



COMISION MODELISTAS NAVALES DEL  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
FILIAL BAHIA BLANCA

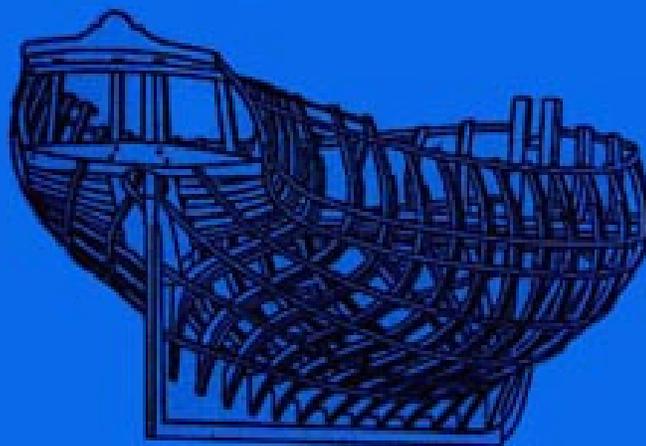


*BOLETIN DE INFORMACIONES*

ENTRE TRACAS

Y

CUADERNAS



## 5 ALAS NAVALES



**El Supermarine Seafire**

## 10 HISTORIA NAVAL



**Los curiosos hombres torpedo**

## 14 NUESTRA ARMADA



**Se incorporaron cuatro avisos a la Armada Argentina**

## 18 TECNOLOGIA NAVAL



**Desviaban misiles... gracias a una máquina de hacer tallarines**

## VEA TAMBIEN

**2 EDITORIAL**

**3 EFEMERIDES NAVALES**

Meses de enero y febrero

**8 MISCELANEAS NAVALES**

La primera mujer almirante en la historia naval

**9 POESIA**

Nocturno con barcos

**12 GRANDES BARCOS**

El Fairland

**16 ARQUEOLOGIA NAVAL**

El galeón San José

**17 PARA SONREIR**

Como vas con la nueva maqueta?

**20 FAROS**

Punta Norte

**22 NOTICIAS DE INTERES**

### L' HERMIONE

En la mitología griega, Hermione era hija de Menelas y Helena; a su vez, Helena era hija de Ocean.

Hermione fue el nombre de una fragata construida en Rochefort, armada con 26 cañones de 12 libras y 6 cañones de 6 libras. Su construcción fue ordenada por Louis René Magdeleine Le Vassor de la Touche; su eslora era de 44 metros y la manga, de 11,55 metros. Fue un barco específico del siglo XVIII cuya función era proteger el comercio en tiempo de guerra; debía acompañar los buques más grandes, transmitir señales y prestar auxilio a las embarcaciones averiadas.

Era de dimensiones más pequeñas que las grandes fortalezas flotantes que eran los navíos de 80 o 100 cañones. Una decisión de sus ministros, con fecha 2 de noviembre de 1778, aprobada por el Rey, tendría como resultado la construcción de L'Hermione en seis meses: su botadura tuvo lugar el 28 de abril de 1779.

El 20 de marzo de 1780, el marqués de La Fayette, cumpliendo órdenes de Louis XVI para ayudar a Washington en su independencia contra los ingleses, se embarca a bordo de L'Hermione. Tras 38 días de travesía, el 28 de abril, Lafayette desembarca en Boston. L'Hermione se puso a la disposición de las autoridades locales y zarpa el 14 de mayo para una misión de vigilancia de las costas entre Boston y Penolscot.

El 7 de junio, L'Hermione se encuentra con la fragata inglesa Iris de 32 cañones. A raíz del encarnizado combate, el velamen del buque francés queda seriamente dañado pero el fuego de los galos resulta más efectivo y los ingleses abandonan la batalla. L'Hermione ha disparado 260 cañonazos en una hora y media y acusa diez muertos y treinta y siete heridos.

