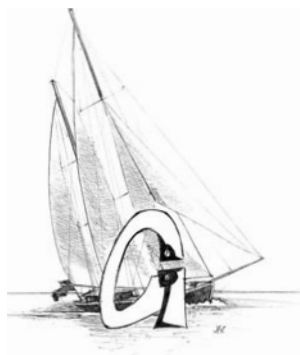




CÓMO PREPARAR Y EJECUTAR UNA CALOP Y NO MORIR EN EL INTENTO

Javier María APARICIO FRAGA



RAN parte de nuestra sociedad tiene a los marinos en buena estima, aunque aún estamos lejos de tener implantada y aceptada una Cultura de Defensa como las de otros países desarrollados. Un elevado porcentaje de este mérito se debe a que las personas que la dirigen lo hacen con liderazgo, rigor y compromiso, siempre teniendo presente los recursos disponibles.

Mucho se ha escrito sobre las dotaciones de las unidades que pasan por su período de certificación y sobre la cantidad de horas de trabajo que dedican a poner a punto los equipos y sistemas como parte del ciclo de alistamiento del buque; sin embargo, no hay demasiado sobre los

artífices de las certificaciones, las personas que ejecutan los calendarios y hacen lo necesario para que las dotaciones eleven su nivel de adiestramiento que, en parte, es de lo que se trata.

Así como las dotaciones de los buques se someten a una «auditoría» de unas cuatro semanas de duración, los miembros de este equipo desembarcan de un buque para alistarse en otro y volver a empezar el ciclo.

A nadie se le escapa que para realizar este trabajo debes tener determinadas capacidades y la suficiente motivación. He aquí mi reconocimiento al personal de CEVACO (Centro de Valoración y Apoyo a la Calificación Operativa para el Combate), un grupo de personas que son capaces de aprovechar los recursos disponibles al máximo.

Recientemente se ha celebrado el 25 aniversario de la creación de este Centro. Veinticinco años después continúa en plena forma, haciendo su labor con la misma ilusión del primer día.

Los grupos de trabajo, las juntas de doctrina, las detalladas consultas y peticiones de asesoramiento de cualquier unidad, los informes y mociones, la preparación de ejercicios y de documentación previa para las unidades que se certifican, tablas de órdenes, instrucciones particulares de ejercicios, elaboración de hojas verdes al finalizar la jornada, el planeamiento y ejecución de tareas relacionadas con los buques de nueva construcción para la Marina Real



Ejercicio de zafarrancho de combate durante CALOP a bordo de una fragata FFG.
(Fotografía facilitada por el autor)

saudí y unos cuantos cometidos más son motivos más que suficientes para, al menos, nombrar a estas personas en este artículo y rendir mi particular homenaje y reconocimiento.

Sin ánimo de aburrir al lector, voy a intentar exponer cómo preparar y ejecutar una CALOP (desde el punto de vista del «cevaquero») y no morir en el intento. Para ello emplearé las mismas herramientas que se utilizan en el Centro, los pilares de la organización, material, personal y adiestramiento.

La sala de máquinas

La Armada tiene ya siglos como para inventar cosas nuevas. Esto no quiere decir que no se propongan, que no se creen grupos de trabajo o que no se avance tecnológicamente conforme a la evolución de los tiempos. Sin duda, es necesario renovarse.

El CEVACO se ajusta a la organización que determina la *Guía de Preparación de la Flota* y se dedica, entre otras cosas, a preparar y evaluar a las unidades. Su funcionamiento está bien pensado y ejecutado, y prueba de ello es que nuestras unidades siguen representando a España de la mejor manera que los marinos sabemos, con nuestra presencia en los mares del mundo.

