

# UNA GIGANTESCA FORTALEZA

**EXCLUSIVA**



Texto: CLAUDE GUELBERT  
Fotos: MICHEL DESCAMPS  
Servicio especial: EUROPRESS

# FLOTANTE: EL "ENTERPRISE"

LOS DE LA  
"NAVY"  
LE LLAMAN

## BIG E

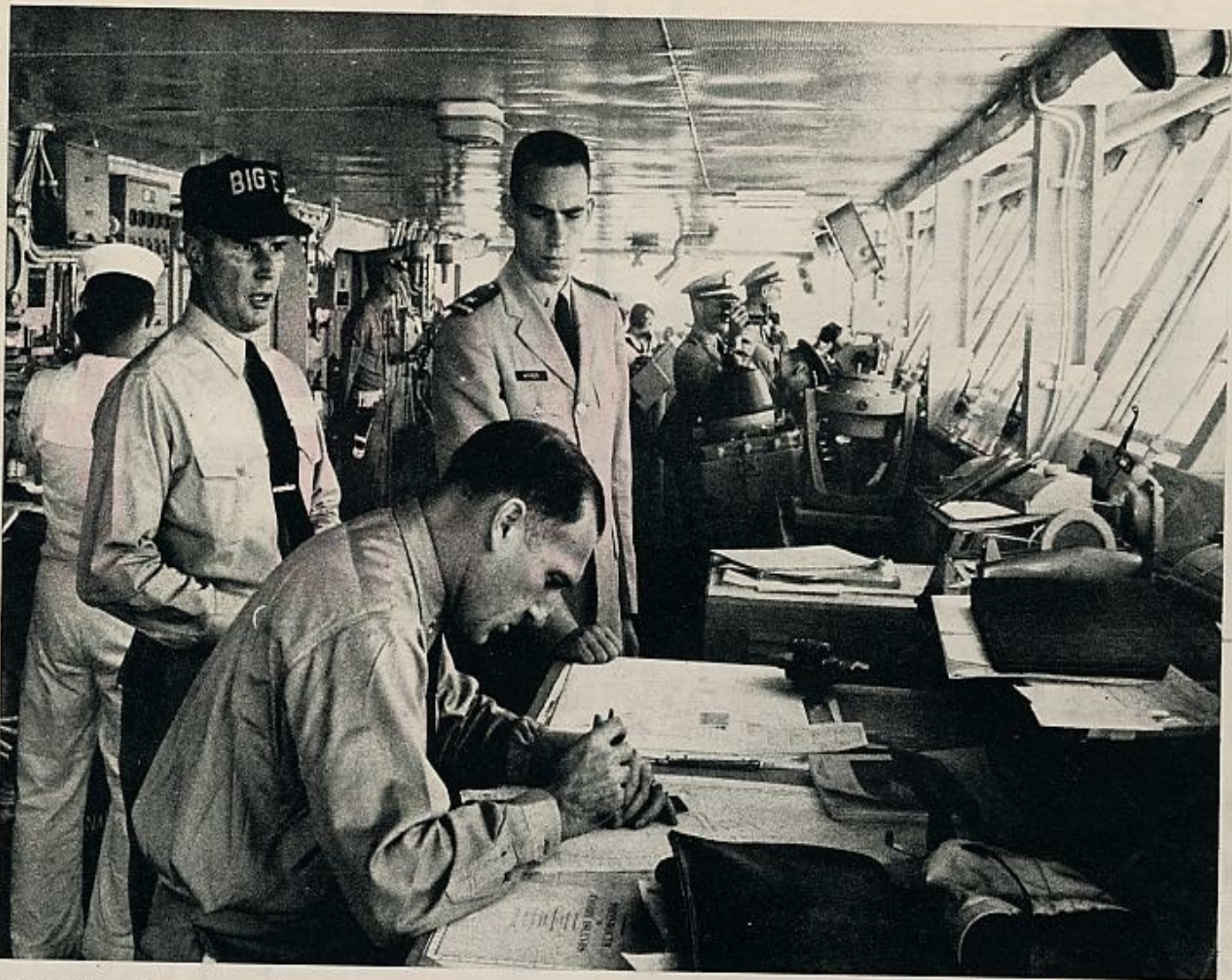
COSTE: 26.400 MILLONES DE PESETAS. SU CENTRAL ATOMICA LE PERMITE DAR 22 VUELTAS AL MUNDO SIN REPOSTAR



He aquí al hombre que asume una de las mayores responsabilidades dentro del «Enterprise»: uniformado de negro y amarillo, tiene a su cargo la vital misión de detectar, con su contador Geyger, toda infiltración radiactiva sospechosa que se produzca en la zona de peligro próxima a la central atómica. Un fallo podría resultar catastrófico.