El 16 de marzo de 1781, L'Hermione toma parte en la batalla de Louisbourg (Canadá) y el 25 de febrero del año siguiente, vuelve a Rochefort. De ahí en más, el buque servirá como escolta a los mercantes en viaje a la India. Catorce años después de su construcción, L'Hermione va frente a Le Croisic (sur de la Bretaña francesa). El Capitán ordena la evacuación del equipaje y L'Hermione se hunde algunas horas más tarde.

### Mes de enero

#### 1 de 1906

Se libra al servicio el faro Recalada, Bahía Blanca. (Lat. 39° 00' S. Long. 61° 16' W).

Este es el faro más elevado del litoral marítimo de nuestro país. Se encuentra sobre la costa Sur de la provincia de Buenos Aires, a 7 millas aproximadamente al Oeste de la desembocadura del arroyo Sauce Grande. Por sus características, es de gran utilidad para los navegantes de la zona. Este faro se encuentra habitado.



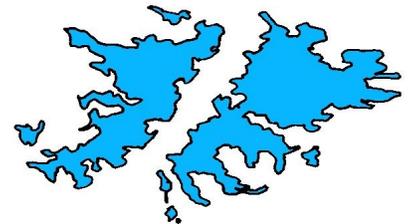
#### 11 de 1951

Fallecimiento del almirante Manuel A. Domecq García. Al comienzo de su carrera cumplió importantes funciones en campañas hidrográficas e integró la comisión exploradora al río Iguazú. Comandó las unidades navales más importantes de la Armada y verificó la construcción en Inglaterra de la fragata Presidente Sarmiento. Fue observador naval en la Marina de Guerra del Japón durante la guerra ruso-japonesa, estuvo presente en la batalla naval de Tsushima, la acción más importante y trascendental de esa contienda en los mares. Desde el año 1922 hasta 1928 desempeñó el cargo de ministro de Marina y durante su gestión se firmó la Ley de Armamentos Navales que permitió dotar a la Armada de la Fuerza de Submarinos.



#### 24 de 1600

El marino holandés Sebald de Wert descubre un grupo de pequeñas islas del archipiélago de las Malvinas, situadas al norte del mismo. Son las llamadas actualmente Sebaldinas. Era la primera vez que las Malvinas eran situadas geográficamente en forma correcta pues marineros que anteriormente navegaron en las inmediaciones únicamente habían avistado las islas sin determinar su posición.



#### 29 de 1999

Se declaró al lugar donde estuvo emplazado el Faro de San Juan de Salvamento, Lugar Histórico Nacional (Dec.PEN N° 64/99) ubicado en la Isla de los Estados (54°43'24" Latitud Sur, 63° 47'01" Longitud W. En vista que se hace necesario desafectar como monumento histórico al Faro de San Juan de Salvamento ubicado en la Isla de Los Estados, declarado por Dec. 1385/1976, atento a que sus restos han sido trasladados a la ciudad de Ushuaia. Que no obstante esta desafectación en necesario preservar la memoria del lugar donde estuvo instalado.



### Mes de febrero

#### 7 de 1942

El Teniente de Navío Eduardo Lanusse, piloteando un avión Stearman (al que se le habían aplicado flotadores) es desembarcado del transporte 1º de Mayo al mar y, luego de decolar, vuela sobre la isla Decepción en la Antártida. Ése fue el primer vuelo de un avión argentino en aquel continente. El Cabo Principal aeronáutico Erik Bolmquist, mecánico de ese avión, acompañó al teniente Lanusse.