Más allá de la responsabilidad que tiene el jefe del Centro (COCEVACO) como responsable del «control de la calidad» de las unidades operativas, la labor más complicada sin duda la asumen dos personas: el jefe del Grupo de Apoyo y Valoración al Adiestramiento —ya sea el de Cádiz o el de Cartagena (JEVADIZ/JEVACART)— y el programador de las Calificaciones Operativas (CALOP). En pocas palabras, estas personas deben dirigir a un grupo de profesionales, con su experiencia y sus conocimientos, cada uno con su manera de ver las cosas, aunque todos con la doctrina bien metida en sus cabezas, con el objetivo de presentar a COCEVACO una visión profunda y trabajada sobre el estado en que encuentra una unidad, para así proponer al almirante de la Flota si supera el nivel de alistamiento o no al que opta.

El programador es realmente el que vive en el «barro». Elaborar un calendario para una certificación no es tarea fácil. Hay muchos factores que no dependen de él y siempre juega a contrarreloj. La actividad de la Flota cambia, la incompatibilidad de los ejercicios de diversas áreas, las necesidades de los jefes de cada departamento para priorizar sus ejercicios sobre otros, las averías de las unidades colaboradoras, las filtraciones de calendarios con ventana roja (1) y un sinfín de obstáculos más hacen que a quien le quede pelo

(1) «Calendario con ventana roja» se define como aquel en el que hay períodos de tiempo en los que se programan ejercicios de los que la unidad a certificar no está al tanto (son ejercicios «sorpresa»).

se le torne a un color blanquecino en una medida proporcional al tiempo que pasa sentado en esa silla.

Aunque resulte aventurado tratar el asunto del recurso de personal en cualquier destino, dadas las necesidades que existen actualmente y sabiendo que en todos ellos hoy en día se trabaja mucho, la cobertura de CEVACO debería tratarse con especial delicadeza. Es así, no me cabe duda, pero no siempre se refleja en la foto final.

Normalmente, el personal que pertenece al equipo está acostumbrado a una carga y a un ritmo de trabajo altos, ya sea porque procede de destinos en los que este es frenético o porque lleve unos años ahí destinado y ya se encuentra adaptado.

He aquí una muestra de una de las muchas conversaciones entre JEVADIZ y el coordinador durante el desarrollo de una CALOP:

—JEVADIZ: Javier, ¿a qué hora es el *briefing* mañana?

—Coordinador: A las 06:00, mi comandante.

—JEVADIZ: Prepara también el semáforo de evolución del buque en esta segunda semana de CALOP. COCEVACO pide ver su evolución y no quiere sorpresas.

—Coordinador: Enterado, mi comandante. Aviso a César, a Alberto y a Marina para que estén en el Centro a las 05:45 y hagan los cambios a la presentación de última hora. Ayer mismo nos informaron de que el patrullero *Godínez* no sale a la mar por problemas mecánicos.

—JEVADIZ: ¿Y qué hacemos ahora con el SURFEX y el ESCOLTEX?
(2).

—Coordinador: No te preocupes, comandante, los de Operaciones Marítimas están dándole una vuelta para hacerles creer que hay colaborador.

—JEVADIZ: Muy bien, Javier. Mañana lo vemos en el *briefing*.

El principal secreto de un evaluador es la preparación. Debe hacerlo lo mejor posible para intentar ir siempre por delante de las unidades a certificar, lo que no siempre se consigue. Pongamos el ejemplo de un control de operaciones de una fragata *F-100* (tan solo oficiales son seis o siete) al frente de apenas un par de oficiales y otro par de suboficiales evaluadores; ¿quién es más probable que vaya por delante? No solo es eso; se trata, además, de saber identificar lo que se hace de manera mejorable y correlacionarlo con las publicaciones sobre la doctrina del ejercicio que se ha llevado a cabo, hacerlo de manera rápida y exponerlo a todo el equipo de forma que no haya lugar a

(2) SURFEX y ESCOLTEX son dos ejercicios típicos que se realizan durante la Calificación Operativa de las unidades, donde se pone a prueba la ejecución de diversos procedimientos por parte de las dotaciones, sobre todo los que pertenecen al Control de Operaciones.



