

# UN PILOTO EN EL PUENTE DE LOS HERMANOS MARX

(El abordaje entre el portaaviones "Eisenhower" y el bulkcarrier "Urduliz")

Publicado en la Revista General de Marina de Noviembre de 2014

CF (RNA) Luis Jar Torre



**El "Eisenhower" en la mar en octubre de 2012; la imagen, obtenida desde la prolongación de su línea de crujía y al nivel de la cubierta de vuelo, permite apreciar la sección transversal de la obra muerta y su descomunal manga. (Foto USN- Thomas L Epps)**

Una de las "maniobras" hispano-norteamericanas más insólitas que registran los anales ocurrieron en aguas de Norfolk (VA) en agosto de 1988, participando por parte estadounidense el portaaviones nuclear "Eisenhower" y por la española el bulkcarrier "Urduliz". Lo más destacado del evento fue que, mientras entraba en puerto, el portaaviones norteamericano consiguió un "impacto directo" de su costado de Estribor contra la proa del mercante español, que estaba fondeado. Para un marino llevarse por delante un objeto inmóvil de 273 m de largo siempre tiene algo de embarazoso, pero ninguno de los tres oficiales "senior" que aquel día estaban a cargo de la maniobra del "Eisenhower" había recibido una formación convencional como marino, su experiencia náutica era tan limitada como su programa y el puente donde navegaban tenía un ambiente de trabajo y una densidad de población propios del camarote de los Hermanos Marx. En mi opinión, tan asombrosas circunstancias no eran achacables a

estos oficiales, que habían demostrado su capacidad en otros ámbitos, sino a un sistema que, en aras de la honrada ambición profesional, les había colocado en una situación que desbordaba su formación y experiencia.

Para un oficial de Marina hay pocos destinos tan exigentes como el de piloto naval; si ha de mantenerse en la cresta, las "alas" absorberán todas sus capacidades durante buena parte de su carrera, impidiendo el normal desarrollo de su formación como marino hasta una edad en la que ya no tendrá la oportunidad ni la maleabilidad para aprender "desde abajo". Si además ese piloto ingresó directamente en una Escuela de Vuelo, sin pasar cuatro o cinco años en una Academia Naval (o una Escuela de Náutica), la cosa se complica. Un piloto naval "reconvertido" en marino será reacio a reconocer su hándicap, pero si le consultamos la conveniencia de que un marino se inicie como piloto (siquiera comercial) a los cuarenta, le dará la risa tonta. Sin duda, la madurez no es el mejor momento para que un oficial de cubierta con quince años de embarque inicie una carrera como piloto de 747 tras un curso monográfico pero, al menos en 1988, la Marina norteamericana improvisaba marineros que pasaban de los cuarenta, a los que suponía capaces de manejar buques de más de trescientos metros de eslora en aguas confinadas y sin el auxilio de un práctico. Puede alegarse que durante la Segunda Guerra Mundial los norteamericanos improvisaron con éxito miles de oficiales navales, pero eran veinteañeros y no mandaban portaaviones nucleares. Salvo episodios muy esporádicos la Armada Española no ha improvisado marineros, pero durante los últimos años el plan de estudios de la Escuela Naval ha tenido que acomodar un creciente bagaje de conocimientos técnico-mecánicos en perjuicio de los náutico-marineros, que son la huella genética de un hombre de mar.



**El "Eisenhower" desatraca de la Estación Naval de Norfolk en junio de 1998 para iniciar un despliegue en el Mediterráneo; en una operación de este tipo pueden juntarse a bordo más de 6.000 personas entre tripulantes y miembros del grupo aéreo embarcado. Obsérvese la complicada "anatomía" del costado, que obliga a los remolcadores a trabajar con el palo abatido. (Foto USN - Paul C. Thomas**

## APROXIMACION TERMINAL

Desde el punto de vista de un práctico, los portaaviones son más engorrosos que una vaca con patines: un manual de maniobra para buques de la US Navy los describe como "*a large ship of low density*", dedicando dos páginas a alertar sobre los indeseables efectos del viento en su enorme superestructura, su extraño comportamiento fondeados y la conveniencia de evitar obstrucciones a sotavento. La "baja densidad" es culpa del hangar, pero la ligereza asociada solo es relativa porque el desplazamiento máximo de estas unidades ronda las 100.000 t: el resultado son barcos con la volubilidad de una hoja de papel, pero la inercia de un ariete. Luego están las "protuberancias", a cual más frágil e inoportuna, que impiden trabajar cómodamente a los remolcadores y en buena parte son invisibles desde un puente que, además, está en un costado y tiene un enorme sector ciego (en el "Eisenhower" 565 m a proa, 180 a Br y 326 a popa). El "Dwight D. Eisenhower" (alias "Ike") es la segunda unidad de la serie "Nimitz", y entró en servicio en 1977; tiene 332,8 m de eslora, 76,8 de manga en la cubierta de vuelo y un calado máximo de unos 11,3 m. Para un maniobrista su principal atractivo son los dos timones, cuatro ejes y 280.000 HP que monta y calza; la "caballería" procede de dos reactores nucleares de agua a presión, que alimentan cuatro turbinas de vapor y le permiten superar los 30 nudos. Los turboalternadores producen 64 MW, y si los átomos fallan quedan cuatro grupos diésel de emergencia con una potencia total de 8 MW, pero ignoro si hay algún tipo de propulsión auxiliar asociada.



**La torpeza de un portaaviones a baja velocidad no es óbice para que en caso necesario pueda transformarse en un elefante con "turbo". Esta foto de junio de 2011 muestra al "Eisenhower" haciendo pruebas de timón tras un periodo de obras. (Foto USN-Cristopher Stoltz)**

El 29 de febrero de 1988 el "Eisenhower" inició un despliegue de seis meses en el Mediterráneo, donde a finales de mayo tuvo ocasión de "enfrentarse" a los Harrier del "Dédalo"; el 9 de junio volvió a ser "atacado", esta vez por una zodiac de

Greenpeace que le embistió el ancla apeada cuando se disponía a fondear en Palma de Mallorca. Tras rechazar la embestida mediante la "Operation Waterfall" (manguera al canto), un orgulloso tripulante del "Ike" exclamó "*¡la próxima vez se enfrentarán a alguien de su tamaño!*", demostrando que la guasa no es patrimonio exclusivo de los sevillanos. Finalizada la comisión, el 19 de agosto el "Ike" cruzó el Estrecho de regreso a su base en Norfolk: según el TN Dennison (ver bibliografía) su "*outstanding performance*" y la ausencia de "*any discrediting incident*" durante el despliegue no habían pasado inadvertidos, y se creía que el buque iba a recibir un "Battle Effectiveness Award" que, sin duda, daría nuevas "alas" a la carrera de su comandante.

