

precios

REVISTA DE LA FUNDACIÓN HISTARMAR - AÑO 2 - Nº 2 - SEPTIEMBRE 2013

El museo regional
“Aníbal Paz”

El reflotamiento
del *Khronometr*

La 90 en
los Avisos

Secciones:

Ayer y hoy
Aviones con mística
Recorriendo lugares





Última navegación del Crucero
ARA *General Belgrano* por el
Canal Beagle rumbo al combate,
visto desde la Lancha Torpedera
ARA *Touwora*, 1982.

(FOTO NELSON OMAR PREC)



Puerto Nuevo, Buenos Aires. 1937.

pecios



Año 2,
Nº 2,
Septiembre/Octubre
de 2013

Editor Revista Pecios Ignacio Amendolara Bourdette

Diseño gráfico Guillermo P. Messina

Consejo de Administración

Presidente	Carlos J. Mey
Vice Presidente	Ignacio Amendolara Bourdette
Secretario	Daniel López Quesada
ProSecretario	Jorge Bergallo
Tesorero	Mariano Reguero
Pro Tesorero	Guillermo Berger
Consejero	Carlos Villa

Comité Ejecutivo

Presidente	Carlos J. Mey
Vice-Presidente	Ignacio Amendolara Bourdette
Vocal	Daniel López Quesada
Vocal	Jorge Bergallo
Vocal	Mariano Reguero
Vocal	Guillermo Berger

Consejo Académico

Jorge R. Bergallo	Marcelo Weissel
Eduardo Arona	Carlos Vairo
Julio M. Luqui Lagleyze	Verónica Aldazábal
Carlos Biscioni	Hernán Álvarez Forn
Pablo Pereyra	Roberto Rovere
Cristian Murray	Carlos A. Zavalla
Mónica Grosso	

info@histarmar.com.ar

Inscripta en la IGPJ de la Pcia. de Buenos Aires
el 15 de Julio del 2011.

Matrícula: 37461 Legajo: 168405

Los autores de los artículos publicados en la Revista Pecios son responsables del contenido de los mismos y no reflejan obligatoriamente la opinión de la Fundación Histarmar, quedando su interpretación a cargo de la apreciación de los lectores.

Asimismo, el Fundación Histarmar no se hace

responsable por la aplicación de los contenidos de los artículos publicados.

La Fundación Histarmar se reserva el derecho de propiedad de todos los artículos inéditos publicados en la Revista Pecios, pero previa comunicación a Info@histarmar.com.ar, autoriza su

Indice

- 4 **Palabras del editor de Pecios**
- 6 **Colaboradores de este número**
- 7 **El museo regional “Aníbal Paz”**
Mariano Reguero
- 13 **Ayer y hoy en imágenes**
- 14 **Aviones con “Mística” Curtiss CT-32 Condor**
Juan José Membrana
- 20 **Ayer y hoy en imágenes**
- 21 **Panorámica**
- 22 **Ayer y hoy en imágenes**
- 24 **La 90 en los Avisos**
Carlos A. Zavalla
- 33 **Los buques torreta o turret ships**
Carlos J. Mey
- 40 **El reflatamiento del *Khronometr***
Miguel Ángel Galdeano y Mariano Reguero
- 47 **Ayer y hoy en imágenes**
- 48 **A ctividades de la Fundacion Histarmar durante 2013**

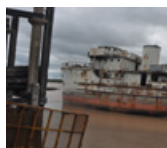


Foto de tapa:

Remolcador de Mar Clase Sotoyomo
ex *San José*, (Uruguay), ex *Lautaro* (Chile),
ex *ATA-122* (USA), abandonado en Ramallo,
Provincia de Buenos Aires, Argentina.

FOTO IGNACIO AMENDOLARA

reproducción parcial o total sin fines comerciales, a condición de mencionar, en forma clara, autor y fuente.; Cualquier otra situación requerirá la autorización de la Fundación Histarmar.

La Fundación Histarmar no asegura las condiciones, representaciones o garantías,

expresas o implícitas, así como el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable por cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos y/o servicios, o acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

Palabras del editor de Pecios

Bienvenidos a Pecios Nº 2



Quienes trabajamos para armar la primera edición de Pecios queremos agradecerles todos los comentarios positivos que hemos recibido por la revista y el interés que se ha generado en recibir una nueva edición.

Como el reloj es tirano para todo, especialmente para las cosas que tratamos de hacer con la máxima perfección posible, sabemos que todavía nos falta ajustar el período entre ejemplares. No solo lleva su tiempo armar cada artículo por parte de los autores, sino la selección y restauración de las fotografías para adaptarlas a un formato altamente visual como es una revista electrónica. Nos falta pero vamos a mejorando de a poco.

Me gustaría invitar a quienes tengan ganas de escribir artículos para PECIOS a que se animen y

se contacten con nosotros. Buscamos originalidad, experiencias, relatos, imágenes inéditas que sabemos perfectamente que están allí en sus bibliotecas y bauleras esperando ver la luz.

No es necesario ser profesional de la historia para que su trabajo sea publicado: Todo trabajo original y que brota de la pasión de uno, documentado correctamente y pensado en el receptor del mismo, siempre es un trabajo que emocionará, educará y entretendrá al lector.

Nuevamente, muchas gracias por leer PECIOS y siéntanse libres de comunicarse con nosotros por lo que crean pertinente.

Ignacio J. Amendolara Bourdette ✓





Fundadores

Carlos J. Mey
Carlos E. Villa
Gerardo O. Broglio
Guillermo C. Berger
Julio M. Luqui Lagleyze
Miguel A. Galdeano

Según el Acta Constitutiva de la Fundación y su Estatuto, la Fundación tendrá como objeto:

- A) *Promover la investigación histórica sobre temas marítimos, fluviales, portuarios y afines, entendiéndose por ello todo lo que se aplique al tema tal como navegación a vela o motor, elementos y equipos necesarios a tal fin en ámbitos marinos, fluviales, lacustres o terrestres, astilleros, sitios de reparaciones navales, sitios arqueológicos submarinos o costeros.*
- B) *Promover el rescate, restauración y conservación del patrimonio histórico marítimo y fluvial incluyendo documentación, objetos, buques, embarcaciones y artefactos navales de significación histórica y su puesta en valor y resguardo en sitios apropiados*
- C) *Establecer un sitio web donde se vuelquen los resultados de sus investigaciones y hechos y se publiquen los mismos. Publicar una gacetilla de prensa o publicación periódica donde se den conocer noticias referentes al tema y difundir las actividades de la Fundación.*
- D) *Promover la creación de una biblioteca de consulta especializada en este tema y la publicación de libros referidos al mismo.*
- E) *Promover la vinculación de los distintos centros de investigación del tema a nivel local e internacional, pero centrada especialmente en el ámbito centro y sudamericano; Promover el intercambio científico en estas áreas con centros educativos y la promoción de la arqueología e historia marítima en institutos de enseñanza.*
- F) *Concretar acuerdos de colaboración y cooperación con otras Fundaciones, ONG, Entes Gubernamentales, etc. locales, nacional e internacionales que tengan objetivos acordes a los de esta Fundación.*
- G) *Promover la creación de institutos de enseñanza de las disciplinas subacuáticas, arqueológicas y oceanográficas.*
- H) *Promover la creación de grupos de trabajo especializados en proyectos de investigación arqueológicos e históricos, los proyectos que sean elaborados por ellos y la publicación de sus conclusiones.*
- I) *Promover estudios oceanográficos, investigación subacuática y de preservación del medio ambiente marino.*
- J) *Promover la creación de un Museo Marítimo en o en la cercanía de Buenos Aires y de museos marítimos o fluviales en otros puertos del país.*



Colaboradores de este número



Miguel Ángel Galdeano

Maquinista Naval, entusiasta de la historia marítima y Miembro Fundador de Fundación Histarmar.



Mariano Reguero

Capitán de Fragata de la Armada Argentina, Buzo Salvamentista e Ingeniero Ambiental Entusiasta de la historia marítima.



Juan José Membrana

Capitán de Navío Aviador Naval (RE) Veterano de la Guerra de Malvinas .Miembro del Instituto Aeronaval.



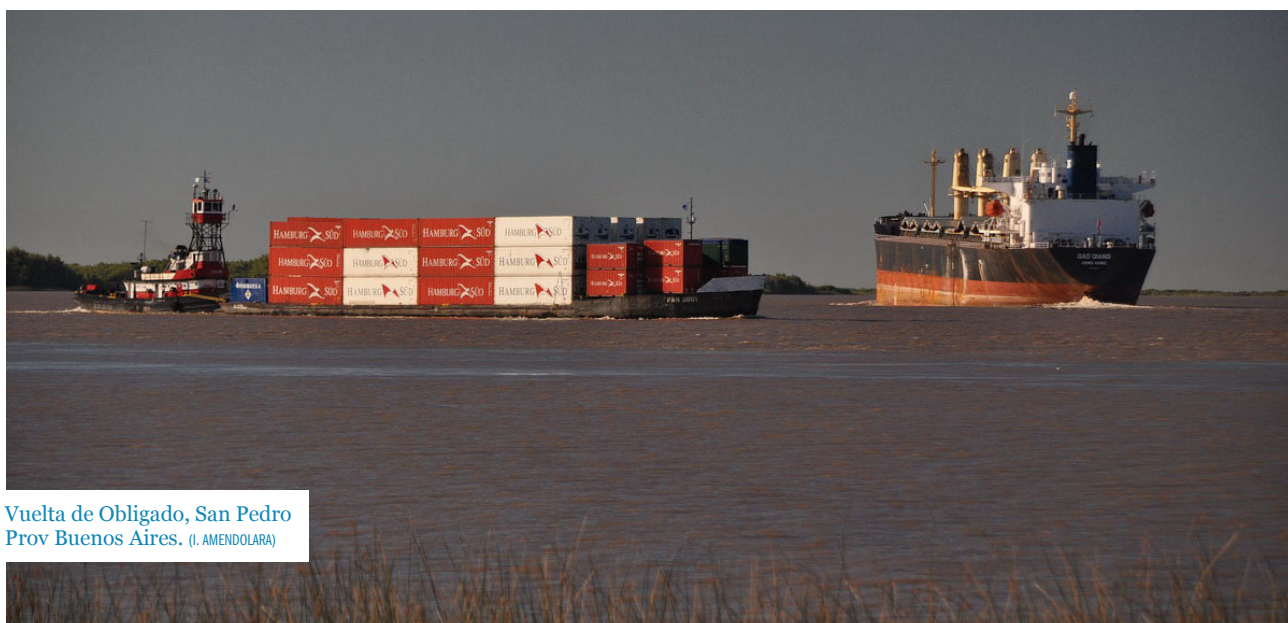
Carlos Julio Mey

Creador de Histarmar. Presidente de la Fundación Histarmar. Miembro de la Comisión Náutica de Buques Museo.



Carlos Zavalla

Capitán de Navío (RS) Submarinista. Director de los Buques Museo Fragata Sarmiento y Corbeta Uruguay.



Vuelta de Obligado, San Pedro
Prov Buenos Aires. (I. AMENDOLARA)

El museo regional “Aníbal Paz”

| Mariano Reguero



Tengo la suerte de poder escribir sobre el Museo Regional “Aníbal Paz” de Claromecó, Provincia de Buenos Aires. Digo suerte porque fue el destino el que me llevo a veranear desde niño en este lugar tan familiar y a la vez peculiar por los recuerdos que conservo.

Sr Aníbal Paz

De playas anchas e infinitas, de una conjunción de naturaleza pura donde se encuentran el campo y el mar. De veranos soñados con puestas de sol que son una verdadera obra de arte. Y de la gente de

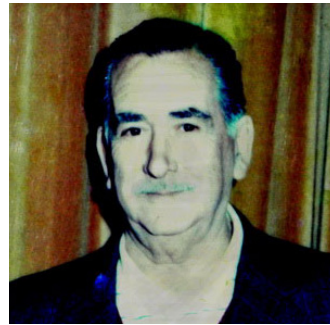


toda la vida, de aquellos personajes que ayudaron a darle vida al Claromecó que conocí y aquellos que le dan vida al pueblo que es hoy.



Son los que trabajan en forma silenciosa y ordenada, con seriedad y humildad, con una gran ambición por preservar el recuerdo y la historia, haciendo honor a sus antepasados. Como me dijeron alguna vez mis mayores, de obrar así, habla bien de las personas. Esto es porque no solo rinden homenaje a algo o a alguien sino que hacen en que aquellos que los han precedido vivan de alguna forma en la memoria colectiva e individual de las personas. Son las sociedades las que se organizan y la sociedad claromequense no escapa a ello.

Cuando me propuse a escribir un artículo para “PECIOS”, tenía el sano temor de explayarme en todo lo que significaba Claromecó para mí, perdiendo así el objetivo de contar sobre el museo. Pero a fin de cuentas, logre centrar mi atención en lo primero que me había propuesto: hacer una nota del Museo Regional “Aníbal Paz”.



Orígenes.

Aníbal Paz nació en el año 1922 en Claremont, y casi toda su vida la dedicó al comercio y en particular (cuando yo lo conocí) era dueño de una bar

llamado “El Farolito” que se encontraba ubicado frente a la antigua terminal de ómnibus de esta villa balnearia. Este lugar, punto de encuentro de par-roquianos locales y de Don Aníbal Paz, son merecedores de ser nombrados como una simbiosis. Es que aquí es donde comenzó la génesis de este apasionado coleccionista y preservador nato de la historia de su pueblo. No había dato que en su memoria no fuese preservado. Como dice Luca en un libro que hago referencia al pie:



“No hay otra designación para que la paz me llegue. La trae aquel caminante infatigable, de paso tranquilo. Aníbal Paz, un hombre de paz. Tal vez su anonimato resalta mas esa virtud.

Persona que fue servicial, colaborador sin búsqueda de recompensas y que por sobre todo llevaba en sus entrañas el amor a su tierra.”⁽¹⁾

Casado con Nelly Ferrando de Paz, maestra y compañera inseparable; Don Aníbal inaugura en el año 1988 (en el local donde se encontraba la anterior oficina de correos), la primer sede de lo que hoy conocemos como el museo regional.