FORCE PROTECTION (disparos de intimidación contra una embarcación simulada que se aproxima por babor). (Fotografía facilitada por el autor)

dudas ni malas interpretaciones... Es complicado, y el que piense que no lo es tan solo tiene que ponerse al otro lado para darse cuenta de que no tiene razón.

El pilar del Personal

Para empezar a hablar del capital humano, qué mejor manera que reproducir una conversación cualquiera entre un segundo comandante y el JEVADIZ:

—JEVADIZ: Buenos días, segundo, ¿listo para comenzar con la CALOP?

—Segundo de un buque cualquiera: Buenos días, Julio, listos estamos, pero tenemos carencias de personal importantes.

—JEVADIZ: Sí, sí, ya he revisado vuestro informe previo y veo que 39 personas no navegan por diferentes motivos; además, hay varios puestos relevantes que tenéis sin cubrir.

—Segundo: Qué te voy a contar que no sepas ya... entre bajas médicas, conciliaciones, licencias por estudios, comisionados en otras unidades... Mi comandante lanzó un mensaje de solicitud de comisión, pero no ha tenido mucho éxito que digamos.

—JEVADIZ: Seguramente, antes de salir a la mar para el despliegue se te cubrirán todas las vacantes. Segundo, vamos a ir anotando las deficiencias y veremos cómo se va desarrollando el calendario de ejercicios durante estas cuatro semanas. Sí te digo que los dos supervisores de puente, el suboficial mecánico, el supervisor de CIC y los dos cabos primeros de Electrónica debes cubrirlos sí o sí... Sin ellos dudo que podáis llevar a cabo los ejercicios que tenemos preparados de manera satisfactoria.

Problemas de personal hay en todos los destinos y es realmente complicado encontrar una unidad con su cobertura al 100 por 100, sobre todo en las operativas, que son la razón de ser de la Armada.

Todos los destinos que existen en nuestra organización son necesarios y en todos ellos nuestros profesionales se implican al máximo para desarrollar sus cometidos lo mejor que saben. Pero también es cierto que cubrir la plantilla de un destino como CEVACO, donde faltan horas al día para hacer todo el trabajo, no es nada fácil; aunque esos motivos son cuestión de otro artículo.

El pilar del Material

Para tratar el tema del material podríamos imaginar una conversación que hubiera tenido lugar entre uno de los jefes de departamento de EVADIZ y COCEVACO. Tras emitir el informe final de la unidad evaluada, se produce otra llamada para tratar el asunto a más alto nivel:

—Jefe del departamento de ENPRO (Energía y Propulsión): A sus órdenes mi comandante, buenos días. ¿Da su permiso?

—COCEVACO: Pasa, pasa, siéntate. Vamos a ver Miguel, te he llamado porque necesito que me expliques bien estas dos deficiencias críticas.

—Jefe del departamento de ENPRO: Mi comandante, ya conoce la instrucción de la JAL (Jefatura de Apoyo Logístico) que hay al respecto.

—COCEVACO: Sí, Miguel, pero esa instrucción la están modificando.

—Jefe del departamento de ENPRO: Mi comandante, la estarán modificando, pero la que está en vigor es la que es y según consta en varios de sus epígrafes el barco no cumple con la normativa.

—COCEVACO: Sabes que estas deficiencias suponen que el barco no alcance su nivel de alistamiento, ¿verdad?

—Jefe del departamento de ENPRO: Lo sé, mi comandante, pero es la foto final, es la situación que tiene ahora y debe corregirlo para poder subsanar esas deficiencias.

—COCEVACO: Bueno, vamos a ver en qué medida podemos ayudarles para que consigan tener estos sistemas operativos. Voy a ponerme en contacto con el jefe de Mantenimiento para buscar posibles soluciones. Antes de

informar al almirante necesito saber si este asunto tiene solución a corto plazo o no.