Para el CN Beck, el despliegue que estaba a punto de finalizar era la culminación de su carrera antes de optar al empleo de contraalmirante; las "obras y pensamientos" que durante 28 años de servicio había ofrecido a su país no solo acreditaban una capacidad excepcional, sino un indudable patriotismo. Gary L. Beck se había graduado en Ciencias (B.S.) a los 21 en la Universidad Central de Michigan, y tras dos años como profesor de matemáticas en una "High School" había ingresado en 1960 en el "Aviation Officer Candidate Program", consiguiendo sus alas el año siguiente. Al parecer empezó volando el A-4 Skyhawk, y consta que tras ejercer como instructor en su escuadrilla hizo un máster en ingeniería aeronáutica y se graduó como piloto de pruebas, ocupación que desempeñó durante tres años. Debíó divertirse lo suyo, porque su historial incluye más de 3.800 horas de vuelo pilotando veintitantas aeronaves diferentes, desde F-4 Phantom a helicópteros H-3 Sea King. También incluye un despliegue en la crisis de los misiles de Cuba, "*two combat deployments to South-East Asia*" (con 140 misiones de combate) en los portaaviones "Hancock" y "Shangri-La" y otros dos despliegues en el "Ranger" en tiempo de paz. Cuando en 1979 terminó su mando de CF (el "Attack Squadron 127") debía tener 42 años y, a juzgar por las 14 "Air Medals" de su surtido medallero, le quedaba muy poco que demostrar en el aire. Habría sido un buen momento para pasar a la vida civil y convertir su formación en dólares, pero optó por una "conversión" más difícil: un cambio de elemento.

A finales de 1980 Beck ya había hecho los cursos del "graduate level nuclear engineering" y estaba calificado como "shipboard engineering officer of the watch", lo que sorprenderá a quienes no sepan que, en la "Navy", para obtener el mando o la "segundancia" de un buque de propulsión nuclear hay que saber de todo. Beck no era "marino", pero sus 7 años de embarque como aviador permitían encajarle como oficial de operaciones en un portaaviones mientras rellenaba lagunas, y le destinaron al "Carl Vinson", todavía en construcción; cuando el buque entró en servicio en 1982 pasó a ser su segundo comandante. Hay razones para pensar que Beck era un buen "ingeniero" (en un sentido amplio), pero seguía sin ser "marino", y es obvio que como segundo no montaba guardia de puente; personalmente me aterran algunos aspectos de su formación ("*two day practical shiphandling course*", "*four day course in navigation rules of the road*"), pero lo mío puede ser corporativismo. Al menos, la Marina norteamericana tiene el buen juicio de "entrenar" a sus futuros comandantes de portaaviones dándoles el mando de un buque de apoyo logístico, y al CN Beck le tocó mandar el "Niagara Falls" (177 m de eslora) entre junio de 1984 y junio de 1986. Superada la "prueba", en octubre de ese mismo año tomó el mando del "Eisenhower", y en agosto de 1988 acumulaba seis años y pico de embarque "real", todos en calidad de comandante o segundo.

El informe del NTSB (ver bibliografía) considera que "*The recency, variety, and complexity of this previous experience made the CO a competent shiphandler, appropriately experienced and qualified for his duties at the time of the accident*". Personalmente, creo que una persona con su motivación y capacidades debió



**A la izquierda el CN Beck en su "trono" de la banda de Br del puente del "Eisenhower"; la foto está tomada en febrero de 1988, dieciséis meses después de asumir el mando y tres días antes de iniciar el despliegue en el que sufriría el abordaje con el "Urduliz". A la derecha, Beck demuestra cómo divertirse sin arruinar su uniforme en la cubierta de vuelo del "Eisenhower" (Montaje y edición propios de dos fotos US National Archives)**

absorber los aspectos técnicos de navegación y maniobra con la eficacia de una aspiradora, pero sería inhumano esperar que también absorbiera la "sabiduría" (léase sustos) de media vida montando guardia de puente. Por si acaso, el comandante de un portaaviones norteamericano tiene una fuente de "sabiduría" auxiliar: el navigator, un oficial senior especializado en navegación que en teoría "aconseja" al oficial de guardia, pero al que las Ordenanzas otorgan la potestad necesaria para que el "aconsejado" "*... regard such advice as sufficient authority to change the course*", sin perjuicio de informar al comandante. Resulta tentador comparar al navigator con nuestros oficiales ayudantes de derrota, pero el navigator tiene un empleo y estatus superiores; baste decir que en el puente del "Eisenhower" solo había dos "tronos", el del comandante a Br y el del navigator a Er. Por desgracia, la "sabiduría náutica" del navigator (un CF de 42 años cuyo nombre no hace al caso) era aún menor que la de su comandante, con el que compartía condición de piloto y modalidad de ingreso en Marina; cuando embarcó en el "Ike" (noviembre de 1986), su historial incluía diez años en aviones de patrulla antisubmarina con misiones de combate en el SE asiático y el mando de una escuadrilla de C-130 Hércules, pero su experiencia a flote se limitaba a dos años y medio como assistant navigator del "Midway", del que había desembarcado ocho años antes; el NTSB reconoce su "*personal effort to renew and improve the shiphandling skills he had not used for years*", pero los cursos de su currículum ("fundamentals of marine navigation course", "two day practical shiphandling course") suenan desalentadores.

En agosto de 1988 el navigator había acumulado un año y nueve meses adicionales de embarque, pero el NTSB consideró que "*his training and experience*

were not sufficient to prepare him fully to pilot this large vessel under the conditions he faced that day". El TN Dennison sugiere que su "modus operandi" no era del todo ortodoxo ("*Among the Navigator's unconventional habits: his propensity to navigate on the chart with the use of his fingers vice navigation dividers*"), e incluso podía resultar llamativo ("*entering into Palma de Mallorca, Spain, the ship actually anchored too close and was "asked" by local authorities to pick up anchor and move farther out to sea. This is just one result of his "simplification" of navigational policies*"). La segunda línea de defensa del "Navigation Department" del "Eisenhower" era el assistant navigator, un TN de 32 años cuyo nombre tampoco hace al caso y que (¡oh, sorpresa!) también había ingresado "directamente" en Marina a los 22 (Reserve Officer's Training Corps Program) desde la Universidad (Ingeniería Química) para formarse como tacomanevante de aviones de patrulla antisubmarina. El "Eisenhower" era su primer embarque, y en agosto de 1988 solo llevaba a bordo catorce meses, once de ellos montando guardia de puente. Da la impresión de ser un tipo espabilado, y su anterior destino como "taco" y "Mission Commander" en los P-3C Orion implicaba una formación como navegante, pero la maniobra es otra cosa y el "five day practical shiphandling course" que hizo antes de embarcar no permite hacerse ilusiones; según el NTSB su "*basic training and operational experience*" eran insuficientes para actuar como oficial de guardia de un buque del tamaño del "Eisenhower" en aguas restringidas.