Con mucho esfuerzo y ayudado por vecinos comprometidos con preservar el recuerdo y las historias, lograron adecuar este pequeño local a lo más cercano a un museo de pequeñas grandes cosas. Y es aquí donde comienza la grandeza de esta obra, ya que atendido por el y su señora esposa, daba ese toque mágico de agregar a las fotografías en blanco y negro las historias más extendidas y profundas emanadas de su propia voz, que la simple explicación del pie de foto. O agregar el lugar exacto donde se encontraron las boleadoras y las puntas

de flechas indias o cualquier objeto que se encontraba en exposición.

Comenzó así, a puro esfuerzo y con una sonrisa eterna y amigable... y con una señora, dama, maestra, esposa y poetiza. Que complemento! Así, en ese verano de 1988 se podía visitar el incipiente museo, con muy poco espacio y con una autentica colección compuesta con un de “todo un poco”: documentos, fotos, objetos que los lugareños donaban o dejaban en comodato para ser exhibidos, y un largo etcétera. Y al ser de “todo un poco”, es de alguna forma necesario clasificar para demostrar que hay diferentes materias que conforman la historia de Claromecó.

Es por eso, que desde aquel 1988 se han acercado al museo paleontólogos, historiadores, geólogos, arqueólogos, y todas las ramas del saber que veranean y veranean aquí. Se han acercado y se acercan para ayudar desinteresadamente en clasificar y catalogar las diferentes colecciones que posee. Es por eso que ha tenido un crecimiento importante hasta llegar a ser parte insustituible de la villa balnearia y uno de sus iconos a visitar.

Don Aníbal Paz fallece en 1998, a los setenta y seis años de edad y su obra es continuada por su Señora Nelly Ferrando de Paz, quien con tesón y paso firme avanza con el museo, logrando mantenerlo vivo y

(1) “Historias vividas en Claromecó”, A.V.I.C. (Asociación de Vecinos Interesados en el Claromecó que queremos). Editorial Dunker. Buenos Aires, 2009. Página 80.

en crecimiento (de riqueza patrimonial en cuanto a colecciones se refiere). Para ese entonces, ya había un grupo de vecinos organizados en lo que se llama la Asociación Amigos del Museo Regional “Aníbal Paz” que se declaran muy comprometidos no solo a mantener el museo sino a expandir y preservar todo aquello que tiene de histórico Claromecó.

Hoy en día, el museo ha experimentado cambios para mejor ya que a la gran iniciativa dada por su fundador, le siguió su cambio de sede a un lugar quizás más escondido pero un poco más grande para poder exhibir mejor sus colecciones. Sin embargo, el lugar donde se encuentra ahora, dista mucho de ser el mejor lugar para un museo ya que esta por detrás de la sede de la Delegación Municipal y en donde era el bar de la antigua terminal de ómnibus. No obstante su visita no deja de ser más que interesante. Pero las actuales autoridades de la asociación, que son quienes manejan la dirección de este museo, no se dan por vencidos. Ya han establecido un ambicioso proyecto de construir su sede propia y se encontrarían los planos aprobados y el terreno ya comprado para continuar con la construcción con la colaboración de particulares. Esto último, creo que es el reto mayor para este museo ya que lo hará despegar y mostrar todo el esplendor que guarda por falta de espacio.

El museo

Más allá de su ubicación actual descrita en párrafos anteriores, cabe de destacar que el museo creció y mucho en los últimos años. No solo se encuentra su patrimonio en la sede sino que también es custodio de las instalaciones de la ex estación del INTA a unos kilómetros del pueblo por el camino del arroyo. Pero también, es necesario agregar que han puesto en valor una representativa lanchón de pesca que data de las buenas épocas de la pesca embarcada artesanal: el “DELFIN” y que se halla expuesto en los terrenos del faro. Es decir, el museo tiene hasta su propia embarcación museo preservada y perfectamente restaurada por manos solidarias.





Por esta causa, y por una serie de elementos que hacen a la arqueología subacuática y la preservación de la historia marítima argentina en sus más variadas formas, es el motivo de esta nota. Como esta presentado al día de hoy, el Museo Regional cuenta en este aspecto con una colección muy completa de fotografías e historia documentada de la pesca artesanal y su época **de oro, cuando solía tener una flota de alrededor de cincuenta embarcaciones a vela y motor** que salían directamente de la costa. Tal cual como lo hacen hoy, pero en aquel entonces la tracción era a sangre, con caballos.

En cuanto a la arqueología subacuática, es sabido que estas costas eran frecuentadas por buques mercantes de todos los tamaños (sobre todo en el siglo XIX) que seguían su ruta a Bahía Blanca o al sur contorneando la costa a los efectos de no perder distancia y tiempo para arribar a destino. Esto, ha llevado a la ocurrencia de más de un naufragio en lo que las costas claromequenses se refiere; y hay datos fehacientes de los mismos. No obstante, el desarrollo de este tema será motivo de un artículo mayor por parte de HISTARMAR, ya que de hecho amerita el tema para desarrollarlo en profundidad.

Volviendo al museo, se puede apreciar que entre todo el material exhibido, hay dos temas que son característicos para la historia marítima y la arque-

ología submarina. En el medio de tantas colecciones arqueológicas y paleontológicas y a la manera de lo que divide a la sala en dos, hay paneles con fotografías de la construcción del faro, del casco de estancia de los Belloq, y una nutrida serie de fotos con la historia de la pesca artesanal y su auge en el siglo pasado. Tema que es muy vasto también y que corresponde a un espacio de la historia marítima argentina y de la provincia de Buenos Aires muy poco conocida y digna de dedicarle un posterior artículo también. He aquí

hay una razón para la presencia de HISTARMAR y este artículo en PECIOS.

Pero también esta la razón de las vigas de un naufragio acaecido en el siglo XIX, muy cercano a la costa y al pueblo que despierta curiosidad. Y aquí empieza la parte arqueológica submarina, ese navío esta por ahí, su quilla, sus restos y que sería bueno apoyar a esta iniciativa de preservar y mantener estos restos de madera en buen estado. Aun mas, de investigar y ayudar a la Asociación Amigos del Museo a progresar mucho más de lo que han hecho.

Hay también, libretas de embarco y un tacómetro del "CHARRUA" (ex "LE MAIRE") que encallo sobre la costa en entre Claromecó y Orense. Historias que tocan de cerca. Pero hay mucho mas y es bueno seguir investigando y profundizando todo la información que tiene este museo y los integrantes de la Asociación. Respecto a ellos no tengo otra cosa que admiración y agradecimiento por haber recibido a un representante de HISTARMAR. La calidez de su actual Director el Sr. Fermín José Massigoge, de Hugo Horacio Cortés y la información aportada con tanta pasión y desinterés y de Carlos Ernesto Bancur por su tan buena predisposición y bonhomía hacen que amerite tener un contacto más asiduo para ahondar en la historia marítima y la arqueología marítima en un sector de la costa bonaerense muy poco relevado.

Es así, como vale la pena llevar a cabo este artículo, escribirlo y revisarlo. Volver a leerlo y ver que no falte nada, por varias razones: por respeto a quien la fundo este museo tan desinteresadamente, por respeto a su señora esposa que siguió el camino trazado, y por respeto a la Asociación de Amigos que están haciendo un esfuerzo descomunal y desinteresado por un museo mejor, sin la ayuda del Municipio y con la ayuda anónima de muchas manos y de gente que pone el hombro.

Por eso es un tema digno de mostrar, al menos en este pequeño artículo inicial como para darlo a conocer y mostrarlo en sociedad.

Por último, solo unos versos de un poema, que se llama “Adiós al Claromecó del Cuarenta y Seis”, de Nelly Ferrando de Paz:



*“Que poco va quedando de esos años,
El faro... la gruta... los nueve chalets...
Adiós Claromecó de mis amores!
Treinta lanchas salían a pescar!
Y tenías frente al mar un reloj blanco
Y un aire de tarjeta postal...!”*





Muelle Nuevo Isla Martín García
Provincia de Buenos Aires 1903-2012
(FOTO 2012 JOSÉ KUCHER)



Aviones con “Mística” Curtiss CT-32 Condor



Tragedia en Chillan, 1939.

El apoyo argentino, a través de la aviación de la Armada

El avion, su tripulación y una misión: “salvar vidas”

| Juan José Membrana

Había finalizado 1938, el mundo en crisis se debatía entre la frágil paz y una posible guerra, peor aún que la más grande hasta entonces conocida y que solo 25 años atrás había desbastado a Europa.

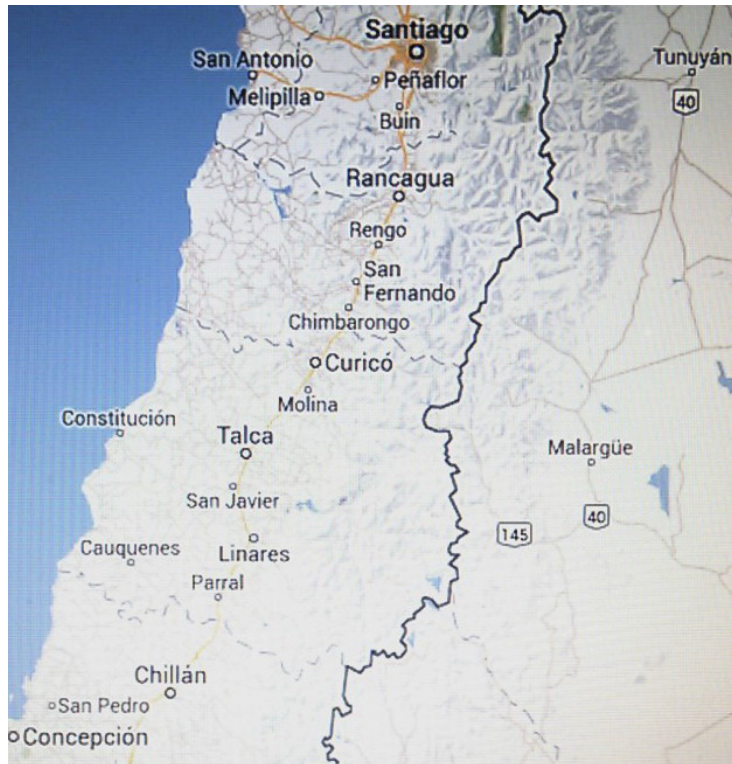
La Aviación estaba alcanzando su madurez, los aviones del momento ya no eran frágiles maquinas que buscaban record de altura, velocidad o tiempo de vuelo, ya podían navegar con seguridad, habían

cruzado los océanos, mares, selvas, cordilleras y desiertos en todo el planeta, pero por sobre todo ya tenían aplicaciones practicas para el intercambio de personas, correo y algo de carga.

En esta parte del mundo, la República Argentina pese a la crisis mundial era el lugar de la esperanza, el lugar donde todo era posible y donde los gobiernos trabajaban por el desarrollo de sus



Imágenes locales, de los restos de la ciudad de Chillán.



El avión Sanitario Ambulancia.

habitantes, lejos de los potenciales conflictos del viejo continente.

Dentro de ese desarrollo también se incluía a sus Fuerzas Armadas y sobre todo a la aviación, ese año en particular para el 09 de Julio □ Día de la Independencia, el desfile militar había incluido la participación más numerosa de aviones hasta ese momento, un total de 178 aviones (144 de la Aviación de Ejército y 34 de la Aviación Naval) que podían volar y operar en conjunto. Ya no existía prácticamente ningún rincón de la Patria al cual un avión no pudiera alcanzar. Dos de esos pilotos fueron el Teniente Payer y el Suboficial Bazzani.

Pero en ese enero de 1939, colosales fuerzas naturales estaban terminando de acumularse muy profundo hacia el centro de la tierra y solo esperaban un ultimo movimiento para desatar su furia apocalíptica en algún punto del cinturón de fuego del Pacífico.

El 24 de enero de 1939, 400 Km al sur de Santiago de Chile en la ciudad de Chillán, el día había co-

menzado con las noticias locales difundidas por el periódico de la cercana Concepción, que hablaba de las críticas horas que Europa vivía, de la mano de una Alemania desafiante que se alzaba belicosa para desconocer los tratados existentes. Al mediodía el sol del verano agobiaba a los lugareños pese a la latitud sur donde su existencia transcurría y solo el fresco del atardecer les traería un alivio al entrar la noche.

Un silencio premonitorio, profundo, fue la señal, pero ya casi todos se habían entregado al descanso y a las 23:32 hs la terrible potencia de la naturaleza implacable sacudió las placas tectónicas, arrastrando con cuanta edificación existía en Chillán.

El sismo alcanzo los 8 grados de la escala Mercalli y dejo de manera instantánea un saldo de entre 20 y 30 mil víctimas, aunque más tarde sólo se lograría sepultar a 5648 personas identificadas, para el resto su triste final definitivo fue simplemente una serie de fosas comunes.

Todas las comunicaciones se cortaron y lentamente se tomó conocimiento de la magnitud de la tragedia, la terrible noticia fue confirmada al sobrevolar la ciudad un avión del ejército Chileno, nada quedaba de la ciudad de Chillán solo escombros y destrucción por doquier.

Nuestro Gobierno con el apoyo de todo el país, decidió ir en Ayuda de nuestro pueblo vecino y en

particular la Aviación Naval fue quien materializó ese apoyo para asistir en todo lo posible al traslado de heridos, la principal razón para esta decisión, fue que hacia tan sólo dos años (en 1937) se habían recibido, nuevos de fabrica, tres aviones bimotores Curtiss Cóndor, biplanos y de gran capacidad de carga, de los cuales uno de ellos estaba equipado como avión ambulancia, el matricula 3-Gt-2, y estaba destacado en la Base Aeronaval Punta Indio.

La comisión estuvo compuesta por la tripulación técnica y el equipo sanitario, ellos fueron:

Comandante de Avión y Jefe de Comisión
Teniente de Fragata Aviador Naval (TFAV), Dn. Armando Payer

Piloto
Suboficial 1° Piloto, Andrés Bazzani

Mecánico
Suboficial 2°, Ovidio Gene

Ayte. de Mecánico
Cabo, Martedi

Radio
Cabo, Antonio Silva

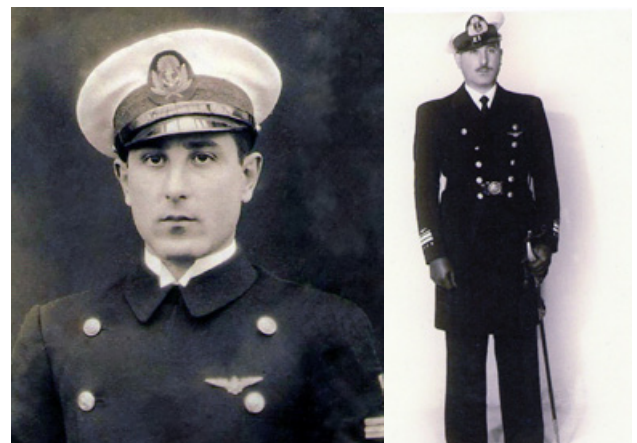
Médico
Dr. Ernesto Escudero

Enfermeros
Tres de la Secretaría de Salud Pública (sin poder identificarlos)

Copias de páginas de la Libreta de Vuelo, del Suboficial Antonio Silva, sobre esta Comisión.