CONTINUA LA INFORMACION

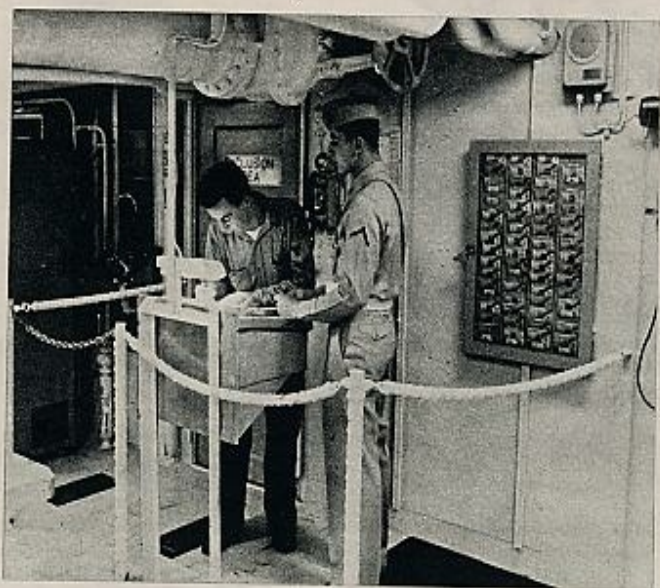
# EN EL "BIG E" CUATRO FORMIDABLES CATAPULTAS LA



En el puente de mando, que ocupa uno de los diez pisos de la torre, el comandante De Polz —de pie, a la izquierda— dirige la compleja vida interior de la gigantesca nave.



Desde aquí se ordena, segundo a segundo, el fantástico ballet del puente. Minúsculos aviones indican el emplazamiento de los aparatos que despegan.



La central atómica del «Big E» está mejor guardada que una fortaleza. La entrada en ella de los marinos con la debida autorización, es rigurosamente controlada.

# NZAN UN AVION AL ESPACIO CADA QUINCE SEGUNDOS

**E**NTRE los navios norteamericanos enviados al mar Caribe, por orden del Presidente Kennedy, figura el «Enterprise». Cerca de 4.000 hombres viven en esta gigantesca fortaleza flotante, que alberga la más impresionante flota de cazas y de bombarderos jamás transportada en un portaaviones.

He aquí, evocada por el texto y por la imagen, la historia del más secreto y temible de los navios que surcan los mares, el cual, por las dramáticas circunstancias conocidas, tiene en la actualidad mundial un puesto destacado.

El comandante de la más gigantesca fortaleza flotante del mundo lleva un nombre de origen francés. Se llama Vicent Paul de Poix. Yo era huésped suyo a bordo del «Enterprise» el día que recibió una de las mayores sorpresas de su carrera. El «Enterprise» se encontraba anclado en Lisboa cuando se le anunció la llegada de uno de sus amigos. Un marinero había conducido a éste hasta el puente de mando del comandante De Poix. Los dos hombres se estrecharon vigorosamente la mano, satisfechos de volverse a encontrar. El marinero, un filipino de blanco uniforme, se quedó a una distancia respetuosa, esperando órdenes.

De Poix y su amigo intercambiaron noticias familiares. El comandante se volvió hacia el marinero.

—Conduzca a este señor a su camarote.

Echó una ojeada a su bloc de notas y siguió:

—99,6, tercer puente, cruja 92,0.

El marinero miró al oficial extrañado y murmuró:

—Comandante..., yo no sé bien...

—¿Qué es lo que no sabe usted? —cortó el comandante De Poix.

El marinero reunió todo su valor.

—Estoy a bordo desde hace solamente tres meses... comandante.

El comandante sonrió, divertido. A cualquier otro que no fuese él la respuesta le hubiera parecido increíble, casi escandalosa. Pero en este barco, que no se parece a ninguno, lo extraordinario es cosa diaria. Efectivamente, un marinero en servicio desde hacía tres meses bien podía ignorar la información que se le pedía.

El «Enterprise» es el único barco en el mundo en que un marinero puede no encontrar a un compañero, ingresado en la «Navy» el mismo día que él, por mucho que lo busque. El único navío donde cerca de 4.000 hombres podrían vivir durante tres años sin tener que avituallarse, sin tocar tierra nunca...