## SENDA DE PLANEAO

La primera grieta en el tinglado que protegía la carrera del CN Beck apareció el 27 de agosto en Bermuda, en forma de una muchedumbre de 500 mirones; oficialmente eran "*distinguished civilian guests of the Navy*" y familiares (masculinos) de la dotación, que embarcaban para un mini-crucero de dos días a Norfolk. La segunda grieta se coló en el programa de guardias de puente que elaboraba el assistant navigator; según el TN Dennison este oficial nunca había actuado como oficial de guardia (OOD) durante la entrada en puerto, donde normalmente actuaba de navigation officer (digamos que coordinador/supervisor de derrota). Siempre según Dennison, el assistant navigator tenía el "*incessant desire to be the OOD when the ship came into Norfolk .../... wanting to show his boss (the Navigator) and the CO (comandante) he had the ability to bring the ship in*", y siendo responsable de organizar las guardias "*it was easy to give himself the assignment*". Dennison concluye que "*Allowing both men in those positions, a Navigator without navigational skills and an OOD without the prior experience, was an absolute error in judgment by those in authority*". La tarde del día 28 el assistant navigator y el oficial subalterno que la mañana siguiente le acompañaría en el puente dieron un briefing sobre la maniobra de entrada al comandante, segundo, navigator, radaristas y personal de puente y derrota. Entre otros detalles se estudiaron los rumbos, velocidades, meteorología y corrientes previstos, así como los cambios efectuados en la canal durante su ausencia, que incluían la recolocación de tres boyas y un estrechamiento de 457 a 305 m ya actualizados en la cartografía de a bordo.

La tercera grieta en las defensas del comandante se la infligió él solo al no utilizar práctico. Para entrar en Norfolk desde el Atlántico, un buque de cierto calado debe acceder a la bahía de Chesapeake por las 12 millas del canal SE, tomar práctico en Cape Henry, seguir otras 17 millas por el Thimble Shoals Channel (ver gráfico) y, tras sobrepasar Old Point Comfort, navegar dos millas y cuarto por el Entrance Reach Channel hasta la boya 3, donde las unidades que van a la inmediata Estación Naval toman remolcadores y embarcan el "docking pilot" militar. Como pasé una temporada haciendo viajes regulares a Norfolk en un bulkcarrier de 253 m de eslora, me atrevo a

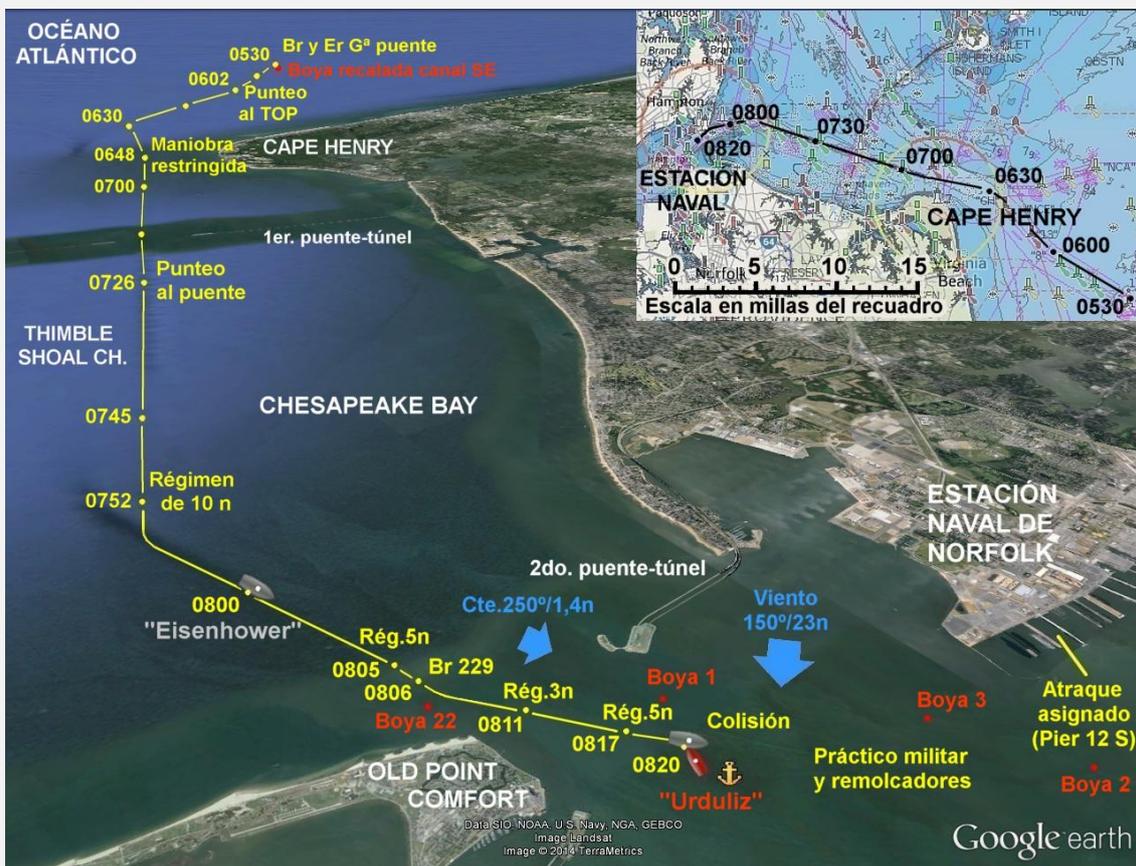


El puente del "Eisenhower" visto desde la consola de gobierno en mayo de 2013; el "trono" del comandante queda a espaldas del observador y, casi con seguridad, el respaldo que se adivina contra el cristal situado más a la derecha (a popa de la mesa de derrota) pertenece al del navigator. En la resolución original se aprecia que el buque navega a régimen de 5 nudos (25 RPM) y 4,7 nudos de velocidad efectiva, sugiriendo una entrada o salida de puerto; el espacio visible lo ocupan nueve personas, cifra consistente con las "at least 20" que normalmente se juntaban en el puente en este tipo de maniobras. Si, como dice el TN Dennison, durante la entrada en Norfolk llegaron a apiñarse más del doble ("between 36 and 45" incluyendo prensa y VIPs), no sorprende que este oficial hablara de "confusion and disorder" (Foto USN-Lauren Booher)

opinar que además de obligatorio el practicaaje es recomendable. En principio también debería serlo para buques de guerra, sobre todo si son grandes, torpes y llevan a bordo dos reactores nucleares; las Ordenanzas dicen que el comandante "... *may employ pilots whenever, in his or her judgment such employment is prudent*", pero el gobierno federal les exime de esta obligación. Como resultado, más del 95% de las unidades navales que entraban o salían de Norfolk en 1988 lo hacían sin práctico, porque su uso era visto por algunos "*as a reflection that the vessels crew had less than a professional shiphandling ability*". Según el NTSB, cuando el navigator del "Eisenhower" sugirió al comandante tomar práctico la respuesta fue: "*well, I don't think we need a pilot, but really I'll leave that to you. If you really feel strongly that we need a pilot, we'll get a pilot*". Es posible que el comandante no quisiera presionarle, pero la sombra de los informes personales es larga y la reacción del navigator resultó previsible: "*So I thought about it for a period of time...and made my own determination that we just did not need a pilot*". La delicadeza del "*my own*" es conmovedora, pero un miembro del NTSB declaró en la prensa que la decisión del comandante de no tomar práctico "*smacked of* (olía a) *Navy macho*".