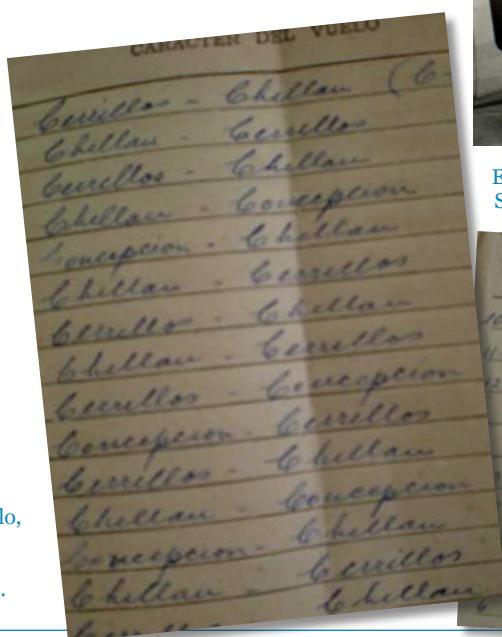
EL TFAV, Dn Armando Payer, a la izq. como Cadete en 1925 y a la der. como TFAV en 1940.



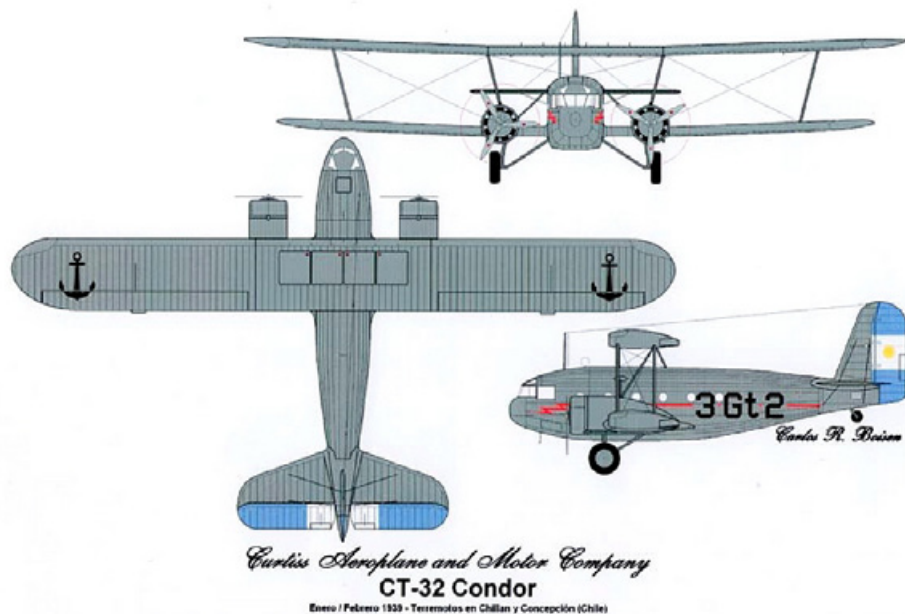
El Suboficial Andrés Bazzani, a la izq. como piloto en 1935 y a la der. como SMAE en 1943.



El Cabo Antonio Silva en 1939 y en la actualidad (98 años) como Suboficial (Re).



FECHA	VUELO N°	Tipo del avión	N° del avión	Duración del vuelo	PILOTO	2° PILOTO
10-2-39	65	Condor	3572	2 10	Andrés Bazzani	
11-2-39	66			1 00		
12-2-39	67			1 30		
13-2-39	68			2 40		
14-2-39	69			0 45		
15-2-39	70	Condor	3572	0 35	Andrés Bazzani	
16-2-39	71			1 35		
17-2-39	72			1 00		
18-2-39	73			2 45		
19-2-39	74			1 35		



Medalla de la "Orden al Mérito" recibida por el TFAV Armando Payer (Familia Payer).

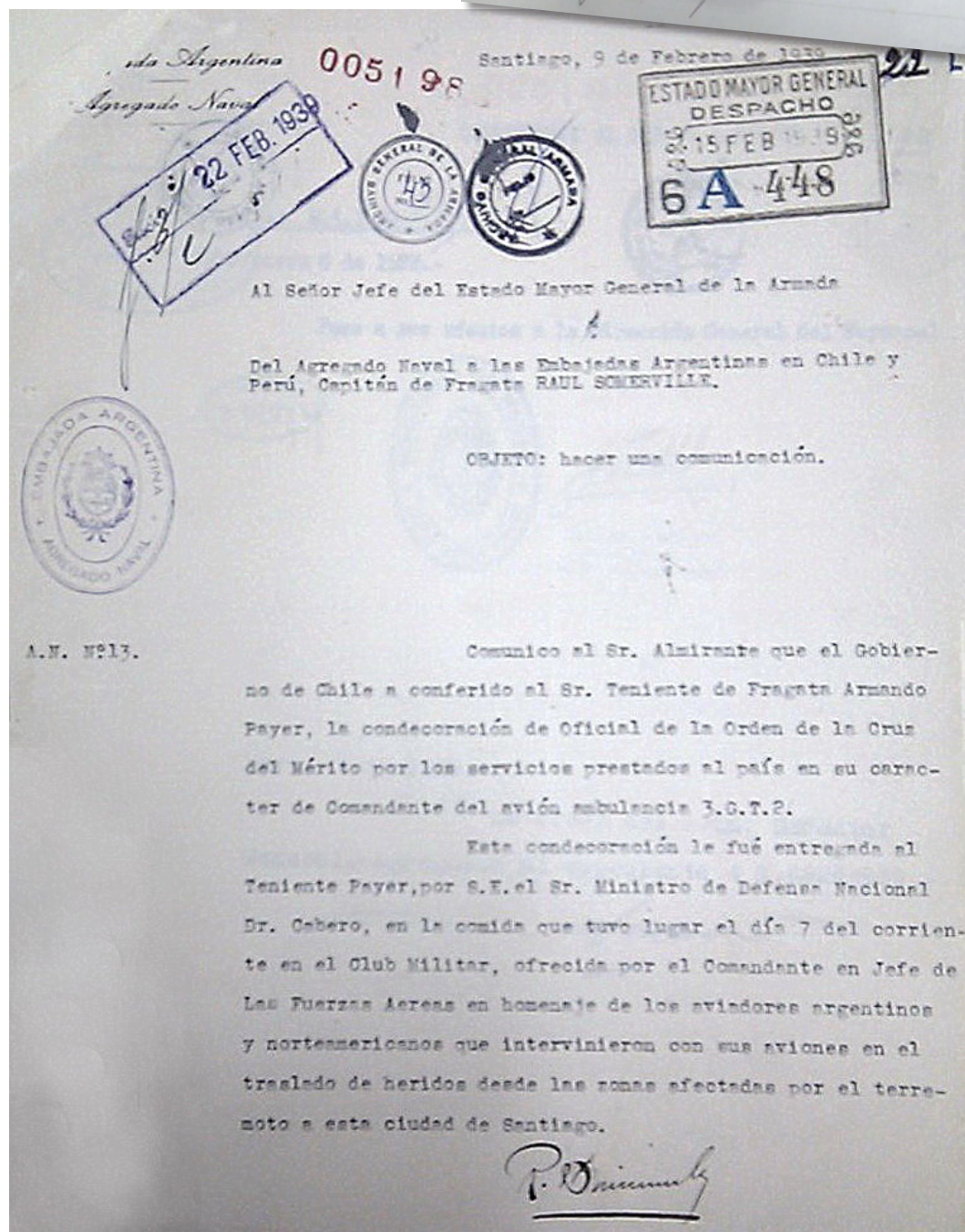


El traslado se inició en Morón el 28 de enero, haciendo escala en Villa Mercedes (San Luis) y Mendoza, llegó al aeropuerto de Los Cerrillos en Santiago de Chile el 30 de enero.

De inmediato comenzaron los vuelos sanitarios habiéndose completado treinta y dos (32), en quince días de operación, totalizando 55 horas de vuelo.

El regreso se cumplió con un trayecto similar al de ida, el 12 de febrero de 1939.

El gobierno de la República de Chile, agradeció oficialmente la ayuda y condecoró al Comandante de la Misión, TFAV Armando Payer, con la "Orden al Mérito" en el grado de Oficial, el 29 de marzo de 1939.



nacimiento de la Aero-
náutica Argentina.

El 01 de abril de 1924
ingresó a la Escuela Na-
val Militar y egresó con
sus compañeros de la
Promoción 57° el 30 de
noviembre de 1931.

Luego formó parte del
10° Curso de Aviadores
Navales, recibiendo sus
Alas el 29 de noviembre
de 1934.

Recibió, merced a sus
habilidades y dedicación
profesional, el entrena-
miento como uno de los
primeros Instructores
en vuelo por Instrumen-
tos preparados por el
Instructor Alemán Rho-
llandt y el avión Junker
W-34 (Matrícula 1-E-
65), en 1938.

Su existencia terrena
fue intensa pero también muy corta, un accidente
de aviación el 07 de agosto de 1941 tronchó su
vida, mientras enseñaba a otros el difícil arte del
vuelo por instrumentos en un monomotor Stin-
son Reliant SR-10 matrícula 1-E-67, en la Ría de
Bahía Blanca.

Pero ¿ Quienes fueron estos hombres Argentinos,
intrépidos, hábiles y claro ejemplo de valores para
los Argentinos de hoy :

El Teniente de Fragata Dn. Armando Payer, nació
el 28 de febrero de 1908, dentro del mismo año de



El Suboficial Primero Radio, Antonio Silva, a la derecha con las Alas Chilenas en reconocimiento a las jornadas valientes de 1939.



El Suboficial Mayor Andrés Bazzani, formó parte del 4° Curso de Pilotos de Hidroaviones en junio de 1929, fue Instructor de Vuelo de varias generaciones de Pilotos Navales, así como también piloto del Grupo de Transportes Navales.



Suboficial Bazzani y familia en la Base Aeronaval Punta Indio.

Alcanzo la máxima jerarquía y pasó a retiro como Suboficial Mayor Piloto el 15 de mayo de 1943.

El Suboficial Antonio Silva, formó parte del Curso de Radio de la Escuela de Mecánica de la Armada en 1937, su ejemplar vida esta descripta en varias páginas de Histarmar, cuyas fotos emblemáticas ilustran la última parte de esta crónica. Aún hoy con su longeva energía, nos sigue alimentando el pañol de los recuerdos y se ha transformado en una fuente de consulta viviente de la ya casi Centenaria Aviación Naval de la Armada Argentina. ✓

Película de época

<https://www.youtube.com/watch?v=RQ3NSfjqA9U>



Avenida de las Palmeras (Hoy Avenida Sarmiento) Escuela Naval Militar en lo que fuera la Casa de Juan Manuel de Rosas, Parque 3 de Febrero Ciudad de Buenos Aires, 1903 2013.

(FOTO 2013 I. AMENDOLARA)



Monumento “Guardacostas”
Escultor Oscar Mirwald.
Prefectura Naval Argentina.
Puerto Madero.
Ciudad de Buenos Aires
(FOTO IGNACIO AMENDOLARA)





Buque de Instrucción ARA *Capitán Brizuela* llegando a El Tigre luego de ser radiado a fines de los 70's. Hoy en el Río Luján, Tigre, Provincia de Buenos Aires.

(FOTO 2012 I. AMENDOLARA)



"Operación UKA UKA"
HMS Glamorgan alcanzado por un misil MM-38 Exocet

"Reconocimiento armado"
El Teniente Owen Cripps sobrevuela la Flota en San Carlos

Ilustraciones históricas del Conflicto de Malvinas

"Misión de rescate"
El Aviso ARA Alférez Sobral es atacado con misiles

"Sunray is down ...over!!"
El Comandante Ledesma sobrevuela la Flota en San Carlos

CAMPO DE BATALLA DIGITAL

Te lleva al frente de combate

Láminas en venta en el Instituto de Publicaciones Navales

Galería Larreta Local 28, Florida 971 o San Martín 954, Buenos Aires
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43

Ilustraciones por encargo
Ventas y Contacto: campodebatalladigital@gmail.com



- Inspecciones Subácuas
- Batimetrías
- Video y fotografía submarina
- NDT Ensayos no destructivos
- Obras submarinas
- Inspecciones de tuberías
- Remoción de pilotes
- Corte y soldadura subácuas
- Inspección subácuas de estructuras
- Dragados especiales
- Búsqueda de elementos sumergidos
- Cables submarinos

hydroservices S.R.L.
Salvamento y Buceo



CONTÁCTENOS

B/P Estrella de Sur 1134 (ex 1007)
(7600) Puerto Mar del Plata
Provincia de Buenos Aires - Argentina
Tel/Fax: 0223-480-6002
GRATIS 0223-480-6002
Celular: 0223-156195209
info@hydroservices.com.ar
www.hydroservices.com.ar

Representante en Puerto Quequén
Calle 24 N° 3738 | Puerto Quequén
Teléfono: 02262-430648
GRATIS 02262-430648
Celular: 02262-15488338
Juan Piotto jpiotto@redep.net



MISION MALVINAS

RADIO AM 680

MARTES 2100HS

ONLINE

WWW.AM680.COM.AR

DISEÑADO POR PRELOADER

Constitución
Confederación Argentina

*...del Pueblo de la Confederación Argentina
 ...constituyentes por voluntad y elección de los
 ...del pueblo argentino...*



La 90 en los Avisos | Carlos A. Zavalla

Los Avisos son buques imprescindibles en todas las Armadas. Ellos cumplen las más diversas funciones. Cuando no hay un buque especialmente diseñado para cumplir una tarea o misión se designa un Aviso. Por eso estos buques han sido escuela para los jóvenes oficiales y tenemos un dicho para calificar a los oficiales muy estructurados. La frase “a éste le falta Aviso” resume la falta de experiencia para enfrentar situaciones imprevistas con pocos medios, con gente poco especializada, a veces con algunos un tanto indisciplinados, pero

en general muy marineros y con gran espíritu de buque. La Plana Mayor era casi una Plana Menor ya que la integraban un Teniente de Navío como Segundo, un Jefe de Máquinas que hacía sus primeras armas luego de la EPONA, un Teniente de Corbeta moderno y dos Michis. Con mal tiempo, el movimiento del buque hacía rendir tributo a Neptuno a la mayoría y el rancho lo improvisaban con espíritu solidario los que podían mantenerse en pie. Cubrir las guardias en esas circunstancias era cuestión de honor.



