

NAVAL DE BALEARES
PATRULLERO "R.R.-20"

Parte de Campaña nº 6 del año 1.950

Comprende desde el 1 de Agosto de 1950 hasta el 31 del mismo mes y año.

Instrucción de Operaciones del E.M.
de la B.N. de Baleares nº 1

Orden de operaciones nº 44 de la Comandancia General de la B.N. de Baleares.

Se remite a : Excmo. Sr. Almirante Comandante General de la B.N. de Baleares.

B
L-338

PATRULLERO "R.R.-20"

- OBJETO Escortar a las Piraguas "Virgen del Carmen", "Virgen del Pilar" y "Virgen del Loreto".
- REFERENCIA Orden de Operaciones nº 44 de la Comandancia General de la B.N. de Baleares.
- ANEXO: 1º Un gráfico de Derrotas
2º Registro de Despachos
3º Estados de existencias de combustibles, agua y pertrechos de boca y guerra.
4º Novedades de personal y material
5º Hoja reservada.

I N F O R M A C I O N

- 1º Posible presencia de minas a la deriva en la derrota a seguir.

M I S I O N

- 2º La del objeto.

E J E C U C I O N

- 3º Día 16.- A 0700 Br y Er de guardia largando todo y comenzando a levar. Una vez arriba se gobernó a la voz del Sr. Comandante en demanda de salida del puerto de Palma. Una vez en franquía se arrumbó al 155 v y se puso régimen de 100 r.p.m. A 0745 pasó el Correo de Cabrera de V/P A 0925 se arrumbó al 115 v. A 1200 al 60 v al estar N/S con punta Salinas. A 1400 al 30 v continuándose a este rumbo hasta las 1800 que se gobernó a la voz del Sr. Comandante para reconer al pesquero de la matrícula de Castellón P.2- 682 sin novedad, haciéndose seguidamente por el fondeadero. A 1830 se dió fondo Br. en Cala Ratjada en 10 mts. de agua y 2 grilletes de cadena, continuándose en estas condiciones hasta finalizar la singladura.
- Día 17.- Comenzó la singladura fondeados en Cala Ratjada con el ancla de Br. en 10 mts. de agua y 2 grilletes de cadena, de regular cariz con viento bonancible del S.E. y marejada del mismo. A 0930 se izó el bote chinchorro. A 01215 se arrió el chinchorro mandándole a tierra para buscar el Jefe de la expedición de las piraguas que hacen la travesía a Roma y que escoltaremos hasta Mahón. Una vez a bordo se decidió aplazar la travesía del Canal por el mal tiempo reinante, regresando el bote a tierra e izándose a las 1320. En vista del mal fondeadero por el mar reinante, se decidió levar a las 1330 para dirigirse a Alcudia, gobernándose a la voz del Sr. Comandante. A 1405 se avistó el barco francés GALATEE. A 1700 se dió fondo en la Bahía de Alcudia en 6 mts. de agua con el ancla de Br. y grillete y medio de cadena, continuándose en estas condiciones hasta finalizar la singladura. Sin más novedad.
- Día 18.- Comenzó la singladura de buen cariz fondeados en la Bahía de Alcudia con 6 mts. de agua y grillete y medio de cadena. A 0320 se levó gobernándose a la voz del Sr. Comandante en demanda de salida de la Bahía, arrumbándose a 100 v.- A 0400 al observar el mal tiempo para escoltar las piraguas, se volvió arrumbar nuevamente al fondeadero, dándose fondo a 0435 en las mismas condiciones anteriores. Sin más novedad.
- Día 19.- Comenzó la singladura de buen cariz fondeados en el puerto de Alcudia en 6 mts. de agua con el ancla de Br. y grillete y medio de cadena. A 0500 se averió la