A las 0345 del 29 de agosto el navigator y el assistant navigator ya estaban en el puente, y hacia las 0430 llegó el comandante; los tres habían descansado lo suficiente, y la situación debía estar tranquila porque la tarde anterior habían despegado hacia sus bases en tierra las aeronaves de ala fija (los helicópteros lo harían

durante la mañana). A las 0530, casi con seguridad en la embocadura de la canal SE, se tocó el equivalente a Br y Er de Guardia para personal de puente, y mientras el assistant navigator se estrenaba como oficial de guardia en una entrada en puerto, el suboficial más antiguo de derrota (LCPO), que en Br y Er de Guardia normalmente hacía de punteador, añadía otra grieta al sistema "ascendiendo" a navigation officer, un puesto que no había ocupado en buques de ese tamaño. Además el oficial subalterno de guardia (JOOD) no estaba calificado para el puesto, porque le faltaba hacer de "conning officer" en aguas confinadas; todo indica que montaba precisamente esta guardia para calificarse, pero era un AF con nueve meses de embarque del que no se esperaba mucho más que transmitir órdenes y marcar contactos. Le acompañaba otro AF de la misma hornada ya calificado como JOOD, pero que montaba guardia de "junior" (JOOW), imagino que para permitir calificarse a su compañero. Además de estos cinco oficiales, durante las entradas y salidas de puerto el puente estaba atestado por un supervisor, un punteador, dos cronistas, dos timoneles, el operador del telégrafo, dos marcadores, un enlace y varios radaristas y telefonistas hasta sumar unas veinte personas, hacinadas en un espacio de 36 m2 que compartían con sillones, consolas y la mesa de derrota situada a Er.



**Derrota del "Eisenhower" entre las 0530 y las 0820, obtenida tras volcar y depurar todos los datos disponibles en una carta digital y trasladar a Google Earth los puntos significativos de la trayectoria resultante. En el recuadro puede verse la misma derrota simplificada y sin perspectiva. (Elaboración propia sobre una foto de Google Earth)**

A las 0602 el "Eisenhower", que navegaba a unos 11 nudos, ya había recorrido la mitad de la canal SE, y como el tiempo estaba tormentoso se estableció el "low visibility detail" (navegación en baja visibilidad), transfiriendo el punteo a los

radaristas del Tactical Operation Plot (TOP), contiguo al puente. A las 0648, pasado Cape Henry (donde los buques "normales" toman práctico) y a punto de abocar el primer par de boyas del Thimble Shoal Channel, se estableció "restricted maneuvering lineup" para máquinas, y casi simultáneamente la "capacidad de maniobra" del comandante pasó a "muy restringida" al colarse en el puente para saludarle (a él y al almirante del Grupo) el mismísimo Secretario de Marina y el almirante del Arma Aérea de la Flota del Atlántico, que acababan de llegar en helicóptero para recibir a la peña. También había caído del cielo una nube de periodistas y fotógrafos, y la "movida" debió atraer parte de los "invitados distinguidos" embarcados en Bermuda, porque el puente empezó a parecer Sanlúcar en verano. Como el ancho del Thimble Shoal Channel (296 m) es inferior a la eslora del "Eisenhower" (332,8 m), en buena lógica debían navegar "a la voz", una coyuntura donde los tumultos en el puente inducen malas vibraciones en el "vocero". Ya en la canal, una fragata del grupo que iba por delante informó la presencia de un buque en el fondeadero de Hampton Roads, y a las 0726, pasado ya el puente-túnel de Chesapeake, el navigator ordenó devolver el punteo al equipo de puente, que se situaba por demoras visuales. Media hora después estaban a punto de caer a Br para enfilar el segundo puente-túnel (Hampton Roads) y abocar el Entrance Reach Channel, que tiene rumbo SW y limita a Er con el fondeadero. A las 0752 moderaron a 10 nudos, y un minuto después avistaron al "Urduliz" fondeado a unas 4 millas.

### FLARE-UP

El "Urduliz" era la popa del "Urquiola" (el petrolero que embarrancó en Coruña en 1976) pegada a la sección de carga de un bulkcarrier construida ex profeso en Bazán-Ferrol para salvar lo salvable; el resultado (de nombre "Argos") tenía 273,3 m de eslora, 39,1 de manga y 106.476 TPM, con nueve bodegas de carga y un motor de 24.750 BHP que le permitía navegar a algo más de 15 nudos. En junio de 1988 el "Argos" pasó a ser propiedad de Naviera Vizcaína, que lo rebautizó "Urduliz" y lo fletó a ENSIDESA para llevar carbón a Gijón; el 29 de agosto llevaba cuatro días esperando turno de carga fondeado en el "Berth Z", un círculo de 457 m de radio que, en su sector SE, distaba unos 91 m de la canal de 305 m por donde había de pasar el "Eisenhower". Según el NTSB, el práctico había fondeado el bulkcarrier "*near the center*" con el ancla de Br y seis grilletes de cadena (165 m), lo que en mi opinión es incompatible con los hechos; la investigación naval (US Navy JAG, citada por Dennison: ver bibliografía) parece más acertada al decir que "*the Urduliz was not anchored in the center of berth 'Z', but in the southwest quadrant*", pero creo que el ancla estaría cerca del extremo del cuadrante ESE, y no en el SW. El capitán del "Urduliz" me dijo que debía estar cerca del centro, porque durante cuatro días y a varios rumbos la posición se mantuvo dentro del círculo; sin duda la mañana del 29 de agosto lo estaba, con la popa unos 50 m al S del centro, la proa unos 260 m al NW de la canal y a un rumbo aproximado de 110°. Si el práctico fondeó el "Urduliz" "descentrado" pudo tener sus razones, porque en ese fondeadero, con el mismo viento SE y en un bulkcarrier muy parecido, tuve el honor de acabar con la popa ignominiosamente varada en el extremo NW del círculo cuando mi capitán largó "por libre" dos grilletes extra de cadena para aguantar mejor el viento.

Aquel viaje el "Urduliz" navegaba con 38 personas a bordo (incluyendo dos esposas) al mando del capitán Juan Luis Plaza Gabicagogeascoa, que a sus 52 años acumulaba 34 de embarque y 15 de mando, pero nadie manda sin obedecer, y a la misma hora que el comandante del "Eisenhower" atendía la extemporánea visita del Secretario de Marina, el capitán del "Urduliz" recibía instrucciones del consignatario de estar listo para virar y dirigirse al cargadero a las 0900. Cuando el 1er. oficial salió de

guardia a las 0800 los equipos ya estaban probados, el práctico debía andar de camino y el "Eisenhower" (que a esa hora estaba unas 2 millas) era claramente visible, porque el agregado saliente de guardia permaneció en el puente cámara fotográfica en mano; si esperaba un espectáculo no quedó decepcionado. La guardia entrante consistía en el 3er. oficial y un marinero, que compartían un puente con casi el doble de superficie útil que el del "Eisenhower". El NTSB destacó que, en contraposición al portaaviones, el bulkcarrier ("*a similar sized civilian vessel*") había fondeado gobernado por cuatro personas (capitán, práctico, oficial de guardia y timonel); me consta personalmente que en caso necesario basta con dos (y otras dos a proa), pero conviene añadir que el oficial más moderno del "Urduliz" (el 3er. oficial) tenía más años de embarque (13) que el comandante, el navigator y el oficial de guardia del "Eisenhower" juntos (12).