Aviso ARA Irigoyen / FOTO: IGNACIO AMENDOLARA

Las dotaciones y la fricción

Uno de los primeros en prestar servicio en esos buques fue Sergio Gómez Roca en el Aviso ARA *Comandante General Irigoyen* que tenía apostadero en Ushuaia y operaba en apoyo de la campaña antártica. En esos años, existía una Compañía de Disciplina a la cual se enviaban castigados a los marineros y Conscriptos de muy mala conducta. Vivían en la antigua cárcel de Ushuaia y la pasaban muy mal. Aquellos que, aunque lo merecían, no tenía cabida en la citada Compañía de Disciplina eran destinados al *Irigoyen*. En el Aviso estos indisciplinados se contagiaban del espíritu de buque y mejoraban su conducta.

Eran épocas de tensión con Chile por las Islas del Canal de Beagle. Poníamos en servicio la baliza del Isote Snipe y los chilenos la reemplazaban por una de su servicio hidrográfico. El *Irigoyen* se encargaba de estas tareas además de ir a fondear en Rada Picton, rechazar la nota de protesta de los chilenos o protestar cuando la que estaba fondeada era su lancha patrullera *Ortiz*. Al navegar por el canal Beagle se producían cruces con los chile-

nos a corta distancia, a veces con peligro de abordaje para demostrar cada uno que navegaba por aguas propias y en ocasiones, con la gente en los montajes cubriendo puestos de combate.

Una de vacas

Otro “michi” destinado a un Aviso fue Jimmy Barletta en el *Chiriguano*. El Comandante lo llamaba “el científico” porque se pasaba el día preparándose para

ir a la facultad, lo que logró finalmente fruto de su perseverancia para estudiar a pesar del rolido y cabeceo. Estando de estación en Ushuaia en reemplazo del *Irigoyen* y como había vacas sueltas en los barrios militares y la pista de aeronaval, el Jefe de Base ordenó llevarlas a Isla de los Estados, tarea a cargo del *Chiriguano* con Jimmy como “vaquero de mar” que lingaba las vacas y las colgaba de la pluma para embarcarlas, repitiendo la maniobra inversa en la Bahía Flinders. El Juez acusó al Jefe de Base de cuatrismo, por lo que durante algún tiempo, para evitar conflictos con la policía que tenía orden de detenerlo, se trasladaba en lancha desde su casa en la zona militar a la base. También Carlos Quintana prestó servicios en el *Chiriguano* y vivió algunos incidentes con las patrulleras y lanchas torpederas en el Beagle durante el período de estación en Ushuaia que cubrían esos buques mientras el *Irigoyen* hacía sus reparaciones en Buenos Aires.

Mas tarde el *Chiriguano* pasó a servir en la Capitania de Puerto en la Base Naval de Puerto Belgrano y Raúl Laterrade, Teniente de Navío, fue su Comandante a Cargo.



Aviso ARA Chiriguano / FOTO: VÍA BERNARDO VISCONTI

Viejo Llano prestó servicios en 1966/7 en el Sanavirón como Jefe de Navegación y Operaciones. Destaca la solidaridad en los Avisos señalando que el que no se mareaba, ya fuera Conscripto o Comandante, se hacía cargo de la cocina.

Buscando petróleo

En nuestros años mozos había dos Avisos grandes, *Irigoyen* y *Zapiola*. Dos robustos ATF de fines de la Segunda Guerra Mundial, diseñados para sacar a remolque del campo de batalla a los buques averiados, con 1650 toneladas de desplazamiento y una formidable máquina de remolque, filaban 14 nudos. El *Zapiola* dependía del Servicio de Hidrografía Naval y hacía campañas de larga duración en mar abierto. Juan Carlos Castro fue designado Jefe de Navegación a fines de 1966 mientras el buque cumplía una campaña geofísica en el Golfo de San Jorge.



Aviso ARA Zapiola / FOTO: DEP. ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES

Al Comandante le gustaba la pesca y autorizó a Caicho a bajar velocidad y pescar durante su guardia de 4 a 8, con un gran embudo que largaban con el tangón. Sacaban mucho pescado y la gente se levantaba para ayudar. Durante esa campaña se determinó la existencia de petróleo en el Golfo. En otra campaña midieron la corriente de Coriolis frente a Mar del Plata. Fueron dos años de servicios en ese magnífico buque que se perdió en la Antártica al quedar montado sobre una gran roca navegando en un paso poco conocido.

El Grupo Cóndor y las pollas ponedoras

En 1966 fui destinado al *Irigoyen* como Jefe de Material Naval y Armamento. Sacábamos la lana de las estancias, llevábamos pobladores a distintos lugares y manteníamos el balizamiento. Recorriamos la zona para afirmar la soberanía en esas aguas en permanente disputa. El *Irigoyen* tenía su apostadero permanente en Ushuaia y durante el verano hacía el apoyo a la Campaña Antártica. Era el primer buque en llegar apoyando desde el Drake los vuelos glaciológicos, jugaba de perrito de los mandados durante toda la campaña y finalmente hacía la última recorrida retirando rezagados de las bases, cerrando y precintando los refugios usados durante el verano.

En Ushuaia había un tambo de la Marina que nos proveía de una docena de huevos por semana y la diversión era ir los miércoles al aterrizaje del DC-4 de la línea aeronaval para ver quienes llegaban. Algunas veces, cuando las nubes cubrían la zona, todos colaborábamos escuchando el ruido del DC-4 tratando de verlo en algún claro y allí, rá-

pidamente el Jefe de la Estación Aeronaval, micrófono en mano desde la pista, lo dirigía para hacerlo penetrar. Caso contrario se destacaba a Río Grande a esperar mejores condiciones. La llegada de un buque de Transportes Navales brindaba la oportunidad de conseguir una horma de queso fresco, manjar muy apreciado pero de difícil obtención. Salvo esas dos “delicatessen” el menú consistía en víveres secos, cholgas hasta que nos hartamos de comerlas y espantosos ¡ ravioles en lata !

Las reparaciones anuales del buque se hacían en Buenos Aires, en el Arsenal Naval de Dársena Norte. En una hábil maniobra, nuestro comandante, cuyo nombre coincidía con el del buque (CC Carlos Lorenzo Irigoyen, hoy Vicecomodoro del YCA) conocedor como submarinista de las posibilidades de la Base Naval hizo una escala en Mar del Plata para desembarcar allí la munición porque debíamos entrar a dique seco con las santabárbaras vacías. Dos días en “Conga”, indicativo de la base, no venían nada mal luego meses en Ushuaia.

Al finalizar las reparaciones hicimos nuestra escala en Mar del Plata para embarcar la munición. Como Jefe de Material Naval tenía la responsabilidad de la carga que consistía en innumerables latas de pintura, una chata de madera, miles de cacharros diversos y nada menos que doscientas pollas ponedoras raza Leghorn. Asigné prioridades; pintura, embarcaciones y cacharros, bien trincados en cubierta. Las pollas en la bodega 3, la mas estable, con un cuidadoso procedimiento de alimentación, ventilación y limpieza diaria de enjaretados. En Mar del Plata improvisé un buen gallinero para que las blancas pollitas tuvieran su esparcimiento, picotearan un poco de pasto y juntaran fuerzas para las duras condiciones de mar que nos esperaban. Hasta allí ninguna baja.

Ya rumbo a Ushuaia, veníamos bastante bien, sin bajas pese al movimiento de roldo y cabeceo del *Irigoyen* cuando nos enteramos del secuestro del avión de Aerolíneas por parte del Grupo “Condor” y su aterrizaje en Malvinas. Tuve un mal presagio,

estábamos a tres días de Ushuaia, los mas duros en cuanto a condiciones de mar cuando dos Leghorn pasaron a terapia intensiva y las perdimos. Fue muy triste, calculé que tendríamos mas bajas cuando recibimos el despacho que nos ordenaba permanecer en zona para apoyar el regreso al continente del avión secuestrado. Como se demoró el regreso nos fuimos a la Isla de los Estados, bien adentro de San Juan de Salvamento y ¡GALLINAS A CUBIERTA!, a tomar sol y aire, a reponerse y esperar. Allí estuvimos desde el 29 de septiembre hasta el 6 de octubre cuando nos destacamos al Norte a nuestra estación de apoyo entre Malvinas y Río Gallegos. El 8 de octubre seguimos por la frecuencia de control de aviones el despegue del DC-4 de Aerolíneas y poco después de las felicitaciones de Ezeiza, muy emocionados felicitamos a la tripulación del avión, ante la sorpresa de Ezeiza que preguntó ¿quien es el Aviso *Irigoyen*? Es así, los Avisos casi nunca tienen un reconocimiento por sus acciones. Llegamos a Ushuaia con nuestra valiosa carga de 198 pollas ponedoras, bien amarineradas, con un fuerte espíritu de Aviso, que harían las delicias de una docena de huevos por semana para cada familia de allí en adelante.

Las tradiciones y los pingüinos

En toda profesión hay tradiciones que se van aprendiendo a lo largo de la misma. Recuerdo mi primera campaña antártica a bordo del *Irigoyen*. Iniciábamos las tareas acondicionando los destacamentos y refugios que habían permanecido cerrados durante la internada. Fui al Destacamento Tte. Cámara en la lancha grande (cariñosamente llamada “La Tarta”) y al regresar a bordo, pese al cansancio, advertí un ambiente jocoso entre los marinos que me llamó la atención. Pensé que habrían realizado alguna picardía. Efectivamente, habían embarcado unos pingüinos escondidos en cajones. Neófito antártico, bisoño en las cosas del mar y sus tradiciones, no di importancia al asunto y me sumé al almuerzo que compartíamos con el Comandante en la cámara de oficiales.

Al comentar la picardía de los marineros, el Comandante puso el grito en el cielo y ordenó tirar de inmediato los pingüinos al agua. Abruptamente interrumpido el almuerzo, salimos todos precipitadamente a cumplir la orden que se ejecutó en poco menos de cinco minutos. Fui severamente reprendido, se me explicó enfáticamente que los pingüinos a bordo (en cualquiera de sus formas; animal, muñeco, adorno, disfraz, jarra para vino, etc.) traen mala suerte y provocan desgracias. Pasamos varios días de vigilia en máxima alerta y ante cualquier problema menor que sucedía abordo sentía sobre mí las miradas y el llamado reproche de los demás oficiales. Aprendí la lección y la enseñanza se fue reforzando a lo largo de mi carrera con el conocimiento de muchos casos que justificaban la reacción rápida y el enojo del Comandante.

A propósito, en su última campaña, el *Irizar* tenía una enorme mascota de ¡¡UN PINGÜINO!! , de dos metros de alto, disfraz con el que se vestía un cabo y participaba en todas las ceremonias y formaciones. Todo el mundo se sacaban fotos con la mascota. Espero que el disfraz del pingüino se haya quemado en el incendio y así agotado su “flujo” y sus restos se hayan retirado rápidamente del buque. Algunas tradiciones y enseñanzas han caído en el olvido y eso, en el mar, se paga caro.

Tomando recaudos

Un suboficial tripulante del *Irigoyen*, cuando era cabo fue el único sobreviviente de la dotación del Aviso *Guaraní* que se hundió en La Hoya prestando apoyo a un vuelo a la Antártida. Se salvó porque estaba internado en el Hospital y no embarcó. En todas nuestras zarpadas, el Comandante llamaba a este suboficial al puente y recién entonces ordenaba sacar planchada y soltar amarras. Una vez alejados del muelle autorizaba al suboficial a retirarse del puente.

Algo más que fricción

En el querido Aviso *Irigoyen* me relevó en 1967, Jorge Marín , futuro artillero. Ese año entró en



Aviso ARA Yamana / FOTO: DEP. ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES

erupción el volcán de la isla Decepción y el Irigoyen se destacó a recuperar al personal del Destacamento Naval cuyo Jefe era el Gaucho Domenech.

La situación con Chile era bastante tensa y durante un ejercicio de defensa de la base, una lancha torpedera chilena entró a la bahía por el Paso Chico. Se le ordenó al *Irigoyen* abrir fuego intimidatorio a proa de la lancha con las Boffors 40/60. El Flaco tiró una ráfaga bien apuntada, dos esloras a proa y vio con preocupación varios piques cortos, rebotes y proyectiles que pasaban exactamente sobre la lancha mientras varios mas estaban aun en vuelo. Todavía no se explica como no le pegaron. Fue su bautismo de fuego.

Luego fue 2do Comandante del Aviso Yamana, que era un Aviso de la Flota de Mar con estación en Puerto Belgrano. El mismo año, 1972, Rolfi Hasenbalg fue segundo del Aviso *Sanavirón*. Navegaban con la Flota, hacían misiones de apoyo en los fondeaderos, guardia a cuatro horas de aviso como buques de salvamento y la estación en Ushuaia.



En 1982, Jorge Marín fue Comandante del Aviso *Irigoyen* y participó de la Guerra de Malvinas como integrante de la FT 50 de Búsqueda y Rescate. Tenía apostadero en Mar del Plata, en realidad apostadero virtual, porque zarparon el 3 de enero y recién volvieron a Mar del Plata el 21 de septiembre para volver a zarpar al día siguiente. Entre las tantas tareas realizadas, llevaron a la Isla de los Estados a una antropóloga francesa llamada Anne Chapman, que buscaba elementos de juicio para demostrar que los indios del archipiélago del Cabo de Hornos navegaban a través del Le Maire hasta la Bahía de Crossley, teoría que demostró y publicó con el agradecimiento al *Irigoyen* y su Comandante.