bomba de aire de la máquina, retrasando la salida hasta las 0520 que quedó arreglada, ordenándose Br. y Er. de guardia y comenzándose a levar, una vez el ancla arriba se gobernó a la voz del Sr. Comandante en demanda de la salida de la Bahía de Alcudia, continuando navegando a la voz, a régimen de 90 r.p.m. hasta las 0850 que se dió fondo en Cala Ratjada con el ancla de Br. y dos grilletes de cadena en 10 mts. de agua, arriándose seguidamente el chinchorro y desembarcando al Sr. Comandante para cumplimentar al Jefe de la expedición en piragua a Roma. A 0930, regresó el Sr. Comandante embarcando al Capellán de la expedición y 6 piraguistas de reserva. A 0945 se izó el chinchorro. A 1000 se levó y una vez el ancla arriba se gobernó a la voz en demanda de las piraguas, que habían salido a 0930. A 1020 se avistaron las piraguas arrumbándose al 45 v y poniéndose régimen de 50 r.p.m. equivalente a 3 nudos. A 1230 se decidió dirigirse a Mahón en lugar de Ciudadela, arrumbándose al 90v. Desde la salida hasta las 1500 el viento era N.E. fuerza 2 y la mar marejadilla navegando las piraguas a 10 mts. por la aleta de Br. para socairarse del viento y mar. A 1500 roló el viento al S.E. aumentando la fuerza hasta 3. Durante toda la singladura se hicieron paradas cada 2 horas para descanso y abastecimiento de las piraguas que navegaban en buenas condiciones de seguridad. A la anochecida se encendieron luces de situación y los faros de Cabo Dartuch e isla del aire estando este último a 15 millas por la proa. A 2300 volvió a rolar el viento al N.E. con fuerza 3. Se continuó en estas condiciones hasta finalizar la singladura. Sin novedad.

Día 20.-Comenzó la singladura de regular cariz, navegando al 90 v. escoltando las piraguas de la peregrinación a Roma, con marejadilla del N.E. y viento fuerza 3 del mismo a régimen de 90 r.p.m. 3 nudos a la vista de la farola de Cabo Dartuch e isla del aire. Durante la singladura se hicieron paradas cada hora para descanso y abastecimiento de las piraguas. A 0200 se observó que a causa de la fuerte corriente del N.E. la velocidad no excedía de las 2 millas llegando a ser hasta de una milla a la hora, observándose también que por la misma causa el viento en los descansos se llegó a perder hasta 1/4 de milla. A 0430 se destacaron las Piraguas, que navegaban pegadas a la popa, hacia la costa para resguardarse de la mar y pasar entre la isla del aire y tierra.

A la amanechida se apagaron luces de situación, aumentando el viento hasta fuerza 4 y la mar a marejada. A 0530 se arrumbó al W. para buscar a las piraguas y una vez avistadas se gobernó a la voz para pasar entre la isla del aire y Menorca poniéndose régimen de 90 r.p.m. y esperando a las piraguas fuera del Canal, manteniéndonos con la máquina proa a la mar pues a causa de la corriente, viento y mar no se podía ir a poco régimen de máquinas para socairar a las piraguas ya que corría peligro de irse contra la costa. A 0630 tras gran esfuerzo para remontar el Canal llegaron las piraguas a nuestro costado, poniéndose a régimen de 50 r.p.m. y arrumbando al 30 v. A 0900 se entra por la boca del puerto de Mahón pasando enfrente de la isla Plana para descanso y abastecimiento de las piraguas. A 0930 se dió avante toda gobernando a la voz del Sr. Comandante en demanda del muelle de la Base Naval atracando por Br. sin novedad.

Día 21.- A 1715 Br y Er de guardia maniobrando para salir del muelle de la Base Naval de Mahón y gobernando a la voz del Sr. Comandante en demanda de la salida del puerto. A 1745 una vez en franquía se arrumbó al 190 v. y se puso a régimen de 10 r.p.m. 7 nudos. Al estar E/W con la farola de la isla del Aire se arrumbó al 245 v. A la anochecida se encendieron luces de situación, encendiéndose también la farola de la isla del Aire. A 2300 se avistó la farola de Cap de Pera finalizando la singladura sin más novedad.

Día 22.-Comenzó la singladura de buen cariz a la vista de la farola de Cap de Pera navegando al 245 v. a régimen de 100

r.p.m. . A 1230 se avistó la Farola de la Cala de Manacor.
A 0100 se arrió el chinchorro dejándole de vigilancia por
esas aguas recogiendo a 0500 sin novedad. arribándose al
190 v. y al estar E/W con puerto Colón al 235 avistándose
seguidamente la farola del Islote Horadada. A 0725 se arri-
bó al 280 se apagaron luces de situación y se gobernó a la
voz del Sr. Comandante en demanda de la entrada en la Bahía
de Palma ordenándose Br. y Er de guardia a 1030 fondeando Br
y atracando en punta al muelle por Er del "Fizarro. Sin más
novedad.

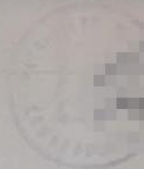
RESULTADO

4º Sin más novedad.

OBSERVACIONES GENERALES

5º Ninguna.

El T. de N. Comandante



[Faint, illegible signature or stamp]