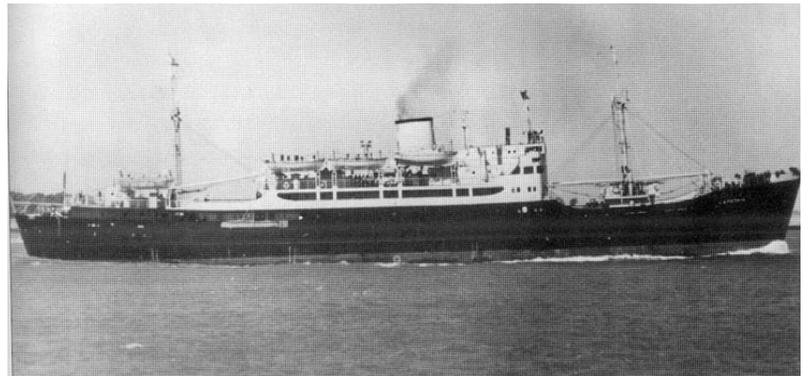
#### 15 de 1899

El presidente de la República, general Julio A. Roca, se encuentra en Punta Arenas con el presidente de Chile, Federico Errazúziz, a bordo del crucero O'Higgins, encuentro que se conoció en nuestra historia como el Abrazo del Estrecho. Puso término a la tensión diplomática existente entre los dos países, derivada de una cuestión de límites.



#### 19 de 1954

Zarpa de Buenos Aires, rumbo a la Antártida el transporte A.R.A. "Les Eclaireurs" a cuyo bordo viaja el Ministro de Marina Contralmirante Aníbal Olivieri para inspeccionar los destacamentos navales asentados en aquel continente. El 3 de marzo arribaron a la Antártida y era la primera vez que un funcionario argentino de tal alto rango visitaba esa región.



#### 26 de 1826

La Escuadra al mando del Almirante Brown ataca la Colonia, durante la guerra que se sostuvo contra el Imperio del Brasil. La plaza era difícil de enfrentar, la Escuadra nacional atacó bajo un intenso cañoneo a quemarropa por parte de las baterías instaladas en tierra.

En ese mismo ataque fallece el sargento mayor de Marina Bartolomé Ceretti, durante el ataque a la Colonia al mando del bergantín General Balcarce. Había integrado la primera escuadrilla naval que luchó contra los españoles en San Nicolás de los Arroyos.



## Supermarine Seafire



Debido al éxito alcanzado con la versión naval del Hawker Sea Hurricane, se decidió el desarrollo de una versión naval del Supermarine Spitfire. Para ello se adaptó un gancho de apuntamiento en un Spitfire Mk VB a finales de 1941, habiendo realizado pruebas a bordo del portaviones HMS Illustrious. A pesar de los inconvenientes presentados por el tren de aterrizaje del Spitfire, el cual era más angosto que en el Hurricane, dando ello lugar a algunas molestias en el apuntamiento, el concepto se demostró compatible y se inició la conversión de algunos Spitfire, habiéndose adoptado el nombre de Seafire.

El Servicio de Entrenamiento Aéreo inició la conversión de algunos en 1942, mientras otros fueron modificados por Supermarine en la línea de producción. Cerca de 140 Spitfire Mk V fueron convertidos y denominados como Seafire Mk IB; adicionalmente fueron construidos 48 Seafire Mk IB por Cunliffe-Owen Aircraft. Algunos Mk IV contaban con alas fijas, mientras otros tenían ala plegable, correspondiendo el ala al tipo de Spitfire convertido. El ala B contaba con dos cañones de 20mm y cuatro ametralladoras de 7.7mm, mientras el tipo Mk IC tenía cuatro cañones de 20mm, no siendo muy común su utilización por su peso.

Después del Mk IB se construyeron 372 Mk IC con provisión para lanzamiento desde catapulta. Esta versión fue construida en dos versiones, la Mk IIC (262) por Supermarine y la L.Mk IIC (110) por Westland, esta última una versión de baja altitud. Una subversión la LR.Mk IIC portaba cámaras F.24 para reconocimiento aéreo.