## La fortaleza flotante más temible de la historia

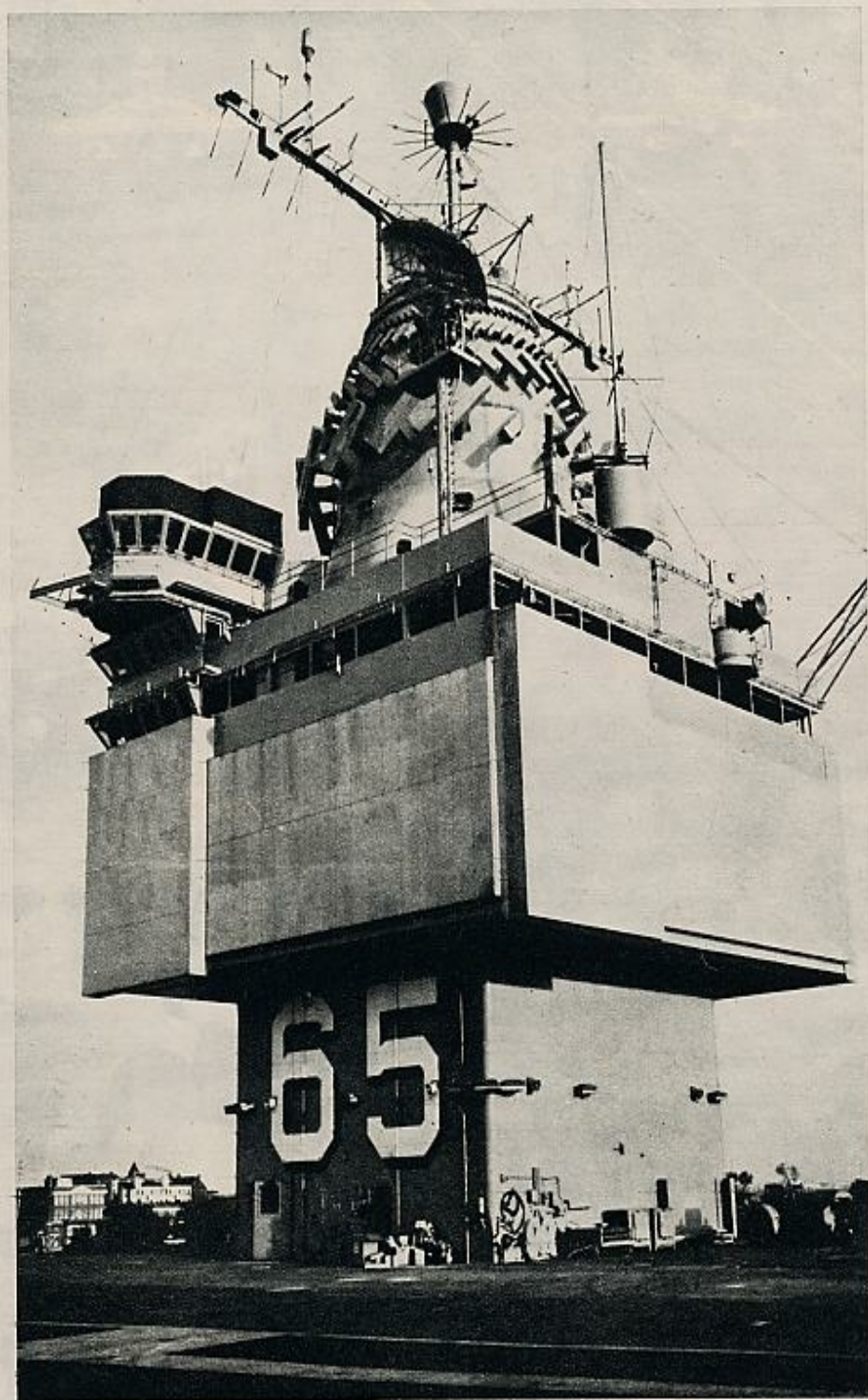
Este navío gigantesco, el portaaviones más grande del mundo, se llama oficialmente «Enterprise». Pero para los norteamericanos es el «Big E».

El suyo es un nombre que se pronuncia con respeto en los servicios del Almirantazgo de los Estados Unidos y servir en él constituye, para todo marino norteamericano, el más envidiable de los honores. Es el primer portaaviones atómico del mundo y ha resultado tan costoso que, probablemente, no se vuelva a construir otro igual.

—El «Big E» —ha dicho el vicealmirante Taylor, que manda la fuerza de ataque de la O. T. A. N.— es el navío de los superlativos.

Es el mayor, naturalmente, pero también el más rápido, el más bello, el más moderno. Es también el barco más impresionante que ha recorrido los mares. Es como una ciudad flotante de 3.600 habitantes; tan rápido como para atravesar el Atlántico a 80 kilómetros por hora; tan potente como para dar 22 veces la vuelta a la Tierra sin detenerse...

El año último, el «Big E», formidable masa de acero cuya altura iguala la de un rascacielos de veinticinco pisos, se ha aventurado en los mares europeos por primera vez. Debía participar, bajo la dirección de la O. T. A. N., en la más colosal maniobra aero-naval organizada en la historia de las marinas de guerra, con las flotas aliadas francesas y británicas principalmente. Veinticinco des-



En el puente figuran instalaciones de radar y de comunicaciones que han sido descritas por los técnicos como «la mayor concentración de equipo eléctrico y electrónico que se haya establecido jamás a bordo de un barco».

troyers, 37 cruceros y 5 portaaviones intervinieron en la operación «Ripetide III». Durante tres días, «Big E» debió enfrentarse con ataques imaginarios tan concienzudos que no se podía dudar del deseo secreto de los comandantes «enemigos» de mandarle a pique o al menos averiar gravemente a este monstruo que los norteamericanos consideran «casi invulnerable».

