personal de la misma categoría, y el descanso entre vigilancias.»



Vehículos de carrera.

Comandante del Cuerpo Militar de Sanidad Fulgencio Ros Cegarra (enfermero y submarinista):

«Realicé el Curso de Aptitud de Submarinos en el primer trimestre de 1988. En el mes de marzo embarqué de urgencia en el *S-74 Tramontana*, que estaba a punto de salir a la mar. Yo no tenía mucha noción de cómo era la vida a bordo, pero lo aprendería pronto... mi bautizo de mar fue una navegación de 52 días.

A bordo de los submarinos, además del área de Sanidad, los enfermeros se hacían cargo de la gestión de los víveres, la cocina y la limpieza.

Todavía existía el Servicio Militar. En los submarinos casi todo el personal era profesional, únicamente el de cocina estaba formado por marineros de reemplazo voluntarios. Algunos tenían experiencia por sus trabajos anteriores y otros no sabían nada. La consecuencia era tener que estar horas y horas apostado en la puerta de la cocina para supervisar que el trabajo avanzaba dentro del horario.

Mi primer comandante tenía un estilo de mando brusco, un «estímulo» para los responsables del buen orden doméstico del barco.

En los años 80 era habitual el uso de «catorcenos», catorce menús especiales para submarinos confeccionados con una combinación de víveres que permitía almacenarlos en el mínimo espacio y ordenados por días; al llegar al menú catorce, vuelta a empezar. Se panificaba a bordo, un trabajo que duraba



casi toda la noche, aunque solíamos contar con voluntarios de otros destinos que colaboraban cuando estaban francos de servicio.

No faltó alguna emergencia médica. Una noche, un oficial en prácticas que arranchaba en una litera del nivel superior de la cámara de torpedos, al bajar de ella, con la poca luz que es habitual en esta zona, encontró en su descenso un cajón de una taquilla de un nivel más bajo abierto, con el que se golpeó en la espalda, a nivel dorso-lumbar. Sufrió de inmediato una impotencia funcional de los miembros inferiores. «¡No siento las piernas!» se convirtió en algo más que una célebre frase de película. Me planteé la posibilidad del sondaje vesical, ya que no podía orinar. Afortunadamente estábamos a unas horas de Cartagena y podíamos entrar en puerto para evacuarlo. Mientras el accidentado reposaba en una camilla rígida, planeamos la mejor forma de sacarlo a través de la escotilla, manteniendo inmovilizada su columna vertebral. Después de varios días de convalecencia en el Hospital Naval, recuperó el control de sus piernas sin más secuelas.»



Hombres y mujeres que pasan días del año lejos de sus familias, del aire fresco y del sol, realizando un trabajo peligroso en condiciones incómodas, sin el reconocimiento que se merecen. Afortunadamente, cuando el submarinista acepta de buen grado estos inconvenientes y se habitúa a ellos, llega a parecerle todo normal.