Un remolque con precauciones

Luis Morgante fue Jefe de Máquinas del *Irigoyen* como Teniente de Fragata en 1971 y le tocó remolcar al Dique Flotante Y1 desde Ushuaia hasta Puerto Belgrano. La navegación fue interminable, colmada de vivencias y episodios que no tendrían nada que envidiar a la historia de la Plana Mayor del famoso Destructor Caine de la Segunda Guerra (“El motín del Caine”). Fueron tantas las dudas y temores para pasar el Le Maire que permanecieron varios días haciendo “circuito hipódromo” en las proximidades. Es comprensible, los indios cruzaban el Le Maire en canoas, pero nunca remolcando el Dique Flotante Y1. Luego ocurrió lo mismo antes de cruzar el San Jorge, para rematarla en el trayecto Boya Faro - Re-

servado. Luis guarda un gran recuerdo de su Segundo Comandante, el Teniente De Pirro con quien pensaron escribir un libro.

Luego Luisito fue Comandante del Balizador *San Julián* en 1977 con el grado de Teniente de Navío. Fue una buena experiencia, porque el buque estaba medio desarmado y había que poner en condiciones el canal con casi todas las boyas apagadas y mucho tráfico mercante debido a una cosecha extraordinaria. Luis cambió boyas como nadie y debe ser quien más navegó en la ría.

Canje de servicios

En 1976, Viejo Llano fue Segundo Comandante del Aviso *Somellera*. Llegados a Ushuaia a cubrir la estación, advirtió que dos cabos desembarcaban con cajas de herramientas. Desconfiado y buscafatos, comenzó el interrogatorio de rigor. Le explicaron que se trataba de una colaboración, ... o apoyo a la comunidad, ya que la Coca que regenteaba “la Escuelita” no tenía medios, ...que en fin “la escuelita” estaba falta de mantenimiento,que había que reparar cosas y como ellos estaban cortos de plata hacían los trabajos por canje de servicios, es decir, servicios de “mantenimiento” por servicios “educativos” a cargo de las pupilas de la Coca.

Remolcando el blanco

Ese año 76, Quique Ballerini estaba en Servicios Marítimos formando un fuerte trío con el Capitán Goñi y Covas. Era Comandante a Cargo del Sanavirón que se usaba como remolque de blancos para los tiros de la Flota en el Rincón. Para el tiro final del año zarpó con mar bastante picado y en la boya 04



Aviso ARA *Somellera* / FOTO: IGNACIO AMENDOLARA

se fue a descansar dejando al Michi a cargo una vez que cayó al rumbo Sur. Dos horas después al volver al puente el Michi le informó que se habían roto los pernos de dos telones que se fueron de garufa. Avisó al Buque Insignia la novedad por F5C1 y escuchó preocupado el debate por dicho canal de los mas famosos artilleros del momento debatiendo sobre la posibilidad de hacer o no un tiro ficticio, sobre si se veía o no el blanco, etc . etc. Finalmente se hizo el tiro como estaba planeado cuando Quique, lo mas suelto de cuerpo le respondió al Almirante que necesitaba tres días mínimo para reparar el tren del blanco. Quique se quedó luego corriendo los telones perdidos y entró a los cuatro días casi sin comida

con el único consuelo de pensar que los de la Oficina de Análisis de Armas pasarían varios días tratando de reconstruir el tiro.

Otra de balizas

Como todos los que hemos prestado servicios en Avisos, siento un gran cariño por el *Irigoyen*, buque del que fui Segundo Comandante en 1977. Teníamos apostadero en Mar del Plata y nos convertimos en un eficiente recuperador de torpedos. Nos destacamos a Ushuaia a cubrir la estación, ahora rotatoria entre Avisos. En esos años la tensión con Chile había pasado del islote Snipe a una baliza puesta por nosotros en la isla Barnebelt que los

chilenos destruían o apagaban frecuentemente. En una de la patrullas advertimos que la baliza estaba apagada y al amanecer largamos un bote armado a cargo del Michi Gallardo, tripulado con buzos tácticos que nos habían mandado “en comisión” por una falta de disciplina cometida en su destino.

El *Irigoyen* seguía nutriéndose con gente indisciplinada. Pedí directivas al Comandante para instruir a Gallardo. Las “reglas de empeñamiento” al Michi no fueron muy claras: “ponga en servicio la baliza y si hay chilenos aplique criterio”. Antes de ordenarle partir asumí la responsabilidad de decirle lo que pensaba y como debía obrar en la emergencia. Tenía mucha confianza en Gallardo. Tras varias horas de tensión, porque no sabíamos con que se podrían encontrar; sin posibilidad de comunicarnos con los deficientes equipos de la época y fuera de nuestro campo visual, regresaron a bordo con la tarea cumplida. Mas tarde, con esos buzos tácticos y los de la estación de Salvamento de Ushuaia, reparamos la tubería sumergida de las boyas de carga de combustible en San Sebastián, tarea en la que habían fracasado dos empresas de buceo.



Aviso ARA Irigoyen / FOTO: CARLOS ZAVALLA



FOTO: CARLOS ZAVALLA



Aviso ARA Sobral
FOTO: DEP. ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES



FOTO VÍA FRANCISCO KAWA - WWW.ZONAMILITAR.COM.AR

Sergio en el Sobral

Sergio Gomez Roca fue designado Comandante del Aviso Sobral en 1982 y cayó en el puente de mando de su buque durante la guerra de Malvinas. Destacado en misión de rescate de dos tripulantes del avión Canberra B-110 abatido por los británicos el 1º de mayo, Sergio se internó profundamente en la zona de exclusión. Continuó con su misión de salvamento una vez conocido el ataque al Crucero General Belgrano y alertado sobre la presencia de un fuerte Grupo de Tareas británico a solo 100 millas de su posición. Sergio era plenamente conciente del peligro que corría y mostró una gran serenidad y determinación en sus decisiones. Cuando recibió el primer ataque de un misil que destruyó la lancha y dejó al buque sin comunicaciones, mandó al personal a cubiertas bajas y se quedó en su puesto de mando con el personal indispensable.

Sabía por el estado de mar y el impacto ya recibido que en cubiertas bajas estarían mas protegidos y Sergio permaneció en su puesto de mando, el puente, el lugar mas expuesto ya que el vuelo del misil tendría esa altura. El segundo ataque, 40 minutos mas tarde destruyó el puente y causó la muerte de Sergio y siete tripulantes. Su Segundo asumió el mando y tras muchos esfuerzos consiguió llevar el

buque a Puerto Deseado sofocando incendios, con un timón improvisando en la emergencia y guiándose por la dirección de las olas y la variación de la fuerza de la señal de una pequeña radio portátil. La tripulación improvisó un palo, sacó de su cofre e izó el pabellón de guerra. Reiteramos aquí como dijo Julio Grosso al despedir sus restos “Permítenos sentir tu gloria como nuestra” y agregamos, como gloria de todo el pueblo argentino para lo cual es deber recordar su gesta. Como sucede con la gente de los Avisos, la gesta de Sergio no ha recibido aún el merecido reconocimiento de la Armada.

Esta síntesis relata algunas anécdotas de las tantas que he vivido en el Aviso *Irigoyen* y otras que me han comentado. Pido disculpas a los que no han sido nombrados por no recordar o conocer sus actividades. Poco antes del cierre de este “Rumbo al puerto”, conversando con Randolpho, caímos en la cuenta que faltaba desarrollar este tema, el de los Avisos con su espíritu de buque, con el relato de algunas de sus actividades y con el magnífico ejemplo de Sergio Gómez Roca, hombre de Avisos, que perseveró en el cumplimiento de su misión y el de sus hombres que consiguieron salvar el buque sobreponiéndose al infortunio y a la muerte de su Comandante, con la tenacidad e ingenio propio de esas tripulaciones. ✓



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

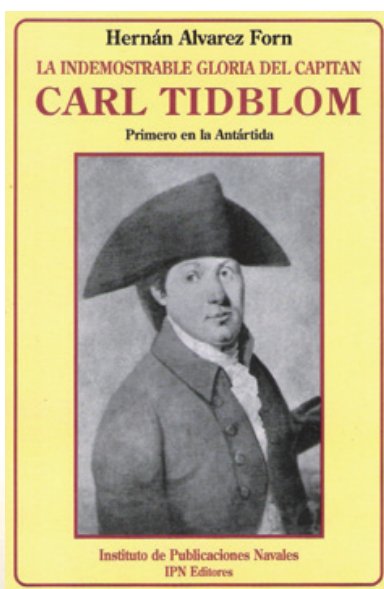
Desde 1961

Ultimos lanzamientos



Magallanes en la conquista perpetua **Hugo Martínez Viademonte**

D. Fernando de Magallanes fue el primer europeo que navegó las aguas de nuestro Atlántico Sur, vivió cerca de ocho meses sobre nuestras costas, dió nombre nada menos que a la Patagonia, a sus habitantes de entonces, a numerosos accidentes geográficos, bautizó el Océano Pacífico, etc; pero para los estudios de nuestros jóvenes pasa casi inadvertido. Esta es una obra para aquellos que quieren conocer algo sobre la epopeya magallánica, para aquellos que ya algo conocen y desean saber más, para aquellos que desean pasar un excelente momento de entretenimiento, para aquellos que quieren acceder a información sobre liderazgo.



Carl Tidblom **Hernán Álvarez Forn**

Es un relato de historia marítima y naval argentina ambientado en el siglo XIX en el Atlántico Sur. El capitán Tidblom es un personaje de leyenda, capitán de barcos loberos y cazador de ballenas, que navega en la zona de las islas Malvinas, Orcadas del sur y la Antártida. Incluye las descripción de esas zonas geográficas y de la costa continental argentina. Es un relato vívido sobre la vida a bordo en aquel entonces y los usos y costumbres entre hombres de mar. Álvarez Forn es un destacado autor de este tipo de obras literarias, con excelente estilo y con dibujos de su propia mano.



Malvinas, Tras los submarinos ingleses **Mariano Sciaroni**

Un portaaviones, el ARA 25 de Mayo (1943). Dos submarinos nucleares de ataque, el HMS *Splendid* (1981) y el HMS *Spartan* (1979) con órdenes expresas de encontrarlo y hundirlo. Un combate desigual y real. Una minuciosa investigación con entrevistas y documentación especialmente desclasificada en Argentina, el Reino Unido y los Estados Unidos, que reconstruye los esfuerzos antisubmarinos de la Armada Argentina en la protección del buque insignia.

Suscribase y pague el 50% del precio de tapa de los libros editados.



Ventas:

Galería Larreta Local 28
Florida 971 o San Martín 958
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800
instituto.publicaciones@centronaval.org.ar

Gerencia:

Florida 801, piso 3
gerente.ipn@centronaval.org.ar

www.ipneditores.com.ar

Los buques torreta o *turret ships*

| Carlos J. Mey



ban llenos mientras se cargaba el material. Si esto no se hacía, la carga se asentaba en desnivel y podía moverse cuando el buque rolaba en mar gruesa. El cereal se asienta a un 5 a 6%, lo que podía dejar un espacio libre entre la cubierta y la carga.

Para evitar ésto las regulaciones decían que debía cargarse hasta el tope de las tapas de las bodegas, lo que formaba una caja (trunk) al asentarse el cereal que se podía rellenar o, si la bodega no estaba totalmente llena, se debían poner dos filas de cereal en bolsas sobre el cereal suelto, para estabilizarlo.

En los buques auto estibantes (self trimming) las esquinas de las bodegas se redondeaban para eliminar la

La carga a granel siempre ha sido un grave problema en los buques, ya que una súbita modificación de su centro de gravedad pudo llevar a su pérdida. Son muchos los ejemplos de buques desaparecidos misteriosamente cuyo origen se sospecha haya sido exactamente éste.

Cuando un buque de carga estaba cargado con un material que se movía, como cereales, se empleaba gente que se aseguraban que todos los espacios esta-

posibilidad de lugares vacíos y para que se auto centrara la carga con el movimiento. Un interesante desarrollo de esta idea fueron los Vapores Torreta, un diseño que, incidentalmente, redujo el tonelaje de registro neto para un DWT dado, o sea que el vapor torreta podía llevar más carga para un tonelaje neto dado que un buque común. Cuando se calculaba esto para el peaje del Canal de Suez, la diferencia en menos era muy grande, por lo que se hicieron muy populares para los armadores. Se dice que estos bu-

ques fueron diseñados para justamente esto, pero en realidad la patente de Duxford solo hacia mencion a sus buenas cualidades de auto estiba. Cualquier otra ventaja era un beneficio adicional.



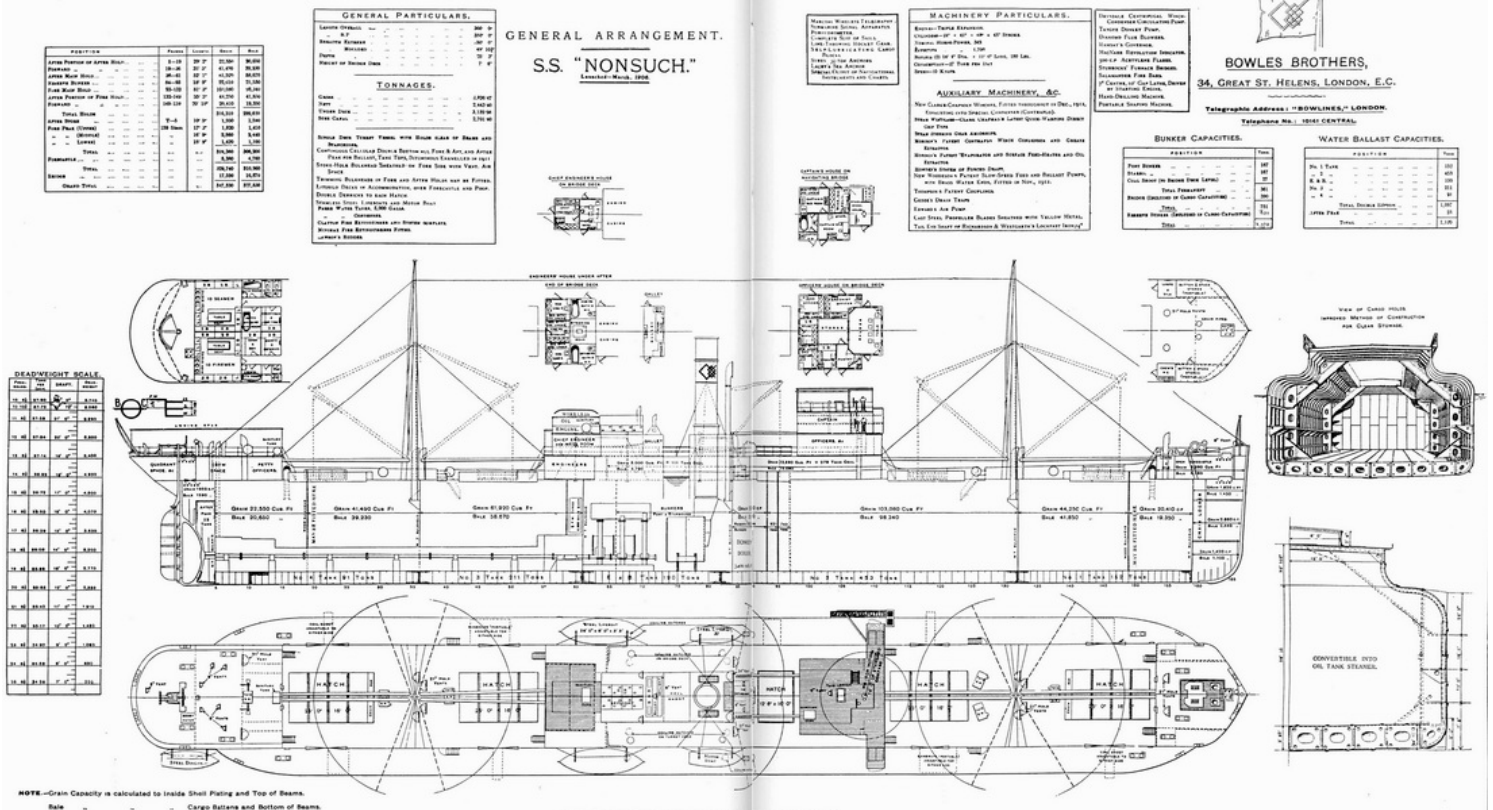
Fotografía color del modelo del SS Nonsuch, modelo de astillero con grande talle, de la colección del National Maritime Museum. Este buque fue hundido en 1944 por ataque aéreo.