**El "Urduliz" saliendo de puerto de Ferrol en su primer viaje tras ser adquirido por Naviera Vizcaína; la foto es de julio de 1988, mes y medio antes del abordaje con el "Eisenhower". (Foto suministrada por Javier Ferrer Arellano)**

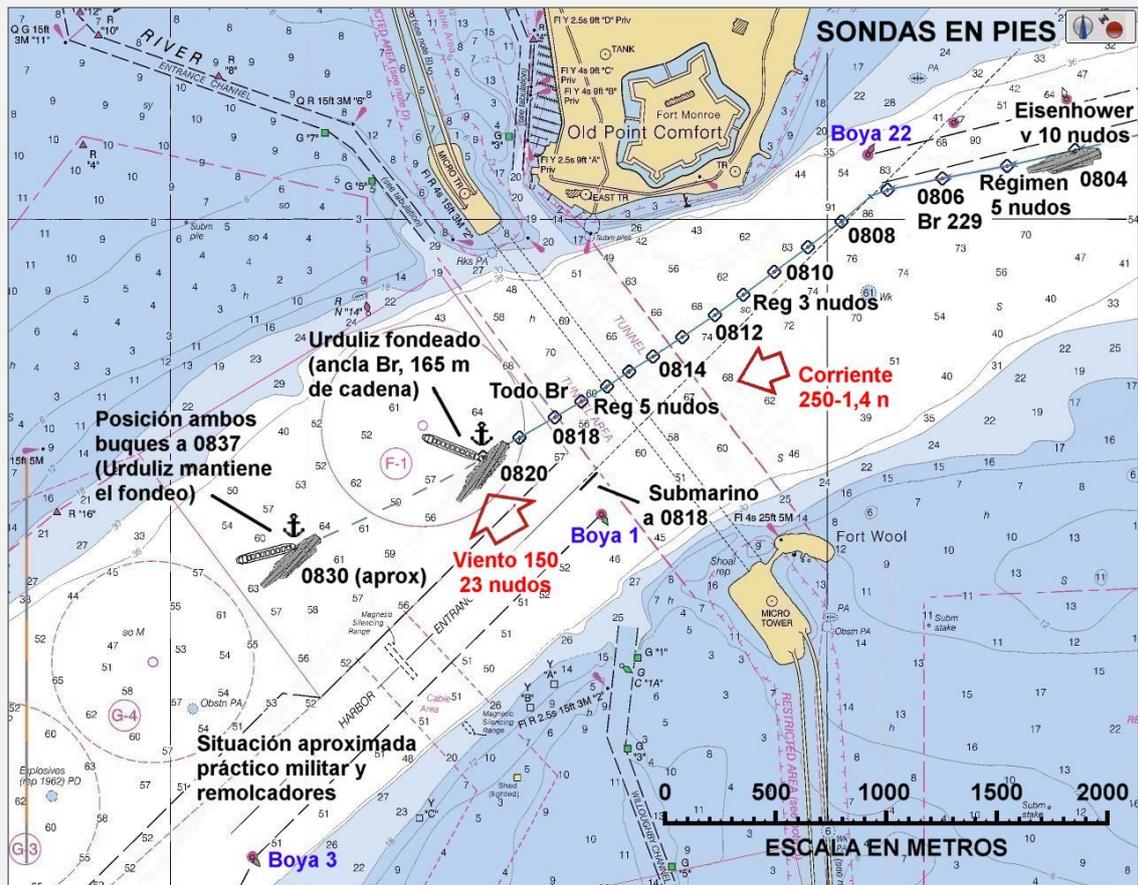
Mientras el 3er. oficial de "Urduliz" entraba de guardia, el navigator del "Eisenhower" confirmaba a la Estación Naval que llegarían a la boya 3 a la hora prevista (0845); en ese momento la boya estaba unas 3,5 millas y, como vimos, era el punto donde normalmente embarcaba el "docking pilot", pero el navigator ignoraba que el práctico solía llegar media hora antes, y quizá también que en los portaaviones embarcaba entre la boya 1 y la 3. Los puristas deben tomar nota de que "mi" boya 1 ahora es la 1ER ("Elizabeth River Buoy 1"), pero como está a Br así evitaremos liar al personal. A las 0805 el "Eisenhower" moderó a 5 nudos, y un minuto después cayó a Br al 229° para abocar el Entrance Reach Channel. El nuevo rumbo no coincidía con el de la canal (225°), pero sobre el papel permitía pasar más o menos centrado entre la boya 1 (a Br) y la proa del "Urduliz", librándola por unos 300 m. Lamentablemente, este rumbo no estaba corregido para compensar la deriva de la corriente de marea WSW de 1,4 nudos (aleta de Br) ni, más importante, el abatimiento del viento SE de 23 nudos (través

de Br), que según disminuía la velocidad ganaban influencia desviando el buque hacia el fondeadero. Un marino con más tablas se habría dado cuenta enseguida, porque estaría gobernando a la voz y situándose a ojo pero, víctima de su propio "caché", el "Eisenhower" navegaba desde las 0726 usando un tinglado (nuestra "canal dragada" por demoras visuales) muy aparente, pero inadecuado a las circunstancias porque las situaciones que generaba tenían un minuto de retraso.

Por desgracia el factor humano también era poco fiable, y a las 0755 el equipo de puente empezó a tener "dificultades" para situarse; la hora coincide con la salida de un canal donde, para ubicarse en la carta, bastaba leer el número de las boyas. A las 0806, apenas finalizada la caída a Br, el punteador comunicó al LCPO que era incapaz de conseguir una situación, y el suboficial (que ahora hacía de navigation officer) ordenó repetir el intento cada minuto, informó al navigator y comprobó la alineación de los repetidores de la giroscópica; un minuto después tenían la boya 22 por el través de Er, y los radaristas del TOP informaron que el buque estaba en la derrota prevista. Otra limitación del equipo de puente era el estruendo de los helicópteros, que al despegar arruinaban la comunicación telefónica con los marcadores; el "Sea Knight" que se llevó al Secretario de Marina despegó a las 0807, pero el mutis del político no mejoró la "capacidad de maniobra" del comandante en el mar de invitados y periodistas que le agobiaban. El NTSB, reconociendo sus "*many non navigational duties*", concluyó que en determinado momento "*CO appears to have diverted his attention from the navigation of the vessel*"; sin duda el CN Beck tenía poderosas razones para delegar pero, en mi opinión, un comandante con las "lecciones aprendidas" de media vida en el puente habría detectado la inoperancia de sus subordinados y reorientado las antenas.