En los bares de Lisboa, los marinos hacían apuestas. Se decía que con su fachada monumental, sus 360 metros de largo, sus 80 bombarderos pesados alineados en los 18.000 metros cuadrados del puen-

te, la imponente masa del «Big E» sería un blanco extraordinario. Un defecto que, en principio, no se perdona.

Pero en el curso de estas maniobras, uno o dos navíos fueron teóricamente hundidos, y los comandantes «enemigos» tuvieron una decepción. Después de analizar los resultados de esta guerra falsa, el alto mando de la O. T. A. N. comunicó que el «Big E» se hallaba perfectamente bien.

—Como es tan grande —dicen los norteamericanos—, el «Big E» sería inútil si no fuera casi tan manejable como una lancha

**SIGUE**



El espectáculo que se contempla desde el décimo piso es impresionante. Los marineros con permiso suelen pasar largas horas admirando la perfección de los vuelos.

# DESDE EL PUENTE DE MANDO DEL "BIG E", EL COMANDANTE, PAUL DE POIX, DIRIGE LOS DESTINOS DE LOS CUATRO MIL HOMBRES QUE FORMAN LA TRIPULACION

de motor. Aun cuando vaya lanzado a toda velocidad, su sistema de propulsión le permite detenerse y dar media vuelta sobre sí mismo.

## Ha costado 440 millones de dólares

No se ha omitido nada para hacer del «Enterprise» un navío de combate y a la vez un barco confortable. La moral de los posibles combatientes así lo exige. Se han adoptado, en esto, los criterios de un buen hotel norteamericano.

Durante cuatro años, 100 ingenieros, 915 dibujantes y 83 empresas especializadas han trabajado con 16.000 diseños. Puestos en fila, los fotocalcos empleados formarían una hilera de 4.000 kilómetros de largo y 75 centímetros de ancho; la distancia entre París y Teherán.

Se han utilizado 3.000 trenes para transportar el material a los astilleros. Y a pesar del incendio que destruyó su infraestructura durante la construcción, el «Big E» estaba terminado nueve meses antes de la fecha prevista, no sin provocar cierta emoción en los medios gubernamentales americanos cuando los constructores presentaron la factura: 440 millones de dólares; 80 millones más de los previstos.

## Una potencia de fuego asombrosa

Pero el resultado estaba allí: el mayor barco del mundo, de 86.000 toneladas, provisto de ocho reactores atómicos (del tipo del famoso «Nautilus»), formaba el mayor complejo nuclear existente, desarrollando una potencia de 200.000 CV, y siendo capaz de funcionar durante tres años sin avituallarse. Cuatro hélices tan altas como una casa de dos pisos; dos cadenas de ancla tan potentes como para levantar cada una cuatro locomotoras; un puente de mando tan amplio como cuatro campos de fútbol y 68 pistas de tenis; cuatro ascensores gigantes, capaces de desplazar cada uno dos mil personas a la vez o, si se quiere, dos chalets con sus muebles, sus ocupantes, sus garajes, sus jardines y los árboles de éstos; un sistema de aire acondicionado suficiente para mantener una temperatura ideal en 400 edificios; una reserva de agua potable, suficiente para atender las necesidades cotidianas de 1.400 familias; una central eléctrica con producción de corriente para iluminar, calentar y alimentar una **SIGUE**



Un equipo de vuelo al regresar. Tanto el teniente Kruse como el sargento Faust, visiten uniformes «último grito».

Un gigantesco hangar protege a los aviones y sirve, a la vez, de sala cinematográfica. A la izquierda se halla la puerta de uno de los cuatro ascensores que lo comunican con el puente.

**CADA DIA, EN LAS SIETE COCINAS DEL  
"BIG E", SE PREPARAN 13.800 COMIDAS**



La orquesta del «Big E» está siempre presente en las ceremonias oficiales. Ensayo en el puente, cerca de la torre, al abrigo del viento, en medio de botellas de gas.

ciudad de dos millones de habitantes. Sin contar una potencia de fuego —en torpedos, cohetes, armas nucleares o convencionales y misiles diversos— superior a todas las bombas lanzadas durante la segunda guerra mundial.

#### El artillero Ross tardó cien días en encontrar a su sobrino

Naturalmente, uno de los problemas más difíciles fue dar vida a este monstruoso complejo de acero donde los hombres, lo mismo que en una ciudad los habitantes de un barrio, pueden desconocerse de un puente al otro.

Las gestiones del artillero John C. Ross se han hecho ya proverbiales. Ross llevaba ya seis meses de servicio a bordo del «Big E» cuando supo, por una carta de su familia, que un sobrino suyo acababa de enrolarse en el mismo barco. El artillero no tenía ninguna idea del sitio donde podría encontrar a su pariente. Comenzó su busca por el comedor de los marineros; después, por los restaurantes; más tarde, dio vueltas por las cafeterías; estuvo en el hangar que sirve de sala de reunión por las tardes, sin atreverse a hacer una llamada por la radio general. Desesperado porque nadie había oído hablar de su sobrino, se puso a explorar metódicamente las crujías, en sus ratos perdidos. Acabó por encontrarle en una crujía de proa donde nunca había puesto los pies, después de cien días de pacientes investigaciones.