En los Grandes Lagos, los americanos empleaban un tipo de buque llamado de «Lomo de Ballena» y en 1891 el SS Charles W. Wetmore visito Inglaterra. La curiosidad de los arquitectos navales ingleses fue grande, pero eran pesimistas para el uso en Tramps. Sus miedos estaban bien fundados, ya que el We-

tmore fue muy dañado en su viaje de retorno por el Cabo de Hornos y naufragó luego en la costa de Oregon. El casco del Wetmore tenía la forma de un cigarro aplastado, con una curva continua sobre la línea de flotación hasta donde los laterales se encontraban en crujía. La superestructura arriba del casco se formaba por torretas ovaladas, llamadas así ya que se parecían a las torretas de los cañones en los acorazados de la época.

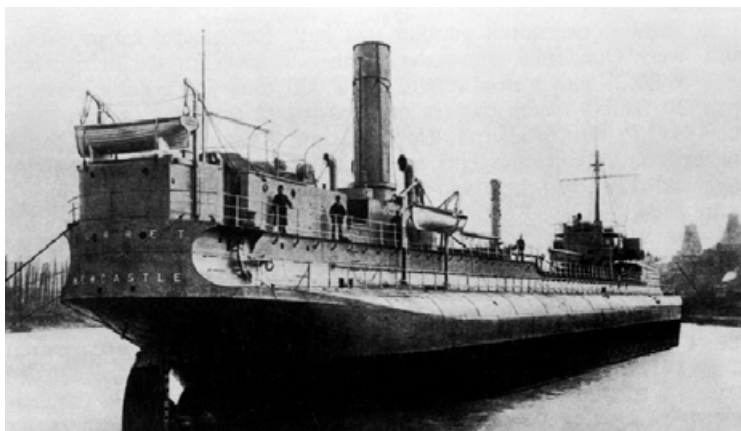
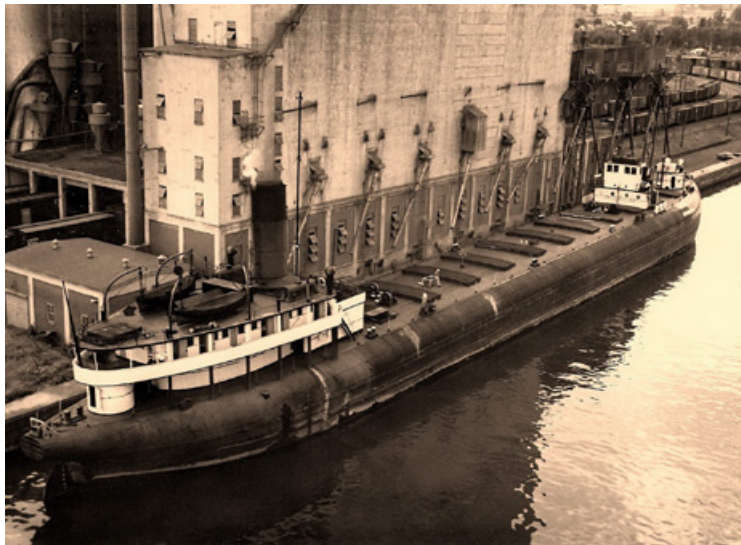
Pero un diseñador, William Duxford, decidió que el concepto de autoestibante tenía sus meritos y construyó en 1893 un vapor casi idéntico al diseño americano, llamado Sagamore y en corto tiempo, el mismo año, otro llamado Turret, que esta vez era un verdadero vapor de torreta.

Su casco era similar al lomo de ballena, pero el casco estaba elevado en su punto superior con una ancha cubierta formada por la conexión de las «torretas» del diseño lomo de ballena, que corria a todo lo largo del casco, proveyendo de una cubierta elevada, mas segura para que pudiera operar la tripulación y que





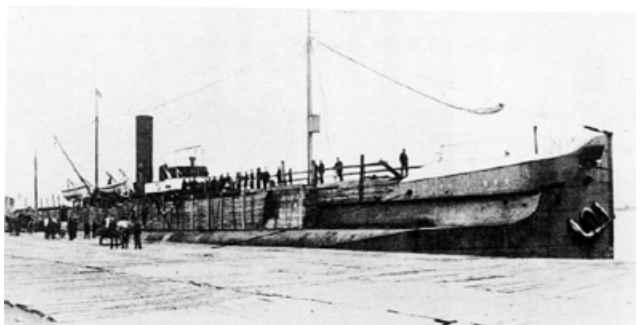
Dos buques Lomo de Ballena, cargando cereal.



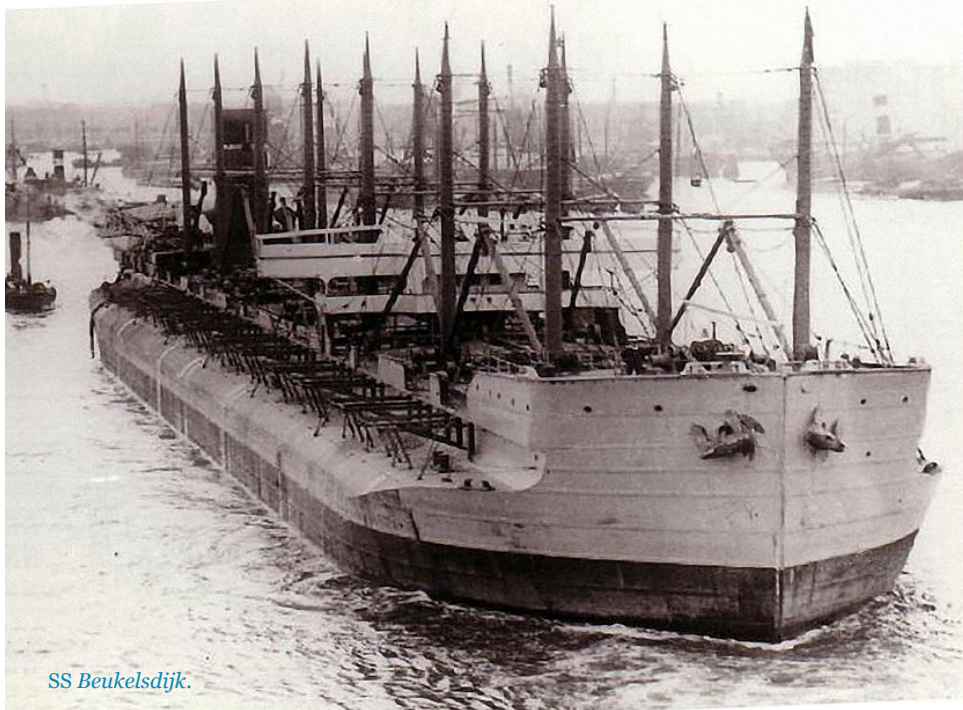
le daba una mejor flotabilidad si rolaba demasiado en mar gruesa. Esto se comprobó en su primer viaje, cuando encontró tormentas que hundieron a varios buques, pero el Turret no tuvo ningún problema.



Las tripulaciones se sentían seguras en él y se comenzaron a construir en cantidad. Dos más se construyeron en 1894 por Doxford. Tenían solo 19 pies de calado, poco consumo de combustible y eran fáciles de cargar y descargar. Podían llevar carga estibada en cubierta, como maderas, atadas a ambos lados de la torreta sin que haya pérdidas, por ejemplo en viajes desde Montreal al Plata, en invierno.



En total se construyeron 176 vapores tipo torreta en Doxford y otros 10 en otros astilleros. Este diseño probó ser bastante versátil y Doxford sacó varias patentes para su mejora. En 1901 construyeron el Argyll con una mayor capacidad cúbica para carga general. En 1903 se propuso un arreglo para permitirle llevar ganado en pie en la



SS Beukelsdijk.

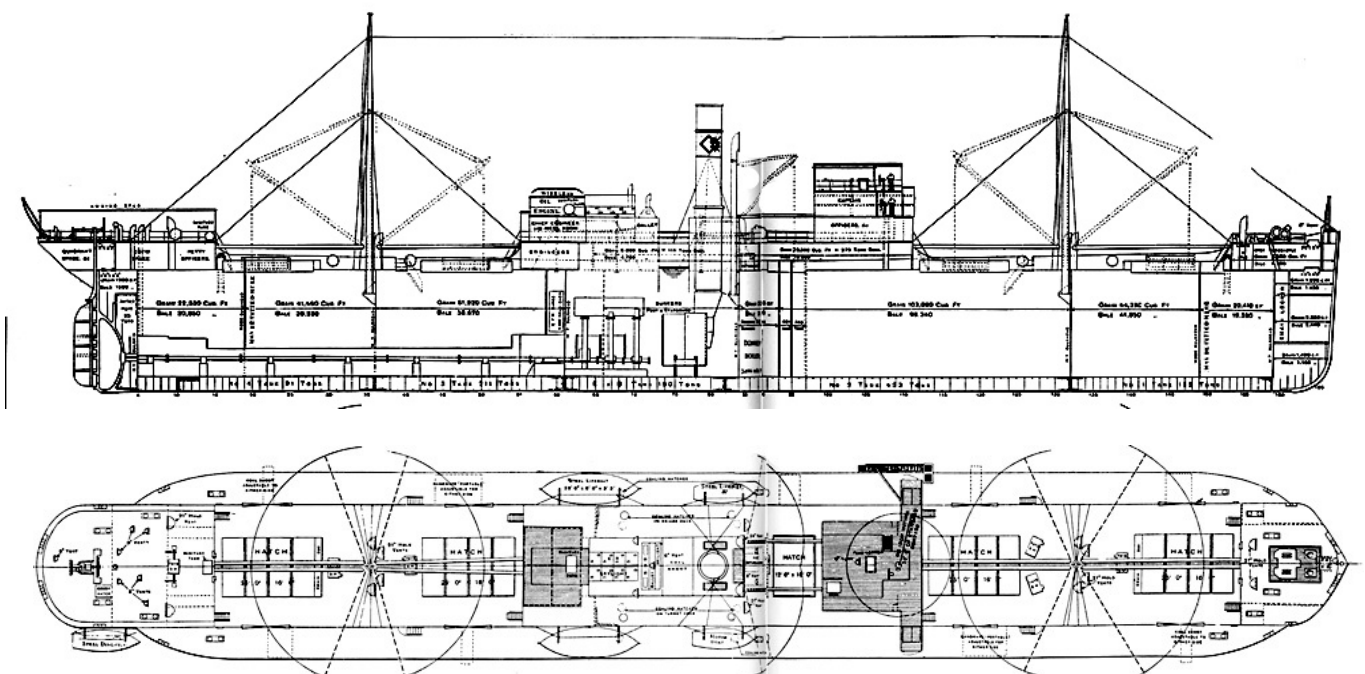
1906 por Doxford. Fue uno de los primeros tramos en tener telegrafía sin hilos. La esposa del armador era una filántro-po y cuando se boto, hizo que hubiera una cabina cada dos tripulantes, con agua corriente, luz electrica y ventilador, pero la tripulacion de esa época no aprecio tales lujos y en el primer puerto vendio todo lo movible, asi que se reconvirtio a los siste-mas comunes de alojamiento de un mismo salon para todos.

Vistos lateralmente, los buques torreta se parecían a otros buques mercantes con cubiertas corridas

cubierta de carga. Podria haber llevado hasta 250 vacunos y 1.100 ovinos. La idea pareceria peli-grosa, pero en realidad la cubierta de ganado es-taba 12 pies sobre el nivel del mar, contra 5 pies en los buques normales.

Perfil y planta del «Nonsuch», uno de los ulti-mos.diseños de buques torreta, construido en

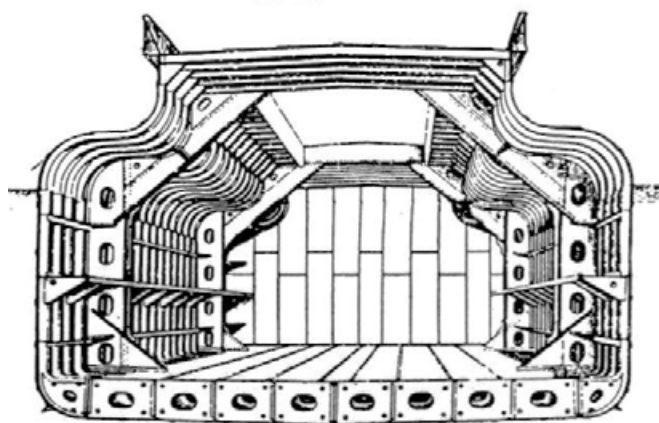
y pequeños castillos de proa y popa. Pero en un corte central las diferencias son muy aparentes. El costado vertical de un buque torreta se curva hacia adentro sobre la línea de carga hasta un plano ho-rizontal, Esta área plana se denominaba cubierta de puerto (harbor deck). Mas hacia crujía esta cu-bierta se levantaba a la vertical con una curva en reversa, la que se unia a la cubierta propiamente





Buque torreta
en el puerto de
Ingeniero White, c. 1910.
COLECCION FERROCLUB ARGENTINO.
ALBUM BICENTENARIO. FCSUD.