La siguiente versión, Seafire Mk III introdujo una ala plegable manualmente, en la parte interior cerca a los cañones, esto permitía un mejor aprovechamiento del espacio en los hangares de

## ALAS NAVALES

---

almacenamiento. El prototipo del Mk III fue un Mk IIC convertido, entrando en producción en 1943, siendo construidos un total de 1.220 entre Noviembre de 1943 y Julio de 1945, 870 por Westland y 350 por Cunliffe-Owen. El Mk III fue construido en tres versiones, caza F.Mk III, caza de baja altura L.Mk III y reconocimiento de baja altura LR.Mk III contando con cámaras verticales y oblicuas; se le podía adaptar un tanque suplementario de 136 lts de combustible bajo el fuselaje con lo cual su alcance aumentaba a 1.167km.



**Seafire MK III**

A medida que el Spitfire fue cambiando su motor Merlin por el Rolls-Royce Griffon, este fue produciéndose también en el Seafire dando como resultado la versión Seafire Mk XV, entregándose ordenes por 384 de los cuales 250 fueron construidos por Westland y 134 por Cunliffe-Owen. Se le adaptó una mayor capacidad de combustible interno y un nuevo gancho de apontaje a partir del No 51 de producción; a partir del No 75 se le adaptó un sistema asistido de despegue mediante cohetes.

La última versión de producción fue la Seafire Mk XVII, que era básicamente un Mk XV mejorado con una cabina de burbuja para mayor visibilidad, una mayor capacidad de combustible, no habiendo entrado en servicio antes de la terminación de la guerra.

### **Operacional**

Las entregas del Mk IIC se iniciaron en Junio de 1942, cuando fueron entregados 12 al Escuadrón 807°, estos junto con los entregados al 801° fueron embarcados en el portaviones *HMS Furious* en Febrero de 1942, habiendo participado en la Invasión aliada al Norte de África en Noviembre de 1942. A finales de 1942 estaban equipados con Seafire los Escuadrones Nos 808°, 880°, 884° y 887°. Durante 1943 fueron equipados los Escuadrones Nos 809°, 894°, 886°, 895° y 899°; mientras los Escuadrones Nos 833°, 834°, 842° y 879° que operaban desde portaviones de escolta, recibieron 6 unidades cada uno.

En Septiembre de 1943 las Fuerzas Aliadas desembarcaron en el Golfo de Salerno, el soporte aéreo fue prestado desde los portaviones HMS Formidable y HMS Illustrious y cuatro portaviones de escolta con un total de ocho escuadrones y 76 aviones. Con solo una separación de 915m entre portaviones y un viento muy suave, se presentaron gran cantidad de accidentes al aterrizaje, dando como resultado la destrucción de gran cantidad de hélices, se tomó entonces la determinación de cortarles 0.15 m a cada aspa, quedando solucionado el problema y convirtiendo esto después en una modificación permanente de fabrica.

## ALAS NAVALES

En Marzo de 1944 se entregaron los Seafire al Escuadrón 899° en Belfast, posteriormente este fue embarcado en el portaaviones HMS Khedive, uniéndose sus 26 Seafire a los Escuadrones 807°, 809° y 879° del Ala de Caza Naval No 4 en Malta, tomando parte todos ellos en la Invasión del Sur de Francia en Agosto de 1944.

El Escuadrón No 802° en Arbroath fue el primero en recibir el Mk XV en mayo de 1945.

El Seafire también fue utilizado por las flotas aéreas de otros países. El Seafire IIc MB190 se puso a prueba en los EE.UU., para su posible utilización en 1944 con Seafire IIc MB190 fue enviado al Centro Naval Air Test, USNAS Patuxent River en mayo de 1944. El Seafire también fue probado por la SAAF (Fuerza Aérea Sudafricana), El Seafire F. III LR783 pasó con 7 ensayos a partir de junio hasta julio de 1944. La Flota AeroNaval de los franceses (Aeronavale) recibió el Seafire IIc en abril de 1948, El LIII Seafire después de 1947 y el Seafire III. Un total de 35 Seafires sirvió con la Marina Real de Canadá (RCN) del 14 de marzo de 1946 al 29 de abril de 1954. Durante este período, la Seafire fue utilizado operativamente por el Escuadrón 803 (junio 1945 - agosto 1947) y el escuadrón 883 (septiembre 1945 - noviembre de 1947) desde el portaaviones HMCS Guerrero y el Royal Naval Air Sección canadiense.