—Jefe del departamento de ENPRO: Enterado, mi comandante, con su permiso.

Uno de los mayores desvelos que tiene un miembro de este equipo es la manera de bautizar a una deficiencia y en muchas ocasiones depende de lo importante que sea para él un determinado defecto o lo que podría suponer para una unidad desplegada si no toma acción cuanto antes. La delgada línea se encuentra entre la deficiencia crítica y la relevante. Estas deficiencias son los principales motivos de desvelos y, aunque en CEVACO están tasadas todas ellas, no existen dos unidades iguales. Indudablemente, cuando aparecen varias deficiencias críticas crece la preocupación, ya que existe la posibilidad de que la unidad en cuestión tenga poco tiempo para solventarla ante su inminente despliegue:

—Jefe de Mantenimiento: Juan, ¿cómo se os ocurre poner esa deficiencia crítica en el informe final? Creo que tu jefe de departamento es un poco aventurado.

—COCEVACO: Bueno, verás, hemos estado investigando y la verdad es que mi oficial tiene razón, el barco no cumple con la normativa, los certificados están fuera de fecha y sería un riesgo que desplegara en esas condiciones.

—Jefe de Mantenimiento: Vamos a ver, el equipo está operativo, no es lo mismo que esté fuera de fecha su certificado de homologación. Ya estamos trabajando con varias empresas para ver cómo solucionamos este asunto lo antes posible. ¿Cuánto tiempo tenemos disponible?

—COCEVACO: Tres semanas. Te agradezco la gestión, Andrés. Siento los inconvenientes.

A todos nos ha llamado la atención alguna vez ver una familia con muchísimos hijos y comprobar que no les falta de nada, son felices con lo que tienen y van evolucionando según van pasando los años. Sin duda alguna el secreto de su éxito es la gestión que realiza ese matrimonio unido que trabaja persiguiendo el mismo fin.

Este símil es trasladable a nuestra Armada. Uno de los principales problemas con los que nos encontramos a diario, además del fácilmente recurrible económico, es el trato que se le da al material. Si se tratara como si lo hubieras comprado con dinero de tu propio bolsillo, quizás nos iría un poco mejor. Si se trataran todos los espacios de un barco como si fuera tu casa, las unidades tendrían mucho mejor aspecto del que tienen, que no es malo, ni mucho menos. Esta, en mi opinión, es una de las claves por la que existen familias en las que la ropa del mayor llega al pequeño y otras en las que la del mayor le dura a él y al siguiente hermano, teniendo esos padres que comprar nueva para

los hermanos consecutivos. Esto no quita que, aun teniendo ropa heredada, esos padres no tengan que hacer gasto para adquirir ropa nueva para, por ejemplo, asistir a acontecimientos de relevancia.

El pilar del Adiestramiento

La sociedad, aunque realmente no sepa cuáles son los entresijos de nuestra actividad diaria, demanda de nosotros que estemos permanentemente adiestrados por si en algún momento fuera necesario. Es por ello que la planificación, control y ejecución de los adiestramientos se hacen fundamentales en nuestro día a día.

La siguiente conversación ficticia, llevada un poco al extremo, se produce entre el jefe del área de Acción Marítima de EVADIZ y el responsable del Trozo de Visita y Registro que pronto comenzará su CALOP:

—Suboficial del área de Acción Marítima: Mi comandante, tiene una llamada del teniente de navío Santos, oficial de Armas Submarinas y jefe del TVR (Trozo de Visita y Registro) de la fragata F-93 *Marqués de la Victoria*.

—Jefe del área de Acción Marítima: Gracias don José, dígame que estoy terminando una VTC (videoconferencia) con el EMA (Estado Mayor de la Armada) y enseguida le atiendo.

—Suboficial: Enterado, mi comandante.

—Jefe: Santos, buenos días, cuéntame, ¿en qué puedo ayudarte?