VIEW OF CARGO HOLDS.
IMPROVED METHOD OF CONSTRUCTION
FOR CLEAR STOWAGE.



dicha en un ángulo recto. Estructuralmente estos elementos eran parte del casco, no de la superestructura, y las bodegas del buque se extendían has-

ta la cubierta superior o weather deck. Este diseño maximizaba la resistencia del buque, lo que permitía construir buques de mayor tamaño, y reducía la necesidad de acero para su construcción.

En operación la forma de su casco permitía que fueran auto trimantes con cargas homogéneas y no permitía que estas se desplazaran. El diseño también tenía un doble casco en el fondo, lo que probablemente también le daba una resistencia excepcional, pero también levantaba el centro de gravedad de la carga, lo que aumentaba el período de rolo y reducía la violencia del mismo.

Un problema fue que al llevar cargas muy pesadas muy arriba y no adecuar los tanques de lastre adecuadamente, elevaba el centro de gravedad y podía ocasionar incidentes.



Los buques torreta tenían un tonelaje neto menor en comparación con su capacidad de carga (dead-weight), lo que les permitía operar con costos una estructura de costos menor que con un casco convencional. El método de cálculo de peaje en el Canal de Suez estaba basado en una medida de tonelaje neto, que excluía algunos espacios de carga de los buques torreta, por lo que pagaban bastante menos que los demás de la misma capacidad. Pero en 1911 el cálculo en Suez cambió para tomar en cuenta todos los espacios de carga y los refinamientos contemporáneos en el diseño de buques más convencionales eliminaron esta ventaja, y su construcción se paró. El último en servicio fue Nuestra Señora del Carmen, construido en 1895 como Diciembre, que naufragó en 1963



Clan MacDonald.

Se construyeron en total más de 180 buques de este tipo hasta que se abandonó su diseño, 176 de ellos por W. Doxford & Sons, para ser usados como buques de línea o en su mayoría en el mercado de Tramps y se perdieron todos por accidentes o durante la primera y segunda guerra mundial. La línea que más Turrets operó fue la Clan Line, con 30 unidades. ✓

El diseño tampoco era cómodo en cuanto a la habitabilidad de la tripulación y la carga y descarga, ya que las tapas de bodegas eran angostas y el ancho de la cubierta restringía el lugar de habitación de la tripulación.

Referencias

Clan Line. Tramps.
Wikipedia – Miramar Ship Index
Archivo Histarmar



www.meysupply.net
info@meysupply.net
(011)4792.2326



Waterjets -- ROVs y AUVs -- Sistemas de detección submarina
Pulvimetalurgia -- Embarcaciones especiales



**LOGÍSTICA
MEDIO AMBIENTE**

GESTIÓN Y DESARROLLO SUSTENTABLE

AL SERVICIO DE LA SOCIEDAD

www.regueroballve.com.ar



El reflotamiento del *Khronometr*

| Miguel Ángel Galdeano y Mariano Reguero

En estos días está finalizando el reflotamiento, para su posterior desguace, del buque factoría *Khonometr*, el de mayor tamaño de los que conformaban el cementerio de buques de Mar del Plata. Los pequeños pesqueros que constituían este y un factoría mayor el *Latar II* fueron reflotados y removidos por el Servicio de Salvamento de la Prefectura Naval Argentina con la utilización de la grúa flotante *PNSA GS-451* y el pontón SB-9 *Canal Costanero*, quedando como saldo los buques factoría *Tehuelche* y *Khonometr* hundidos en el

muelle de los diques flotantes, el *Mapuche*, hundido en la escollera Norte y el *Rutsava*, este último era un buque inactivo de pabellón argentino, aún a flote.

En Agosto de 2012 el Consorcio Portuario llegó un acuerdo con el Sr. Vicente Aníbal Griffith, dueño legal del *Rutsava*, para el saldo de las deudas pendientes de amarre, etc. y permitir el traslado del mismo a la Base Naval de Mar del Plata donde fue posteriormente desguazado.



Mapuche.



Tehuelche.

Al mismo tiempo se adjudicó a la UTE EMEPA S. A. / Raúl A. Negro y Cía. S. A. la remoción y desguace de los tres restantes al siguiente costo: *Mapuche* \$ 10.101.941; *Tehuelche*: \$ 6.019.060 y *Khronometr* \$ 5.963.883. Me llama la atención que los montos, a mi parecer, deberían ser al revés, ya que parecía más sencillo el trabajo en el *Mapuche* y más complicado en el *Khronometr*.

Breve resumen del *Mapuche* y del *Tehuelche*

Ambos pertenecían al tipo LAS-KARA (b-29), buques pesqueros factoría de 75 metros de eslora y 1.250 TRG, propulsados por dos motores Cegielski FIAT de 1.864 KW, construidos en Polonia.

Mapuche: Ex *Lodowick*, construido en 1969. Vendido en 1990 a Pesquera Argentina del Sur S. A. El 07 de Febrero de 1997 se incendió y naufragó en la escollera Norte de Mar del Plata.

Tehuelche: Ex *Licowal*, construido en 1973. Vendido en el año 1991 a los mismos dueños. El 06 de Febrero de 1996 se incendió y naufragó en el Espigón 7 de la Escollera Sur de Mar del Plata.

Ambos buques tuvieron una muy corta historia operativa, casi siempre inactivos, al parecer, los gases tóxicos de los incendios irritaron las glándulas lagrimales de los aseguradores por más de un motivo ¿Me explico?

El *Khronometr*

Pertenecía a la clase *Kursograf* compuesta por una serie de 7 unidades de buques pesqueros con capacidades educativas (según fuentes de la NATO algunas otras más), fueron construidos en el año 1973 en el astillero Volkswerft VEB, de Stralsund, Alemania Oriental. En sí eran una derivación de los famosos *Atlantik*, de los que se construyeron 171 entre los años 1966 y 1976.



Gena Anfimov Shipspotting.

CARACTERISTICAS DEL *KHRONOMETR*

Número IMO: 7311379
 Eslora total: 81,97 metros
 Eslora entre perpendiculares: 73,00 metros
 Manga máxima: 13,62 metros
 Puntal: 9,55 metros
 Desplazamiento: 3.480
 Porte bruto: 1.091
 Tonelaje grueso: 2.221
 Tonelaje neto: 1.091
 Motores principales: 2 x 8ND 48A-2U; 1.160 bHP c/u; 375 rpm.
 Planta generadora: un alternador acoplado de 300 KW y una dinamo acoplada de 230 KW mas cuatro motores de 450 bHP auxiliares con un alternador de 336 KW c/u.
 Velocidad: 14,5 nudos
 Cantidad de literas: 115, un Atlantik normal tiene 80.
 Capacidad de congelado diario: 25 toneladas.
 Refrigerante: amoníaco.
 Cantidad y capacidad de bodegas: Dos refrigeradas con 526 metros cúbicos a - 25° C mas una bodega de harina de pescado de 166 metros cúbicos.
 Capacidad de aceite de pescado: 9,5 metros cúbicos.
 Combustible liviano: 582 metros cúbicos.
 Combustible pesado: 70 metros cúbicos.

Estos 7 buques fueron: n° 120 *Kursograf*; n° 121 *Ge-liograf*; n° 122 *Barograf*; n° 123 *Volnomer*; n° 124 *Diplot*; n° 125 *Khonometr* y n° 126 *Kvadrant*.

El *Khonometr* fue botado el 30 de junio de 1973 y registrado en Sebastopol, Ucrania (U. R. S. S). Luego de operar costas afuera del Perú, pasó a pescar calamar fuera de las aguas jurisdiccionales argentinas. Al poco tiempo fue capturado e interdicto en Mar del Plata poco tiempo después de disolverse la U. R. R. S.

La tripulación quedó abandonada a su suerte, muchos integrantes de la misma ahora pertenecían a países independientes de Rusia y no tenían legaciones diplomáticas que las representaran en Argen-

tina. Sin documentos ni dinero válido quedaron al garete. Algunos lograron volver quien sabe cómo, otros se fueron incorporando a este inmenso crisol de razas que es la Argentina, hasta que quedo uno solito, Anatoly Pavlovich Scherbakov, viviendo en el casco abandonado. Al fallecer este, al caer al agua y perecer ahogado, se selló el destino del *Khonometr*. Los restos de Anatoly descansan en la tumba n° 221 del cementerio de Mar del Plata.

Mariano Reguero nos aporta estas vivencias con estos marinos:

Es interesante aportar respecto a esta gente que allá por los años noventa un pequeño grupo quedo viviendo abordo sin luz y en estado total de abandono. El buque constituyo para esa gente su lugar de vida. Eran unos siete u ocho. Entre 1997 y 1998, este grupo de tripulantes entablaron una suerte de relación de amistad con el personal del Servicio de Salvamento de la Armada que estaba a cargo de los reflotamientos de los cascos de los buques pesqueros "Daphne", "Primavera y "Santa Isabel". Como esta labor se realizó en forma artesanal y con un gran esfuerzo logístico, llevo meses y de alguna forma el contacto con los tripulantes del Khonometr fue cotidiano. El Jefe de esa Unidad de Salvamento cuenta:

"Eran pobres hombres llenos de esperanzas y fe que en algún momento serian repatriados. Un día nos invitaron al buque, que en esa época estaba a flote. Recuerdo que subimos por una escala de gato y trepamos prácticamente por su alto francobordo. En verdad, nos hicieron conocer lo que era su casa. El buque se lo notaba robusto, de buena construcción, con mamparos reforzados y buenas comodidades. Hasta vimos lo que era la enfermería y el consultorio odontológico con su sillón retráctil correspondiente."

"Con quien hablábamos mas era con el Jefe de Radio y dos tripulantes, uno de los cuales sabía castellano y había obtenido la residencia que nos la mostraba con orgullo. Pronto, este trato casi cotidiano de gestos y saludos, se convirtió en algo común para

nosotros. Le entregábamos víveres y todo aquello con lo que podíamos ayudarlos, y gracias a esos gestos fueron muy considerados para con nosotros. Esto fue así... tan así, que un día (casi al finalizar nuestros trabajos en ese sector del muelle), el Jefe de Radio me hizo señas para que embarcase. Cuando abordé, me recibió y me llevo a la radio donde me obsequio el pabellón de ceremonias del buque. Entre mis negaciones y sus suplicas, termine por aceptárselos y se quedó muy contento. Me mostro una foto muy ajada de su familia y comprendí lo solo que estaba. No se me ocurrió otra cosa que darle un fuerte apretón de manos y un gran abrazo.”

“Puedo decir que fue la última vez que los vi. Tiempo más tarde, en una de mis visitas a Mar del Plata, pude ver a este buque que yacía de costado, recostado sobre su babor sobre el muelle y pude comprender que ya no sabría más de este gente, que aunque la haya conocido no pude retener los nombres como para escribir más sobre ellos y sus vidas azarosas producto de la caída de un muro muy famoso.”

El personal del buque obsequió a Mariano estas dos banderas:

La primera, disculpen mi poco conocimiento del idioma ruso, dice más o menos así:



Comité de la Juventud Leninista Comunista Unida de Crimea, Ucrania. Obsequio Pioneros Alla Onosko. / FOTO MARIANO REGUERO



Proletarios del Mundo Unidos Bajo La Bandera del Marxismo Leninismo. Por Orden del Partido Comunista. Adelante hasta la Victoria del Comunismo. / FOTO MARIANO REGUERO

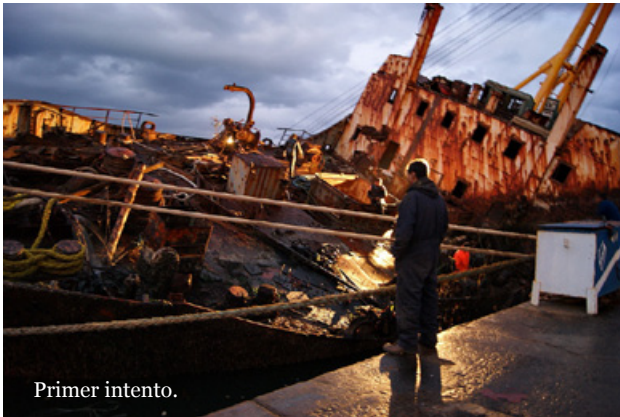
El primer golpe al *Khonometr* se lo asestó un temporal, que daño varios doble fondos, provocando un gran vertimiento de hidrocarburos en el puerto. Posteriormente el wrackeo (Viene de Wreck y saqueo) mas el agua de lluvia, filtraciones, etc. Provocó lo predecible. El *Khonometr* yacía en el fondo, con una muy fuerte escora sobre el muelle.

La fuerte escora contra el muelle hacía inseguro el pasaje por el mismo, en el cual operan dos diques flotantes, además dificultaban el movimiento de grúas y grandes equipos.

Se estancaron los ojos de buey, portillos, etc. Proce-diéndose al desagote del mismo. No se logro elevar-lo ni un milímetro por lo que se decidió cortar los palos y pescantes que sobresalían y arrojarlos sobre la cubierta.

El *Khonometr* a flote

Finalmente y como vimos al principio se encomendó el trabajo a una empresa de largo trayecto y éxito en el rubro. El primer contratiempo es que carecían completamente de planos y datos del buque. Luego de una inspección ocular por arriba y una manual por abajo, ya que en el puerto de Mar del Plata la visibilidad es prácticamente nula, se trazó un nuevo plan de acción.



Primer intento.



Primeramente se aligeró el peso muerto seccionando los casillajes correspondientes a los puentes de mando y de pesca y los dos guarda calores de las chimeneas.

Se decidió cavar un túnel por debajo del casco, aproximadamente por donde estaría el metacentro del buque para poder pasar una linga de retenida.



El túnel se practica con un poderoso chorro de agua o una chupadora, a veces con ambos.