—Si lo hubiera sabido —decía más tarde— le hubiera escrito, dándole una cita.

#### Cinco cadenas de televisión

No podía haber intimidad entre los 3.200 marineros y los 400 oficiales acuartelados en el espacio que les está reservado, conociendo estrictamente al pequeño grupo de camaradas o de subordinados con los que tienen relación. Ante el aislamiento que amenazaba a todos en esta auténtica ciudad flotante, se ha hecho un gran esfuerzo para organizar diversiones. Todas las tardes, los fanáticos del cine pueden ver una película diferente en la sala del puente que sirve de abrigo a los aviones y de taller de reparación, pero que se convierte en sala de espectáculos, de conciertos, de variedades.

Los más cómodos pueden ver la misma película retransmitida por una de las cinco cadenas privadas de televisión. No tienen necesidad de abandonar su camarote; hay un televisor en cada dormitorio, así como en los comedores, restaurantes, cafeterías, salas de reunión y hasta en las crujías.

También son transmitidas por televisión las órdenes generales. Todos los días, en el estudio de registro, un contramaestre hace el papel de presentador y comenta las últimas novedades recibidas por radio o teletipo. Los cinco circuitos privados difunden sin parar informaciones, instrucciones, películas educativas o comerciales. Además, la televisión de a bordo permite a los más asiduos se-

guir cursos de perfeccionamiento, que pueden ser tanto sobre las últimas técnicas en materia electrónica como sobre lenguas extranjeras.

En fin, la biblioteca ofrece una variedad de siete mil libros donde los aficionados pueden elegir entre los grandes clásicos internacionales, los tratados técnicos o la última novela policíaca.

#### Cuando el «Big E» recibe visitantes

Para los hombres condenados a vivir en el mar durante semanas, nada podría compensar el placer de recibir visitas cuando el «Big E» toca un puerto. Los constructores han dado pruebas de gran interés por el problema al prever cuatro minúsculos salones decorados con cretona floreada. Son salones de descanso en los que las visitantes (siempre acogidas con entusiasmo) pueden, si lo desean, arreglarse el maquillaje. En medio de todas estas máquinas de guerra, los cuatro saloncitos, única concesión a la «dulzura de vivir», no dejan de provocar algunas preguntas de extrañeza.

—Los marineros no somos salvajes —explica el comandante Paul de Poix—. Nos gusta que los invitados de honor sean acogidos dignamente a bordo...

No se juega con la cortesía en el «Big E». Un joven teniente lo aprendió a sus expensas: por haber tenido unas palabras fuera de lugar durante una comida que reunía a algunos invitados en el comedor de oficiales, fue castigado a permanecer a bordo mientras duró la escala.