Seafire de la Aeronavale francesa - 1947

### Características generales

Tripulación: 1

Longitud: 9,2 m (30,2 ft)

Envergadura: 11,2 m (36,8 ft)

Altura: 3,4 m (11,2 ft)

Peso vacío: 2 814 kg (6 202,1 lb)

Peso máximo al despegue: 3 465 kg (7 636,9 lb)

Planta motriz: 1× Motor aeronáutico de 12 cilindros en V Rolls-Royce Merlin 55M.

Potencia: 1 145 kW (1 579 HP; 1 557 CV)

Velocidad máxima operativa

(Vno): 560 km/h (348 MPH; 302 kt)

Alcance: 890 km (481 nmi; 553 mi)

Techo de vuelo: 7 315 m (23 999 ft)

Ametralladoras: 4× ametralladoras Browning

Cañones: 2× de 20 mm

Bombas: carga exterior de bombas con capacidad de 230 kg



Fuente: Enciclopedia Aviones de Guerra – El Mundo de la Aviación

Gustavo Suares

## La primera mujer almirante en la historia naval

**03/12/2015** Se trata de María Inés Uriarte, también ingeniera química y docente.

La rionegrina María Inés Uriarte, vivió más de 35 años en Punta Alta, se convirtió en las últimas horas en la primera mujer que accede al almirantazgo en la historia de la Armada Argentina.

Porque el Senado de la Nación aprobó su ascenso al grado de contralmirante a través del expediente 214/15. Uriarte tiene 61 años, está casada y tiene 3 hijas. Nació en Lamarque (provincia de Río Negro) y pasó la mayor parte de su carrera en la base naval de Puerto Belgrano. A Punta Alta llegó en 1977, se quedó hasta hace 2 años, cuando la trasladaron a España para cumplir funciones como agregada naval.



### Primera en casi todo

integró la primera promoción de oficiales mujeres ingenieras en 1981, dos años antes había ingresado como civil y se desempeñaba como profesora de Química y física. De 1986 al 90 fue jefa del Centro de Cómputos; de 1991 al 95 del Departamento Programación; de 1996 al 97, a cargo de Informática del Comando de la Flota de Mar; de 1998 al 2003, del Departamento de Programación del Servicio de Análisis Operativos, Armas y Guerra Electrónica (SIAG).

En 2004 llegó a la jefatura del Departamento de Sistemas Informáticos Operativos y del área de Sistemas de Información.

En 2005 elegida Mujer Rosaleña. (senado.gov.ar y La Nueva.)



En 2009 ascendió a capitana de navío y se convirtió en la primera en alcanzar ese grado, en 2013 fue la jefa del servicio de análisis operativo, armas, guerra electrónica y especialista en informática (habiendo ejercido la sub Jefatura).

Integró la primera promoción de oficiales mujeres ingenieras que ingresó en 1981.

En 2009 fue la primera capitana de navío, en 2011 estuvo al frente de la primera Oficina de Género en la base y en 2013 fue jefa del Servicio de Análisis Operativo, Armas y Guerra Electrónica.

La contralmirante es además docente y como ingeniera química egresó de la Universidad Nacional del Sur.

La Comisión de modelistas brownianos de Bahía Blanca tiene el placer de manifestarle

nuestras más cálidas felicitaciones por su brillante trayectoria, jerarquizando con su ejemplo, los logros de la mujer argentina.