Según el TN Dennison, en el tramo final de la entrada en puerto se llegaron a juntar en el puente entre 36 y 45 personas que no solo dificultaban escuchar las órdenes ("*noise .../... grow to a point where orders had to be shouted*"), sino incluso moverse. En otras ocasiones el mismo oficial de guardia había despejado la zona de mirones, pero esta vez se limitó a pedir tres veces "*silence on the bridge*"; para Dennison, esta "moderación" pudo deberse a que expulsar los invitados ante la prensa "*would not have created the proper ambience*", provocando incluso una "*negative response from the Navigator*", que trataba de impresionar a periodistas e invitados con las hazañas del buque durante el despliegue. A las 0811 navegaban a unos 6 nudos (¿la corriente?), y el navigator descubrió que iba a llegar a la boya 3 con cuatro minutos de adelanto (a mí me salen más); un marino convencional habría estado más pendiente de la proa que del reloj, pero cuatro minutos pueden ser una eternidad para un piloto. Ni corto ni perezoso, el navigator "recomendó" reducir la velocidad a la mínima de gobierno (régimen de tres nudos), el oficial de guardia asintió, el subalterno ejecutó la orden... ¡y el comandante no se enteró por el ruido! Si la bisoñez del oficial de guardia le permitió algún reparo, debió desecharlo por la presencia del comandante, las atribuciones del navigator, los dos empleos que le sacaba y el hecho de que era su jefe de departamento; del AF subalterno mejor ni hablar, porque percibía su trabajo como "*to stay out of the way and let things run on auto-pilot*". Inevitablemente, al reducir la velocidad aumentó el abatimiento y la deriva hacia el "Urduliz", que ahora estaba a unos 1.400 m abierto 10° por Er. Tras el accidente el NTSB preguntó eufemísticamente al navigator "*about arriving 4 minutes ahead of schedule*", y su respuesta fue "*It's professional to be at a position when you say you're going to be there and I wanted to do that*"; después añadió que no deseaba llegar a la boya antes de tiempo para encontrarse sin práctico ni remolcadores.

A las 0813 se recibió una llamada del submarino nuclear "Glenard P. Lipscomb", que procedía de la Estación Naval y solicitaba cruzarse Br con Br. Se



Derrota del "Eisenhower" entre las 0804 y las 0830, con las dimensiones de los buques a escala sobre una carta del año 2013; hasta donde pude comprobar, el antiguo "Berth Z" (donde fondeó el "Urduliz") coincide exactamente con el actual fondeadero "F-1", y tanto los límites de la canal como las boyas afectadas parecen mantener la configuración de agosto de 1988, por lo que no intenté modificarlas. Como las fuentes (incluso las oficiales) a veces son inconsistentes, construí el gráfico sobre la posición de la popa, el rumbo de fondeo y las dimensiones del "Urduliz" (bien documentados) y unas pocas posiciones "indudables" del "Eisenhower", concordantes con distancias radar u otros datos. Hecho esto, ajusté la derrota alrededor de estos puntos en función del régimen de máquinas, la arrancada, el abatimiento y la deriva previsible. He creído percibir que, a veces, se mide el desvío a Er de la derrota del portaaviones desde el eje de la canal, cuando todo indica que navegaban conscientemente por su límite NW. La orientación de los buques en la última posición corresponde a las 0837, cuando se separaron. (Elaboración propia sobre una carta digital simplificada en parte)

suponía que este tipo de cruces no debían ocurrir, pero falló la coordinación y el oficial de guardia del "Eisenhower" no puso pegas; la investigación naval fue más quisquillosa ("*C.O. should have.../...requested the submarine LIPSCOMB stand clear*"), pero el submarino ya estaba en la canal y, en aquel momento, sumergirse no era una opción. El informe no lo dice, pero las cifras me sugieren que el "Lipscomb" aprobó al punto medio entre el "Eisenhower" y la boya 1 y, como el portaaviones ya abatía a Er, le siguió a medida que se ensanchaba el hueco. A las 0814 se presentó en el puente el almirante del grupo "Eisenhower", según Dennison "*to discuss* (con el comandante) *SECNAV's visit*"; el motivo de la visita es verosímil si se considera que el helicóptero del Secretario había despegado siete minutos antes, pero el comandante dio una lección de lealtad declarando que "*just came by, said, 'How are things going?' and left. It didn't create any*

*disturbance*". La presencia del almirante no se consideró un factor en el accidente, y abandonó el puente a las 0817 sin percibir que el buque estuviera en peligro; como veremos, su salida coincide al minuto con la reacción del comandante.

## TOUCH AND GO

Mientras el equipo de navegación visual seguía sin situarse ni informar al puente, los radaristas del "cuarto trasero", que se situaban cada tres minutos, a veces desinformaban; a las 0813 el TOP notificó un desvío a Er de 23 m (en mi opinión debían ser unos 80) sin aclarar que su "situación" solo era un enorme cuadrilátero. En el puente había dos radares de navegación adecuados para situarse en aguas confinadas, pero una cosa es situarse y otra apoyarse ciegamente en un tinglado de fiabilidad discutible para navegar por un canal de 305 m de ancho con un barco de 333 de eslora y 77 de manga que, además, es juguete del viento. El NTSB se quejó de que el margen de Er de la canal carecía de boyas en las tres millas comprendidas entre la 22 (extremo NE) y la 2 (frente a la Estación Naval), lo que habría dificultado situarse al "Eisenhower". Más sabiamente, el representante del "Coast Guard" declaró que *"generally, when you put buoys near an anchorage, they get run over and they serve only as a hazard to navigation"*; yo añadiría que, en este tramo, bastaban como referencia las boyas 1 y 3 (a Br), y que su ausencia a Er permitía "ampliar" la canal en caso de emergencia. Además, una ristra de boyas comprometiendo el acceso al fondeadero habría sido el risible equivalente de un reguero de miguitas para que un niño no se pierda en el bosque.

El quid de la cuestión era que el "Eisenhower" navegaba en aguas de practica, donde según el propio NTSB es preciso *"compensate for a lack of formal or plotted navigation information by visually observing the changing situation"*; por eso el navigator debía trabajar como un práctico, pero *"the navigator was not a pilot .../... and was not trained to do so"*. Aquella ventosa mañana, su referencia debería haber sido la proa del "Urduliz", y su objetivo prioritario no tragársela. Tras moderar de 10 a 5 nudos, el abatimiento (no compensado) por fuerza tuvo que aumentar insidiosamente conforme el buque perdía arrancada; si el navigator fue consciente, no debió captar que al moderar a 3 se dispararía. Siempre es conveniente culpar a un AF, y la investigación naval censuró al JOOD por no marcar visualmente al bulkcarrier, como era su obligación, pero el oficial de guardia sí que lo hizo y llegó a una conclusión equivocada, porque marcar barcos de gran eslora a corta distancia exige cierto "know-how". Irónicamente, el tablero de superficie del CIC, situado tras la silla del comandante, indicaba desde las 0806 que el "Urduliz" era un contacto a rumbo de colisión, y el JAG determinó que las situaciones por demoras eran esencialmente correctas, pero al quedar tan desviadas el navigation officer las consideró erróneas y perdió confianza en su equipo. Finalmente, a las 0815 el LCPO ocupó su antiguo puesto de punteador, borró parte del "plot", puso las pilas a los marcadores y a las 0817 obtuvo una situación que (según el NTSB) colocaba el barco desviado unos 347 m a Er. Según esta agencia, *"as he was preparing to make his report, the OOD and the CO were taking action to avoid the collision"*.