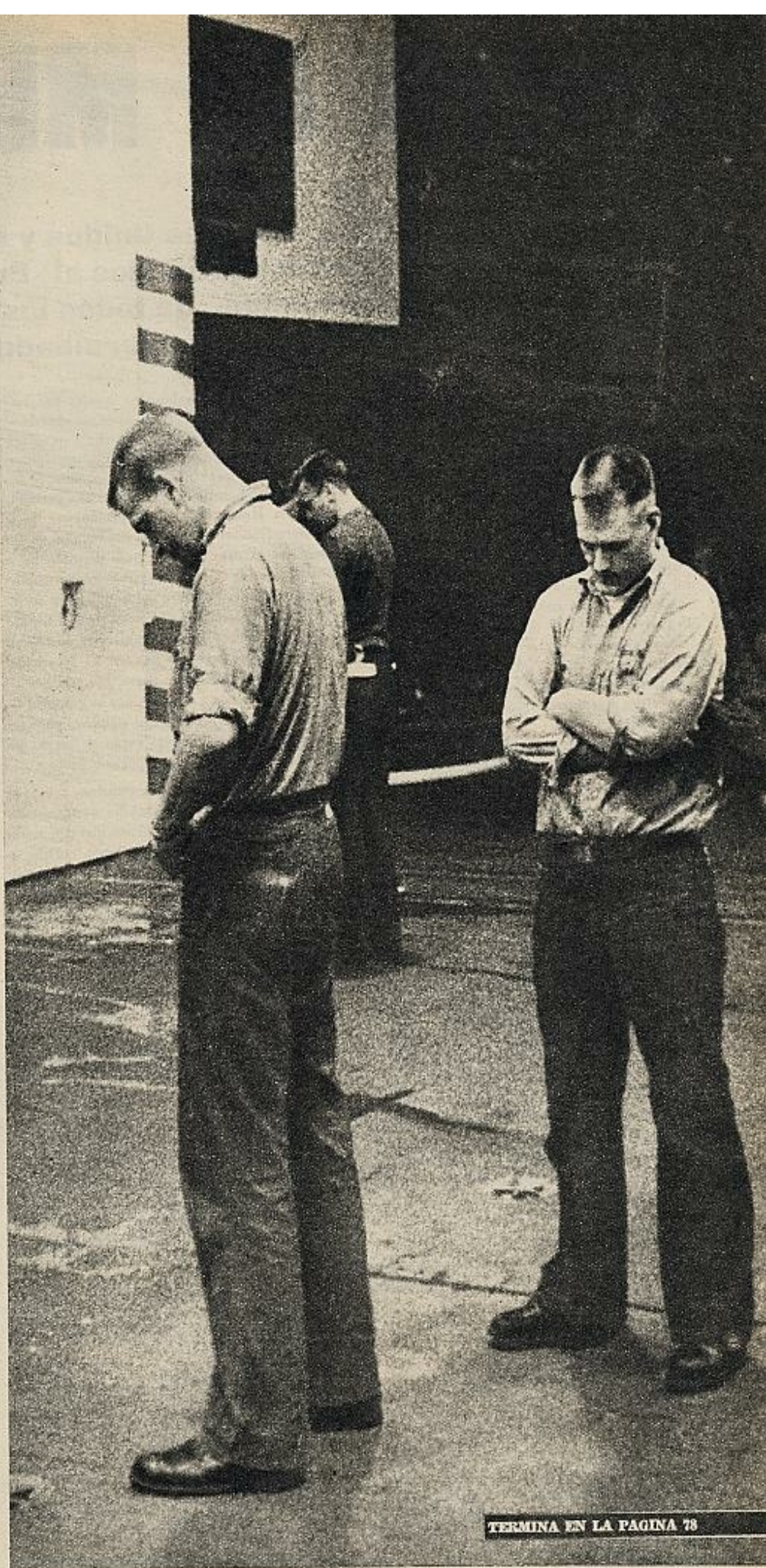
En los ocho almacenes del «Enterprise» se puede comprar lo que se necesite: desde pasta dentífrica hasta un transistor. Incluso hasta joyas



El estudio de TV del «Big E» emite, por cinco cadenas, programas de variedades, cursos instructivos, películas comerciales... Dos veces por día, un comentarista charla sobre temas actuales



En el barco hay más de 1.800 teléfonos. La tripulación descansa en cabinas acondicionadas



TERMINA EN LA PAGINA 78

La hora de la oración. Durante 30 segundos, la vida se detiene en el barco. En todas partes, desde los hangares hasta las cafeterías, los hombres del «Enterprise» escuchan con fervor la lectura de la Biblia





# BIG E

(Viene de la Página 22)

—No tenía más que leer el «Manual»—ha comentado irónicamente uno de sus camaradas.

Este «Manual del comedor de oficiales» ofrece la más curiosa mezcla de reglas interiores y de consejos acerca del «saber vivir». Paternalmente, la Marina norteamericana recuerda a sus hombres el ABC de las buenas maneras; por ejemplo, «que no se debe dejar solos a los invitados»; que «los temas de conversación deben ser de buen gusto» y que «una de las más viejas y mejores costumbres observadas por la Marina es la de no hablar, en un comedor de oficiales, de religión, de política ni de... mujeres». Se hace observar que «las opiniones sobre los oficiales superiores son inoportunas».

Esta interesante obra va a parar frecuentemente a la papelera, lamentándose los oficiales de que se les trate como muchachos. Sin embargo, la segunda parte del «Manual» ofrece interesantes informaciones: es una especie de anuario telefónico que contiene los números de los principales sitios, desde el puesto del comandante hasta la consulta del dentista y el salón de peluquería. Los dos últimos, como en todos sitios, no reciben sino anunciándose previamente...

## cuatro mil camisas para lavar por día

Bien entendido, esta ciudad flotante posee sus tiendas, almacenes, restaurantes, dispensarios, como cualquier urbe corriente. Los hombres del «Big E» pueden elegir entre ocho almacenes para comprar jabón de afeitar, cigarrillos, jerseys, gafas de sol, así como cámaras, discos, transistores, relojes y joyas.

También pueden elegir entre tres peluqueros, cuatro dentistas, tres vendedores de helados (que se quejan de tener mucho trabajo), cuatro bares, tres «fontanas sodas»...

Y en fin, un panadero, dos carniceros, un herrero, un zapatero, un sastre, una tienda de electricidad, otra de herramientas, una farmacia, un taller de metalurgia, un laboratorio fotográfico, un taller de reparaciones de radio y TV, y una imprenta están a su disposición, y también una lavandería-laboratoria que cada día lava 4.000 camisas y limpia 400 uniformes.