**Luis Vázquez**

---

**POESIA**

---

**NOCTURNO CON BARCOS**

*Siento pasar los barcos por dentro  
de la noche. Vienen de un transitorio  
distrito del invierno y van a otra interina  
estación de argonautas,  
esas rutas  
químicas que rondan  
los fascinantes puertos de la imaginación.*

*Invisibles a veces, surcan  
las cóncavas comarcas de la niebla,  
pertenecen a un mundo despoblado,  
a alguna procelosa tradición  
de vidrieras marchitas; se parecen*

*a la emoción que queda detrás de algunos  
sueños.*

*Llega hasta aquí el empuje  
respiratorio de las máquina, el empujón  
del agua en las amuras,  
y a veces*

*una sirena desenrosca  
la disonante cinta de su melancolía  
por los opacos círculos del aire.*

*La cifra de esos barcos es la mí.  
Con ellos cada noche se va también mi alma.*

**JOSE MANUEL CABALLERO BONALD**

---

### Los curiosos “hombres torpedo” (Se lanzaban contra los buques nazis y japoneses)



A pesar de que la tecnología armamentística alemana en la Segunda Guerra Mundial ha pasado a la Historia por su ingenio y su originalidad (no es para menos, pues intentaron crear, entre otras cosas, una bomba espacial), lo cierto es que los nazis no fueron los únicos que usaron su ingenio para ganar la guerra. Otro de los ejércitos que trató de crear todo tipo de cachivaches más propios de una película de ciencia ficción que de la realidad fue el británico, el cual diseñó (haciendo uso de una idea italiana) un curioso torpedo tripulado para acabar con buques enemigos. Con todo, su misión no era kamikaze, pues se buscaba que los dos buceadores que lo manejaban salieran de él antes de la detonación.

La historia de estos valientes torpedos humanos británicos ha vuelto a salir a la luz después de que, a principios de mayo, falleciera a los 91 años Tony Eldridge, el soldado que se encargó de dirigir el último ataque de estas armas durante la Segunda Guerra Mundial. La operación fue, allá por 1944, todo un éxito, pues él y sus tres compañeros lograron enviar al fondo del mar nada menos que a dos navíos nipones en las inmediaciones del puerto de Phuket (Tailandia). Toda una heroicidad para la Royal Navy

#### **Los torpedos humanos**

Para encontrar el origen de los torpedos humanos es necesario retroceder en el tiempo hasta los comienzos del S.XX, época en la que los italianos empezaron a coquetear con la idea de crear una bomba tripulada por combatientes. Esta se materializó aproximadamente en la década de los 20, momento en que la marina de este país lo usó por primera vez (y con gran éxito) contra los Astro-Húngaros. Posteriormente, el invento sería adoptado por la Royal Navy, donde fueron conocidos como «Chariots».

Su funcionamiento era relativamente sencillo, aunque sumamente peligroso para los pilotos. Y es que, la idea era crear un pequeño submarino (de unos 10 metros de largo y 1 de diámetro) cargado con un explosivo magnético y tripulado por dos buzos. Éstos, curiosamente, iban equipados con el aparatoso traje de submarinismo tan característico durante la Segunda Guerra Mundial.

Tras salir de los buques «nodriza» (normalmente en plena noche, para evitar ser vistos) los tripulantes de los «Chariots» navegaban lentamente hasta los navíos enemigos, depositaban la bomba y –tras activar el temporizador– salían por patas. Todo ello, sabedores del peligro que corrían. En primer lugar, por la posibilidad de ser descubiertos y, en segundo término, debido a que llevaban una ingente cantidad de explosivos entre las piernas.

### **El ataque a Phuket, ejemplo de la perfección**

El ataque a Phuket que protagonizó el británico (ya fallecido) fue un ejemplo de perfección. Concretamente, se sucedió el 27 de octubre de 1944 cuando el subteniente Eldridge (recién ascendido, por cierto) y su número dos, el suboficial Sidney Woollcott, recibieron la orden de asaltar este puerto tailandés ocupado por los japoneses. Junto a ellos, a su vez, se envió al suboficial W. S. Smith y al marinero Bert Brown. Los primeros viajarían en el «Chariot» «Tiny» y los segundos, por su parte, en el «Slasher». Las máquinas en las que iban montados contaban con una autonomía de entre cinco y seis horas y alcanzaban una velocidad de hasta cuatro nudos y medio.