—Jefe del TVR de la *Marqués de la Victoria*: Mi comandante, verá, le llamo para contarle que estamos trabajando muy duro para la inspección de adiestramiento y próxima CALOP; ya tenemos los planes de lección casi listos. De paso quería saber si me puede adelantar algo relacionado con la programación de los ejercicios y del escenario que han preparado.

—Jefe del área de Acción Marítima: Vamos a ver, Santos, me ha parecido entender que ya tenéis los planes de lección casi listos... ¿Me estás diciendo que con casi 15 años que tiene el barco no los tenéis listos ya? ¿No te han pasado el relevo del destino? Me pregunto cómo habéis hecho la instrucción y cómo habéis preparado los adiestramientos.

—Jefe del TVR: De eso también le quería hablar, tengo a varios del equipo que no navegan y otros tantos que acaban de embarcar.

—Jefe del área de Acción Marítima: Mira Santos, como sabes para comenzar la CALOP se requiere un nivel mínimo de adiestramiento y creo que vais un poco justos de tiempo. Por otro lado, estoy interesado en saber si te has leído el archivo de la documentación previa que os ha enviado el programador y la parte que te atañe de la *Guía* de CEVACO para la CALOP.

—Jefe del TVR: Eh, eh, pensaba que me orientaría sobre los ejercicios y metodología de la CALOP.



Ejercicio FLYEX durante CALOP (LSE haciendo indicaciones al helicóptero para toma en cubierta). (Fotografía facilitada por el autor)

—Jefe del área de Acción Marítima: Santos, léete lo que te estoy diciendo, y cuando tengas hecho lo mínimo exigible de tus tareas, me vuelves a llamar.

La programación y ejecución de los adiestramientos más básicos es fundamental para que las unidades lleguen con un nivel mínimo adquirido, fruto de un trabajo previo, cosa que no siempre ocurre. Es por ello que en multitud de ocasiones los equipos de evaluación deben asumir la tarea de apoyo al adiestramiento, orientando a las dotaciones para que puedan seguir avanzando para alcanzar los objetivos previstos.

Conclusiones

Llegados a este punto, aunque pueda pensar el lector que este artículo trata de sacar a la luz nuestras vergüenzas, nada más lejos de la realidad, ya que

pone en valor el trabajo de un puñado de hombres y mujeres que, con los recursos disponibles, hacen de la Armada una Institución mantenida, adiestrada y preparada. Estas personas que componen CEVACO terminan una CALOP para empezar otra, con todo lo que conlleva, lo cual es digno de admiración.

Indudablemente, esto no sería posible sin el trabajo incansable de las dotaciones de las unidades y de los arsenales que, en la mayoría de los casos, trabajan a contrarreloj para poner sus equipos y sistemas a punto para pasar la «temida» CALOP.

Para un comandante, la CALOP es el momento perfecto para poner el material y el personal a punto para que todo funcione con la mayor eficacia. Este período permite mejorar el espíritu de equipo de su dotación y, aunque *a priori* no apetezca, la realidad es que después se agradece. La gente se olvida de los problemas cotidianos y se centra en la certificación de su barco que pronto desplegará. A nadie le gusta que venga el vecino a casa a «sacar a la luz las vergüenzas», vecino que el día de mañana puede que cambie de destino para pasar a ser evaluador en lugar de evaluado.

En definitiva, la implicación de todas las personas, el gusto por la profesión y una buena dosis de motivación son claves para que la Armada, con los recursos disponibles, siga siendo una de las mejores marinas del mundo en lo que a recursos humanos se refiere; no olvidemos que un despacho o un barco son lugares inertes, llenos de objetos inmóviles, y lo que realmente les da vida son las personas, y en eso la Armada tiene una experiencia dilatada.

Nota final

Las conversaciones detalladas en este artículo no son reales. Si hay algún parecido, es fruto de la casualidad. Igualmente, los nombres son ficticios. Cualquier parecido con la realidad sería pura coincidencia.