Todas las noches, en las crujiás de los oficiales, un espectáculo inesperado sorprende al visitante: en decenas y decenas de metros, sujetos en sus perchas, flotan uniformes y trajes civiles de todas las tallas. Esperan que los recojan los servicios de lavandería, que luego entregan en domicilio. Veinticuatro horas más tarde, estarán limpios, planchados, como nuevos, con su ficha correspondiente como en todos los buenos hoteles.

En cuanto a la imprenta, en ella se componen día y noche los periódicos, revistas y publicaciones diversas del «Big E», así como el diario de a bordo, con informaciones internacionales que los camareros distribuyen al mismo tiempo que el café, todas las mañanas, a la hora del desayuno.

## ¿tiene cepillo de dientes?

Falta en el «Big E», el navío más moderno del mundo, algo que sus hombres envidian diariamente a sus camaradas de la Marina británica: la ración de ron, tradicional en los barcos de S. M.

En el «Enterprise», la coca-cola corre a chorros, pero, según las severas reglas de la Marina de Estados Unidos, no hay en el buque una gota de alcohol.

Es decir, el alcohol se buscaría en vano en los rincones visibles. Pero menos en vano bajo los asientos de los pilotos, en los armarios herméticamente cerrados de los marineros, así como en escondrijos cuidadosamente instalados hasta en los reactores en reparación...

Es difícil impedir a los pilotos que vayan «a provisionarse» cuando aterrizan en la costa, pretextando dificultades mecánicas. Los oficiales encargados de la vigilancia, cuya primera condición es tener un olfato

peligrosamente sutil, no ignoran que se pueden burlar las órdenes más draconianas. Pero su olfato les lleva enseguida hacia los delincuentes.

Los hombres del «Big E» han encontrado la solución: son las «tooth-brush parties» (reuniones de cepillo de dientes). Cada invitado acude con su botella en un bolsillo y su cepillo y dentífrico en el otro.

Y a la salida, su aliento, perfumado por la clorofila, les permite presentarse sin inquietud ante los oficiales encargados de hacer respetar las ordenanzas.

## peligro de muerte

Una serie de escaleras casi perpendiculares conducen hacia la parte más secreta del «Big E». En el fondo del navío hay una zona sometida a vigilancia, con señales amarillas. En ella se encuentra el corazón del gigantesco portaviones: la central nuclear, ante la cual vagan día y noche robustos «marineros» con uniforme amarillo. La máscara negra en los rostros, y el contador Geiger en la mano, velan sin descanso. Ciertamente, los peligros de la radiactividad son considerables, imposibles, pero este exceso de vigilancia se conoce sabiendo que la menor fuga significaría la condena a muerte de los seres vivos a bordo.

Cinco puertas, numeradas, llevan al «santa sanctorum». Las cinco son detenidas por «marineros», que en las unidades navales de Estados Unidos tienen a su cargo el servicio de policía, después de ciertos motines históricos en los que adquirieron la reputación de tomar el partido de los oficiales contra el resto de la tripulación.

Son muy pocos los que tienen acceso al «sanctuario»: apenas una ventanilla por puerta. Y cada salvacoconduto —controlado a la entrada y a la salida— solo es vasallo para una puerta.

—No son precauciones exageradas —explica el oficial responsable de la seguridad— pues el menor sabotaje representaría la paralización completa de todo el barco. Hay reactores auxiliares para casos de avería, pero todo depende de la central atómica: la propulsión naturalmente, pero también la iluminación, el acondicionamiento de aire, las cocinas, las instalaciones electrónicas... Por lo demás, el imprudente que pasara la entrada de esta zona arriesgaría su vida.

Existen, incluso, a bordo —por exceso de precaución— cuatro cámaras de descontaminación individual, para curar a los organismos atacados químicamente por las radiaciones. Pero hay que decir que estas cámaras han sido previstas para el caso de un ataque nuclear enemigo. En ellas se tratarían a los marinos que fueran víctima de los efectos atómicos. Evidentemente, desde que el «Enterprise» navega, estas cámaras han permanecido desocupadas y cada tripulante cuenta con que sigan así mucho tiempo.

## veinte mil vacunas cada año

Los servicios hospitalarios a bordo están perfectamente equipados para declarar la guerra a los gérmenes blancos que proliferan en algunos. Los médicos efectúan 8.000 análisis de sangre por año. Hacen 3.000 revisiones completas, 10.000 radiografías y ponen 20.000 vacunas.

—Podríamos llegar hasta las 12.000 visitas o admisiones por año—dice el médico jefe—. Al mismo tiempo la farmacia está dotada de un «stock» suficiente para atender 12.000 recetas. Poseemos además todas las «drogas milagrosas» últimas. Aunque estemos aislados en alta mar, nuestros hombres no escapan a su obsesión. Son precisamente estas drogas las que reclaman más frecuentemente.

El hospital del «Big E» sería la envidia de muchos hospitales terrestres. Dirigido por seis médicos, que tienen a sus órdenes 50 ayudantes, posee 86 camas, un equipo quirúrgico ultramoderno, una instalación de rayos X, un laboratorio de investigaciones médicas bien equipado y siete puestos de socorro en todo el barco.