Desde el "Eisenhower" el "Urduliz" se veía casi perpendicular al costado de Er, aproado al viento de más de 20 nudos y con la cadena trabajando moderadamente por largo; según el NTSB, ahora el navigator y el oficial de guardia estimaban pasar a algo menos de 100 m (lo que demostraría que ya eran conscientes del abatimiento), pero con el submarino rondando el sector ciego de la amura de Br no debían sentirse atraídos por esa banda. A las 0816, con la proa del bulkcarrier a unos 650 m del puente del portaaviones, el TOP informó que estaban desviados 183 m a Er, y tras una discusión



El "Eisenhower" poco antes de abordar al "Urduliz" fotografiado desde el puente del bulkcarrier por el agregado del 1er. oficial. Aunque el enorme tamaño de ambos buques los hace parecer más cercanos, la foto debería estar hecha hacia las 0814 (el último despegue que consta es un helicóptero H-46 a las 0813), seis minutos antes del abordaje, con el portaaviones todavía a régimen de 3 nudos y a unos 4 de velocidad sobre el fondo. Para quienes no estén familiarizados con los buques mercantes, un agregado es un alumno de Náutica (sección de Puente) efectuando prácticas de embarque; para "promediar" erudiciones y carencias, la norma era que cada alumno montara guardia (e hiciera las maniobras) con un oficial distinto cada viaje, pero cuando solo había un agregado la costumbre era que se lo quedara el 1er. oficial. (Foto suministrada por Javier Ferrer Arellano)

bizantina con el piloting officer de los radaristas, el oficial de guardia ordenó caer 4° a Br hasta el 225°. Era una caída ridícula para las circunstancias, pero a las 0817 se hizo la luz en su mente y ordenó meter 10° de caña a Br, al tiempo que informaba al comandante que habían moderado a régimen de tres nudos. El CN Beck demostró su buena crianza no agrediéndole, pero hizo notar que *"10 degree rudder isn't going to get you left very fast"*, y le ordenó meter más timón y aumentar a régimen de 5 nudos; casi de inmediato Beck tomó la voz (según él *"due to the delay in relaying orders through the OOD and the conning officer"*) y ordenó 30° de caña a Br. A las 0819 la proa del "Eisenhower" cortó la del "Urduliz" a unos 50 m, y Beck ordenó meter toda la caña a Er para intentar librar la popa; en ese momento el OOD recomendó dar "atrás emergencia", pero Beck no lo juzgó oportuno y tampoco fondeó un ancla. El JAG censuró que no hiciera ninguna de las dos cosas, y Dennison sugiere que debió dar atrás al señalar que, a 5 nudos (su velocidad aproximada), el buque se habría detenido en unos 110 m. En mi opinión, Beck sabía que parar medio metro a barlovento de la proa del "Urduliz" no iba

a ahorrarle una visita al chapista ni, en último extremo, salvar su carrera; por si acaso, activó la alarma de colisión y emitió la señal de peligro (cinco o más pitadas cortas).

La mejor descripción del problema del comandante la hizo el docking pilot, que vio la movida desde un remolcador situado a proa del portaaviones y dijo que el "Ike" *"was going sideways almost as fast as she was going ahead"*. En el puente del "Urduliz" la cosa tuvo que ser más difícil de apreciar, porque la distancia a proa (un cuarto de km) dificultaría calcular la separación efectiva y, al ver el "Eisenhower" de costado, su abatimiento no sería tan obvio; además había un factor psicológico (*"the third officer on the Urduliz observed the Eisenhower approaching, but did not take any action or sound a danger signal because he believed that the vessel would come close but would have sufficient measures to go by without colliding"*). Cuando el 3er. oficial se convenció de que los superpoderes de los "dioses" no les sacarían de aquel lío mandó aviso al capitán, pero su mensajero (el agregado) lo encontró camino del puente porque (como el 1er. oficial) ya había visto el espectáculo por un portillo y llegado a la misma conclusión. El abordaje se produjo a las 0820, cuando entraban en el puente y sin tiempo para filar cadena o arriesgarse a dar atrás; como las formas son importantes,



La proa del "Urduliz" incrustada bajo la isla del "Eisenhower", fotografiada también por el agregado; el contacto inicial se ha producido a la altura de los vehículos de cubierta de la derecha, afectando unos 53 m de costado (como referencia algo menos de manga y media del "Urduliz"). Tras quedar atrapada su proa, el mercante fue arrastrado durante media milla, con el ancla garreando y la cadena trabajando mucho por el través de Br, pero sin llegar a faltar. En buena lógica la popa debería haberse "retrasado", abriendo la proa a Er, pero hay una foto que demuestra que cuando llegaron los remolcadores el bulkcarrier seguía prácticamente perpendicular al portaaviones. El capitán del "Urduliz" me dijo que, al zafar posteriormente el "Eisenhower", el ancla hizo cabeza y la popa cayó rápidamente a Er, aproximándose peligrosamente a la amura de Er del portaaviones y obligando a usar la máquina para evitar un nuevo abordaje. (Foto suministrada por Javier Ferrer Arellano)

poco antes de pegársela por Er el "Eisenhower" dio "Honores por Br" al submarino, que pasaba a algo más de 200 m de su costado, por el puñetero centro de la canal.