Un buzo se mete bajo unos miles de toneladas de chatarra corroída, a oscuras en una nube de lodo, donde se pierde todo sentido de orientación por la nube de barro proveniente de unas paredes sin apuntalar, con ganas de derrumbarse en cualquier momento, esperando no ser afectado por la onda de choque o el chorro de expulsión de las hélices de algún buque que pase relativamente cerca. Vayan a ver al río como se desmoronan las barrancas cuando pasa un buque a varios centenares de metros de las mismas y se darán cuenta de lo que hablo.

Y pensar que la tele nos hace creer que para ser un superhéroe hay que ponerse una capucha y pelearse con Gatúbela (Hale Berry de ser posible). Sin desmerecer a nadie, cuando vean un buzo salvamentista sáquense el sombrero, se lo merecen.

Una vez terminado el túnel se pasó una guía y con ésta una linga capaz de soportar varios centenares de toneladas. La linga se hizo firme a la banda libre de estribor, se paso en forma doble por el túnel y se aseguró al gancho de la grúa flotante *Hércules* las cual posee un capacidad de tiro de 250 toneladas (200 legales)

Luego se procedió a tapar cuanto orificio se pudo encontrar. La zona de la cubierta se cubría y descubría desde la borda hasta la crujía en cada marea expo-



niéndola sucesivamente al oxígeno del aire y al salitre del mar. Esta cubierta esta tan deteriorada que se hunde con solo pisarla. Quedo hecha un patchwork de placas de madera, planchas de acero, tapa rumbos, cuñas de madera y cuanta cosa saliera de la imaginación (tienen mucha) de estos muchachos.

Con mi buque en dique, pasaba todo el tiempo libre mirando, fotografiando y preguntando con la intención de conseguir un dato más para la base de nuestra querida Histarmar.

Quede sorprendido por la sencillez de todo el personal, desde el Presidente de la empresa hasta el que solo alcanzaba las cosas, siempre tenían un minuto libre para hacerme visitar su remolcador de más de 125 años, explicarme porqué habían logrado tal cosa o porqué había fallado tal otra, hasta ofrecieron los archivos de la empresa para Histarmar.

El personal del dique, desde barrenderos a ingenieros, de paso obligado por el sitio, daban por desconchado el fracaso de la operación, algunos ya pasaban riéndose y cargando a esta gente.

Se colocó cuanta bomba sumergible se pudo poner en bodegas y salas de máquinas, la grúa ejerció un tiro de 75 toneladas y en la marea alta de las 19 horas del 18 de febrero se apretó el botón mágico, en menos de cuatro horas la proa estaba basculando sobre la aleta de babor.

El despegar el casco de su cuna permitió buscar nuevos rumbos que antes estaban tapados por la arena y a eso se dedicaron inmediatamente los buzos.



El buque, lentamente, se levantaba centímetro a centímetro pero quedaban dos problemas: no corregía la escora y no dejaba de pivotear sobre la aleta de popa.

El primer problema se debía en gran medida a que todos los mamparos de babor tenían unas gigantes cuñas de arena y basura sedimentadas allí por años de reflujo de las mareas.

A medida que cada cubiertas del casillaje salía a flote se procedió a calar una serie de ventanas de aproximadamente 300 x 500 milímetros a lo largo de cada cubierta del casillaje, y con fuertes chorros de agua desalojar el barro a través de ellas.

La inmensa cantidad de basura acumulada bloqueaba las bombas continuamente, se sacaron gran cantidad de contenedores de residuos plásticos.

Por este método se logro sacar a flote el buque hasta aproximadamente un metro por debajo de la cubierta principal, pero aún con una fuerte escora y pivotando en la popa.

Quedaba la gran cuña de arena de la sala de máquinas y algo más.

Con la ayuda de la base de datos de Histarmar (no todo está en la red), la traducción y experiencia de un amigo contraмаestre ucraniano con larga experiencia en Atlantiks les comentamos que durante el temporal en que se produjo el vertimiento (historia que no conocían) se podría haber fracturado una sección del casco a popa de la bodega de harina y le entregamos la primera y única descripción del buque que pudieron obtener.

Los buzos inmediatamente encontraron unas finas fracturas en la popa, selladas estas, se despegó la popa del fondo.

Al quedar parte le la obra muerta expuesta se observó que la empresa que efectuó primer intento había puesto tapa rumbos en descargas de imbornales, escobenes y cuanto agujero inútil se veía, pero los rumbos y rajaduras se veían por doquier. Ya sabemos porque no flotó en el primer intento.

Quedaba la sala de máquinas, al ir despejando en barro encontraron gran cantidad de válvulas abiertas, tapas de filtros y tramos de tuberías faltantes, rumbos, etc.

Es este momento se está procediendo a este trabajo, una vez finalizado, si la condición de flotabilidad lo permite será remolcado hasta el sector de los silos donde será desguazado por la misma empresa utilizando un cable de acero diamantado accionado por una máquina de corte, más rápido, barato y seguro que el oxicorte.

De no poder trasladarlo, se lo separa de muelle y se lo cizallará con una cadena de ancla, la cual se pasa con una guía por debajo y se jala con una grúa de gran porte, esto corta cualquier cosa, puede separar dos tramos de buque con un corte limpio de banda a banda en aproximadamente seis horas.

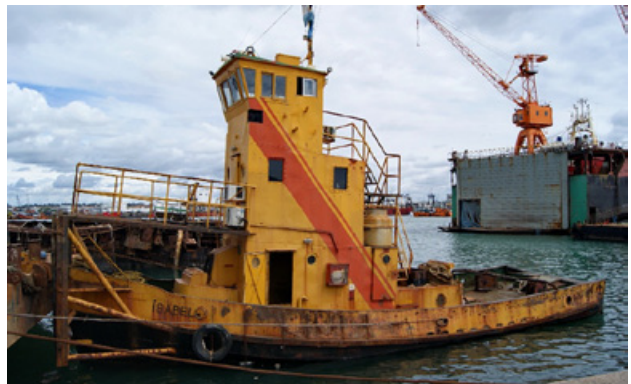
Las herramientas

En la operación de reflotamiento participan el remolcador *Isabel* y la grúa flotante *Poseidón*.



El remolcador *Isabel*, originalmente a vapor, fue uno de los primeros remolcadores del puerto de La Plata. Entre sus dueños anteriores figuran Bacchiega y Remolques La Plata.

En la actualidad, propulsado por un moderno motor Doosan de 400 CV, este remolcador de más de un siglo de vida pertenece a la flota de Raúl Negro y Cía.



La grúa *Poseidón*, fue una draga del M. O. P. (Ministerio de Obras Públicas), luego de muchas vueltas, en una de las cuales se la intentó utilizar como muelle flotante de un club de yates, terminó transformada en lo que es ahora.✓

Fuentes

Histarmar
soviet-trawler.narod.ru
Shipspotting



Muelle Nuevo Isla Martín García,
personal de Marinería lavando ropa,
1903-2012.
(FOTO 2012 I. AMENDOLARA)



Actividades de la Fundación Histarmar durante 2013

Ciclo de Conferencias

Se desarrollaron 3 conferencias en la Fragata *Sarmiento*.

INVENTIVA BAJO PRESION

El Lanzador costero de Exocet en Malvinas
por el Dr Alejandro Amendolara



MISION DE ATAQUE AL DESTRUCTOR HMS *SHEFFIELD*

por el CNAV VGM Bedacarratz

PECIOS Y SITIOS ARQUEOLOGICOS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

por el Lic. Marcelo Weissel



En el Museo de la Ciudad, se desarrolló la conferencia HISTORIA DE LA RIBERA en 4 presentaciones por Arq. Eduardo Arona y Julio Luqui Lagleyze.

Visitas y actividades



Festejamos el **25 de Mayo** en la Fragata Sarmiento, con el izamiento de la bandera y un chocolate tradicional naval, junto a los amigos de la Comisión Nautica Buques Museo, la tripulación de la Fragata y una delegación de los Scouts Navales de Olivos.

Festejamos el **9 de Julio** en la Fragata Sarmiento, con el izamiento de la bandera y un chocolate tradicional naval, junto a los amigos de la Comisión Nautica Buques Museo, la tripulación de la Fragata y una delegación completa de la Agrupación de Scouts Navales Tte Etchepare de Olivos.

Claromecó: Visitamos la ciudad de Claromecó, en especial el Museo regional Aníbal Páz, con quienes comenzaremos varios proyectos en conjunto con



otras entidades. Fuimos agasajados con un almuerzo por las filiales del Instituto Browniano de Claromecó, Tres Arroyos y Necochea.

Visitamos los **Talleres Cromwell**, especializados en maquinaria naval, pero también orgullosos poseedores y restauradores de varias máquinas a vapor, que esperamos algún día serán presentadas en un futuro Museo Marítimo Argentino.



Estuvimos en la **llegada** solitaria de nuestra **Fragata Libertad** en su regreso a su apostadero habitual en la Dársena Norte, el 1º de Marzo del 2013, luego de la odisea de Ghana. También le hicimos una **visita** antes de su frustrada salida en su viaje de instrucción.





Visitamos San Nicolás, en San Pedro el Museo Paleontológico, el Buque Museo Irigoyen y de regreso aprovechamos para visitar un astillero y el Puerto de Zárate.



Visitamos las instalaciones y amarraderos del **Yacht Club Argentino** en San Isidro guiados por la experta mano del Arq Naval Roberto Rovere, viendo varios cascos antiguos a flote y reparación.

Visitamos las instalaciones del **Club Náutico San Isidro**, de la mano de Daniel López Quesada y Hormiga Negra.



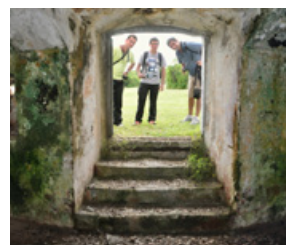
Tuvimos un stand en la **Vuelta de Rocha**, en la Exposición “Todos por la Boca”.

Isla Martín García

Organizamos una salida de Histarmar a la Isla Martín García, con gran concurrencia, algunos se quedaron solo por el día, otros hicieron noche allí. Conocimos todos los lugares interesantes llevados



Durante una visita al **Puerto de Frutos de Tigre** inspeccionamos una máquina a vapor en desuso instalada allí.



por buenos guías de Parques Nacionales y nos adentramos por nuestra cuenta en cuanto bosque, ruina, selva, batería, etc. que encontramos.

Adquisiciones para nuestra Biblioteca

Hemos adquirido la colección completa de la **Revista Yachting Argentino**, cuyos principales artículos hemos escaneado y estamos publicando. También la colección completa de los libros del IEMMI, cuyos datos estamos pasando y publicando en nuestra base de datos de Marina Mercante Latinoamericana.

Escaneo Fotos Fragata Sarmiento: Se terminaron de escanear todos los álbumes de viaje y los negativos en vidrio de la colección del archivo de la Fragata Sarmiento. Además de la entrega del material digitalizado al buque, los estamos publicando en la sección de buques Museo, en cada viaje.

Escaneo artículos Revista Neptunia. Estamos en proceso de escanear los principales artículos e imágenes de toda la colección de la Revista Neptunia, desde 1919 hasta aprox, 1950, gracias a la colaboración del C.N.O. y del Museo Naval de la nación.

Foro de Histarmar en Yahoo: No obstante ser un foro cerrado, llegamos ya a los 340 miembros y 45.000 mensajes distribuidos.

Sitio Web www.histarmar.org: Cumplió 10 años en abril del 2013. Los últimos 12 meses tuvo 1.657.141 visitas con 6.764.049 páginas visitadas, con un promedio actual de 5.300 visitas diarias.. Nos visitan desde 257.076 sitios y Google da 66.100 referencias de Histarmar en su página. Hemos publicado más de 100 artículos y varios cientos de buques mercantes latinoamericanos adicionales, además de nuestra nueva biblioteca digital y los sitios en FaceBook, YouTube, LinkedIn y Twitter.

Proyectos



Se continúa con el proyecto de restauración y colocación en un sitio adecuado como Patrimonio Histórico Nacional de los dos remolcadores BIO BIO y TRIUNFADOR de Maruba.

Comenzamos un proyecto de arqueología marítima en Claromecó, sobre los pecios de sus costas, en conjunto con las autoridades de Claromecó, el **Museo Regional Aníbal Paz** y el Programa de Arqueología Subacuática del INAPL. También con un proyecto del PROAS sobre Concientización de las poblaciones costeras sobre su Patrimonio Histórico sumergido.

Se continúan las tratativas legales para la obtención de nuestra sede definitiva, una vez completadas estas se comenzaría con su reconstrucción. ✓



FUNDACION HISTARMAR

Entidad Civil Sin Fines de Lucro, inscripta en la IGPD de la Pcia. De Buenos Aires con la matricula 37461.
Certificado de exención de ARBA 110D0004422011 del 27-10-2011. Certificado de Exención en el Impuesto a las Ganancias. EG 2681 el 03/11-2011

Deseo colaborar con los fines de la Fundación Histarmar a través de su Programa de Amigos de Histarmar, realizando una donación por pago directo (débito) de mi cuenta bancaria o vía depósito o transferencia a la cuenta de la Fundación:

Monto mensual a debitar

\$ 50	\$100	\$ 200	\$ 250	\$ 500
-------	-------	--------	--------	--------

Otro: (especificar) \$ _____

Datos personales

Nombre:	
Apellido:	
DNI	Fecha de nacimiento
CUIL/CUIT	

Datos de contacto

Calle:	No.	Piso	Dept.of.
Codigo Postal:		Localidad	
Telefonos:			
e-mail:			

Medio de pago elegido

--

Pago directo (débito) de su Cta. Corriente o Caja de Ahorro

Nombre y Apellido del titular _____

CBU

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Depósito o transferencia bancaria

Titular: Fundación Histarmar Banco Galicia Sucursal 041 (sucursal Martinez)

Cuenta Corriente N°: 15060-6 041-0

CBU: 0070041220000015060602

CUIT: 30-7210374-1

Agradecemos nos haga llegar copia de este formulario, y de corresponder de la constancia bancaria, a nuestras oficinas, por e-mail a info@histarmar.com.ar, por FAX al (+54 11) 4733-6647 o por correo postal a Necochea 2432 – B1640BRX Martinez- Pcia. De Bs. As.

Deseo recibir la revista de la Fundación

Lugar y fecha

Firma y Aclaración

Guardacostas Mantilla (GC-24)
en la Vuelta de Obligado,
San Pedro, Prov. de Buenos Aires,
noviembre 2010.
www.prefectura naval.gov.ar
(FOTO IGNACIO AMENDOLARA)