Aquella noche, según señala el diario «TheTelegraph», lucía la Luna llena, una contrariedad, pues ofrecía la suficiente luz a los enemigos como para detectar a los «Chariots». «En la noche del ataque, Butch y yo nos vestimos y nos dirigimos hacia el torpedo, llevábamos nuestras armas personales, mapas de seda, brújulas cosidas a nuestra ropa y una cápsula de cianuro», explicaba el fallecido británico en el susodicho diario británico antes de dejar este mundo.

Aquel ataque suponía el colofón a un entrenamiento de semanas tanto en el agua como en la selva de Sri Lanka (donde se les había enseñado a sobrevivir solos). «Cuando nos lanzamos al agua, esta estaba tibia, clara. Era muy diferente a las heladas aguas del Reino Unido en las que nos habíamos entrenado. Salimos sobre las 22:00 horas y llegamos al barco enemigo a las 00:30. Cuando estas pilotando un “Chariot” bajo el agua ves muy poco. Estuvimos fuera del agua hasta que vimos el barco japonés. Entonces nos sumergimos hasta que llegamos al casco, que estaba cubierto de percebes», añadía el veterano.

Al llegar, los dos submarinistas trataron de unir el explosivo al casco, pero este estaba tan sucio que fue imposible. Los imanes no se adherían. Por ello, decidieron ubicarlo con una abrazadera a la quilla. Una vez listo, conectaron el temporizador seis horas más tarde. Así pues, a las 6:32, y bajo el grito de «¡Allá va!» de uno de los oficiales del buque «nodriza», el navío enemigo japonés explotó. Lo mismo sucedió con el que habían asaltado sus compañeros que, además se hundió rápidamente. Habían mandado al fondo del mar a dos bajeles y lo habían hecho sin una sola baja. Posteriormente, el gobierno británico les hizo llegar sus pertinentes condecoraciones por este acto de valentía... a través del correo. (Por Manuel P. Villatoro; ABC España)

**Fuente: Boletín Fundación Nuestro Mar del 23-5-15**

**Juan A. Miglioli**

### EL FAIRLAND

Antes de 1956 la carga en los buques, fuera del sistema a granel el cual todavía se sigue usando para granos y líquidos, se realizaba por bultos individuales, los cuales se cargaban o descargaban de a uno o de a varios juntos, lo que llevaba a que el buque permaneciera muchos días y hasta semanas en puerto, llegando en algunos casos a estar el 70% del tiempo amarrado y el 30% en navegación.

Además de tener que emplear una gran cantidad de mano de obra para el movimiento de carga, descarga y estiba.

A partir de 1956 se reconvierten dos viejos petroleros de la II Guerra Mundial Clase Liberty los que se le instalan puntos de anclaje para poder asegurar las cajas sobre cubierta.



El día 26 de abril de 1956 el buque Ideal-X zarpo del puerto de Newark en Nueva Jersey con destino a el puerto de Houston con un cargamento de 58 contenedores sobre su cubierta, naciendo de esta manera la “contenerización” y el transporte multimodal puerta/puerta

Luego un carguero C2 de 143 metros de eslora construido en EE.UU. durante la II Guerra Mundial se lo reconvierte reforzando las partes estructurales del casco y colocándosele unas guías en las bodegas de carga para poder ubicar a los contenedores y facilitar las tareas de trincaje de los mismos, además se dispuso en la cubierta principal grúas como medio propio para las operaciones de carga y descarga. A esta cubierta también se la aprovechó para transportar contenedores, quedando estos fuertemente trincados con cadenas y tensores y así poder soportar los bruscos movimientos producidos por los tiempos adversos que pudiera encontrar el buque durante la navegación.

A este carguero perteneciente a la Naviera Pan-Atlantic Steamship Company se lo bautizo con el nombre de Fairland y se lo considera el primer buque diseñado exclusivamente para contenedores standar, inaugurando así en 1966 el trafico transatlántico semanal entre EE.UU. y Rotterdam, siendo este último el primer puerto europeo que pudo gestionar los contenedores con eficacia, un requisito fundamental para todo el concepto del contenedor puerta/puerta.