El servicio de audiometría es el que registra el máximo de audición. En efecto, el examen periódico de agudeza auditiva se ha convertido en rutina obligada para todos; a causa del ruido infernal de los reactores que, sin los cascos protectores especiales, dejarían a cualquier individuo normal completamente sordo en veinticuatro horas.

En principio, sólo los responsables del puente de mando, del hangar, del radar, los pilotos y los mecánicos, tienen que sufrir este ronquido enloquecedor en todo momento.

El puente, en las horas de maniobra, recuerda a un

«ballet» surrealista. Cuando el navío está a plena velocidad, la fuerza del aire en la superficie de las pistas alcanza los 100 kilómetros por hora; los hombres, con monos multicolores pegados al pecho y a las piernas por el viento, se sienten como aplastados contra un muro, entre el rugido de los reactores y el zumbido de las cuatro formidables catapultas que proyectan un avión en el espacio cada quince segundos.

## un «ballet» extraordinario

Cada uno lleva un mono de color diferente, según sus actividades. Los mecánicos y los encargados de la esencia visten de rojo; los electricistas y responsables de las catapultas y de los ganchos de freno, de verde; los azules, montados en minúsculos jeeps extraplano capaces de pasar bajo los aviones, conducen los bombarderos y los cazas desde las pistas de aterrizaje a las de lanzamiento o a los hangares; los marjones, son jefes de los equipos de avión; los amarillos, jefes de los equipos «puente-hangar»; los blancos, con cruz roja, responsables sanitarios... Arrastrados, empujados por la mano del hombre o con ayuda de minúsculos jeeps, los grandes bombarderos «Vigilantes», los cazas «Phantoms» (que alcanzan 2.300 kilómetros por hora), los aviones de hélice, más modestos, los helicópteros, se cruzan y se entrecruzan sin dar jamás la impresión de desorden. El menor detalle de este «ballet» fantástico está perfectamente previsto.

Arriba, en la torre de control, el jefe de operaciones aéreas dirige, sobre una gran maqueta, pequeños bombarderos y cazas diseñados a escala. Sobre su mesa se repite el gigantesco «ballet» del puente.

Para colocarse contra el viento, el «Big E» se ha vuelto casi sobre su estela. Y rápidamente las órdenes lanzadas desde lo alto de la torre resuenan en el puente: «¡Get ready!» «¡Start the lifts!» «¡Start the jets!» «¡Start the props!» (Dispuestos. Salida de helicópteros. Salida de Jets. Salida de aviones de hélice.)

Primero los helicópteros, afectuosamente llamados por la tripulación «los ángeles». Después los grandes bombarderos a reacción, seguidos de los cazas, y en fin, los aviones de hélice.

Las cuatro catapultas podrían proyectar un Cadillac a 40 metros: aceleran un avión, en un centenar de metros, de 0 a 200 kilómetros-hora.

## treinta segundos de silencio cada día

Las seis: la tarde no ha terminado, pero para los hombres del mar es la hora de comer. Hay dos servicios en cada comida, y no hay que retrasarse. Siete bloques de cocina facilitan 13.800 comidas por día, o sea 12 toneladas de alimentos. Los marineros disponen de «self-service» corrientes, los oficiales de verdaderos restaurantes, donde los camareros se afanan ante largas mesas. Algunas veces, con ocasión de una fiesta, o simplemente para cambiar un poco de ambiente, se organizan «dinner aux chandeliers» en una atmósfera más íntima, donde se puede olvidar que se está en medio del mar dentro del caparazón de acero más moderno y eficaz del mundo.

El resto del tiempo las comidas son rápidamente despachadas. El trabajo en el «Big E» no se para nunca. En innumerables cafeterías se reúnen los que están libres de servicio. Allí se vea siempre las mismas caras, si bien cada una de ellas, como cada sala de descanso y cada bloque de camarote, acaba por tener su atmósfera propia.

En un ambiente de risas, choques de vasos, rictos de tenedores, música trepidante, distinta cada diez metros, según la elección de longitud de onda (transmite cinco programas diferentes la radio de a bordo) surge bruscamente de los altavoces una voz grave. Es el momento más emocionante de la vida diaria: la hora de la oración de la tarde. En un instante todas las actividades se detienen. Se hace un silencio absoluto. Las cabezas se inclinan, los hombres escuchan. La voz, que parece resonar en el fondo del océano, recita lentamente un corto pasaje de la Biblia.

De las bodegas al hangar, de la proa a la popa, el silencio reina durante treinta segundos. Treinta segundos de silencio al día...

Luego, la vida se reanuda. La inmensa fábrica vuelve a marchar. La mitad de la tripulación se acuesta, la otra vela. Cada uno está en su puesto. La noche ha comenzado.

(Reportaje de Claude Guellbert-Europress.)