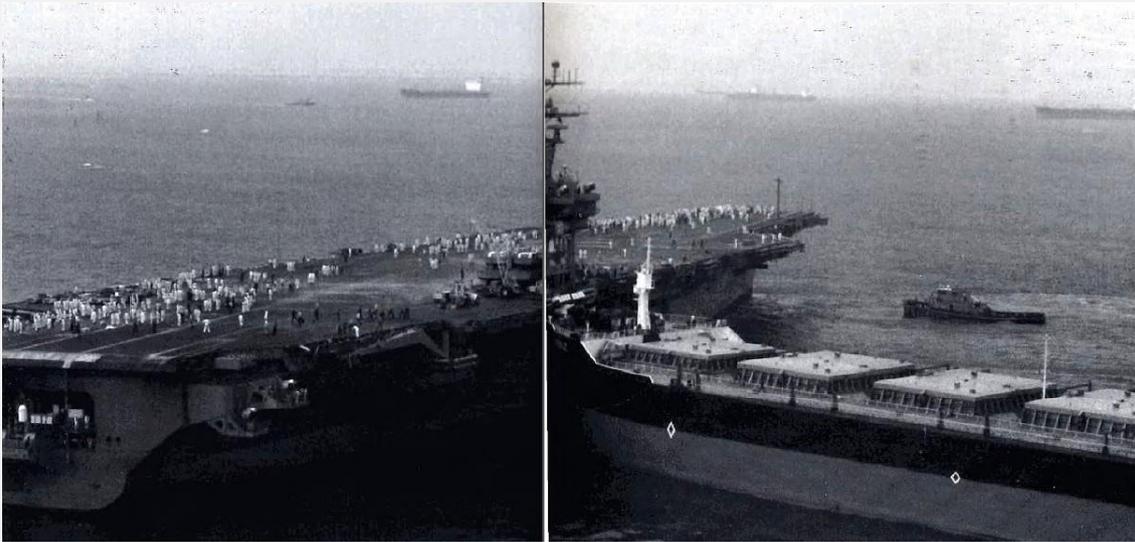
La proa del "Urduliz" presentó "Honores" en el ascensor nº 2, y tras chafar unos 53 m de costado, arrancar 23 balsas salvavidas y arrasar el camarote del comandante, quedó encajada bajo la cubierta de vuelo, a la altura de la isla. El CN Beck se había desplazado al extremo de Er del puente, y en el momento del impacto ordenó "para todo"; los cronistas registraron la orden pero, significativamente, los encargados de ejecutarla no pudieron oírlo y el buque navegó otros 69 m (casi medio minuto) máquina avante y enganchado al "Urduliz"; cuando finalmente se detuvo lo había arrastrado con ancla y todo (la cadena aguantó) unos 900 m al SW. No hubo daños personales, y como el impacto se produjo contra el lanzamiento de la proa del mercante tampoco hubo averías bajo la flotación en ninguno de los buques, pero cuando acabaron los fastos el bulkcarrier había perdido casi 4 m de eslora; el capitán ordenó alistar la máquina y la bomba C.I. de emergencia, enviando a proa al 1er. oficial en previsión de un incendio. El práctico ya estaba de camino y llegó al puente hacia las 0830, poco antes de que el "Eisenhower" se separara obligándoles a maniobrar para quitárselo de encima; a las 1700 el "Urduliz" levantó el fondeo y atracó a un muelle comercial para reconocer daños. Tras un parcheo que le permitió cargar y regresar a España, reparó definitivamente en Bazán-Ferrol entre el 22 y el 30 de septiembre; las dos facturas sumaron 317.128 dólares, a los que hubo que añadir otros 341.587 de lucro cesante.



**Esta foto del año 2009 corresponde casi exactamente con la zona afectada por el impacto con la proa del "Urduliz"; el ascensor nº 2 (bajado) es visible a la derecha de la imagen. (Getty Images-Mark Wilson)**

El práctico del "Eisenhower" llegó al puente a las 0835, y a las 0837 el buque dio atrás y ayudado por cuatro remolcadores se dirigió a la Estación Naval, donde atracó a las 0943; los daños se estimaron en dos millones de dólares, y se repararon aprovechando los cinco meses de inmovilización programada a partir del 3 de octubre. La carrera del CN Beck resultó irreparable: en septiembre la investigación naval

recomendó sancionarle por arriesgar negligentemente su buque "*failing to recognize the potential for collision*" y "*failing to take immediate and prudent actions*". Al navigator le "recomendaron" por incumplimiento del deber al no averiguar "*why good visual fixes were not being reported by the bridge navigation team for a period of about 20 minutes*", no transferir el punteo al TOP, no comprobar personalmente las situaciones radar, meter la pata al recomendar moderar a tres nudos y no mantener informado al comandante de sus cuitas. También hubo "recomendaciones" para el oficial de guardia por no comprobar que el subalterno marcaba regularmente al "Urduliz", al subalterno por no hacerlo, al piloting officer del TOP por liar al puente con la situación de las 0813 y al suboficial de derrota por no aclararse con las demoras visuales. Antes de acabar el mes el comandante y el navigator fueron sancionados con una "*punitive letter of reprimand*", y el resto de los "recomendados" con una "*non punitive letter of caution*".



**Aunque el escaneado original no respeta la integridad de la imagen (falta la sección popel de la isla del "Eisenhower"), esta foto aporta otra perspectiva del abordaje; la presencia del remolcador sugiere que se hizo pasadas las 0830, con los buques ya detenidos y a punto de separarse. (Foto de autor desconocido publicada en el "Proceedings" del USCG)**

El oficial de guardia siguió en la "Navy" once años más en destinos de tierra, retirándose con el empleo de CF para trabajar en empresas contratistas de Defensa. Al navigator le destinaron a un "*operational aviation squadron*", también en tierra, pero no fue seleccionado para mando a flote ni ascenso a CN, y se retiró tres años más tarde. El CN Beck debía estar a punto de terminar el mando "*in a position to achieve flag rank*", pero el 27 de septiembre fue relevado "*based upon its findings concerning the Urduliz incident*" y "*assigned to a position as Professor of Naval Science (PNS) at a Midwest college*", y dos años después se retiró como CN: tras volar y navegar del orden de un millón de millas para su país, su carrera se estrelló a solo dos de la meta. Al "Urduliz" lo desguazaron con otro nombre en Bangladesh en 2002.

## BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

La mayor parte de los datos de este artículo procede del informe de la NTSB ("*Ramming of the Spanish Bulk Carrier Urduliz by the USS Dwight D. Eisenhower (CVN 69), Hampton Roads, Virginia, August 29, 1988*"; National Transportation Safety Board, 1990). También me apoyé en el trabajo del TN Patrick J.

Dennison (*"A Case Study of the USS Dwight D. Eisenhower Collision and its Implications"*; Naval Postgraduate School, Monterey CA, 1993), que complementa el informe anterior con un acceso más próximo a algunos protagonistas y extractos de la investigación naval (*"Investigation into the Collision of the USS Dwight D. Eisenhower (CVN 69), with the Spanish merchant ship Urduliz that Occurred in the Chesapeake Bay on 29 August 1988"*; US Navy Judge Advocate General Corps, Norfolk VA, 19 September 1988). Javier Ferrer Arellano (antiguo Director General de la Flota de Naviera Vizcaína) me suministró fotos del abordaje y documentación de primera mano, incluyendo una propuesta de "findings" al NTSB con datos no recogidos en la versión final, y Juan Luis Plaza Gabicagoeascoa (que mandaba el "Urduliz" el día del accidente) me aclaró varios puntos dudosos en los meses previos a su reciente fallecimiento: vaya mi recuerdo para él y mi agradecimiento para los dos. Algunos datos biográficos del CN Beck proceden del "Naval Cruise Book" (1985) del "Carl Vinson", y las actividades del "Eisenhower" del "Dictionary of American Naval Fighting Ships". Finalmente, las distancias "demasiado exactas" solo son la traslación a metros de otras aproximadas que no quise redondear. Sigo en ljartor@gmail.com