El auge de este comercio ha sido tal que del primer viaje del Fairland en el que el piloto de primera clase debía llevar personalmente un control en su libreta del contenido de cada uno de los 226 contenedores de 35 pies, con su colocación en cubierta, el puerto de desembarque, etc se ha pasado a en la actualidad a tener buques con capacidad de mas de 18.000 contenedores de 20

## GRANDES BARCOS

---

pies, esto gracias también a que todo pudo informatizarse y actualmente el mundo depende totalmente del contenedor estándar.



La historia de los contenedores se debe a que Malcom Mac Lean propietario de una sociedad de transporte terrestre, cansado de las rupturas, erosiones y robos de las mercancías que antes se re-expedían en sacos, decide en 1955 diseñar una caja metálica de 35 pies de longitud que se pudiera cargar y descargar con las grúas del puerto o del barco. Para lo cual compra los dos primeros petroleros para reconvertir que dieron inicio a esta nota.

Actualmente los contenedores se estandarizaron en las medidas de 20 x 8 x8 pies y de 40 x 8 x8 pies, usándose para determinar la capacidad del buque los de 20 pies.

### **FUENTE:**

**HEMPEL Barcos revolucionarios**

**Instituto Universitario de Estudios Marítimos**<http://www.udc.gal/>

<http://www.buenastareas.com/>

<https://vadebarcos.files.wordpress.com>

**Juan A. Miglioli**

## Se incorporaron cuatro Avisos de origen ruso a la Armada Argentina



El pasado sábado 5 de diciembre a media mañana comenzaron a arribar al Apostadero Naval Buenos Aires (ADBA) los buques tipo AVH Clase “Neftegaz” de origen ruso que la Armada Argentina incorpora para reemplazar a los viejos y venerables avisos tipo ATA y ATF de origen estadounidense que datan de la Segunda Guerra Mundial.

Lo hicieron luego de cuarenta días de travesía en los cuales surcaron el Océano Glaciar Ártico, el Mar del Norte y el Océano Atlántico de noreste a sudoeste. Habían zarpado el pasado 20 de octubre de los puertos rusos de Múrmansk y Arcángel (Rusia), luego de 31 días de navegación recalaron, en una breve escala técnica, en San Salvador de Bahía (Brasil), para finalmente arribar a Buenos Aires 9 días más tarde, cubriendo un total de 12.000 millas náuticas (unos 22.000km) de navegación.

Los avisos incorporados, que poseen capacidad polar, fueron bautizados con nombres propios de la toponimia malvinense. Es así que el ex “Neftegaz 61” fue rebautizado como ARA “Puerto Argentino” (A-21), el ex “Neftegaz 51” como ARA “Estrecho de San Carlos” (A-22), el ex “Tumcha” como ARA “Bahía Agradable” (A-23) y finalmente el ex “Neftegaz 57” como ARA “Islas Malvinas” (A-24).

Las funciones que cumplirán estas unidades una vez incorporadas a la Armada Argentina abarcan serán:

## NUESTRA ARMADA

- Búsqueda y rescate en el área marítima de responsabilidad SAR (Search And Rescue) 14 millones de km<sup>2</sup>, responsabilidad asumida por nuestro país ante la Organización Marítima Internacional, OMI, mediante Ley N° 22.445.

- Remolque y salvamento de buques y/o submarinos hundidos.

- Contribución al control de los espacios marítimos de interés para defender los derechos y recursos de los argentinos en el mar.

- Sostén logístico móvil a nuestras bases antárticas y a las actividades en el litoral marítimo atlántico y fluvial.

- Apoyo a la comunidad con atención sanitaria.

- Apoyo a los organismos nacionales competentes (CONICET, IAA, SIHN), para la investigación científica dentro del Proyecto Pampa Azul.

- Contención y mitigación de incidentes ambientales de largo alcance.

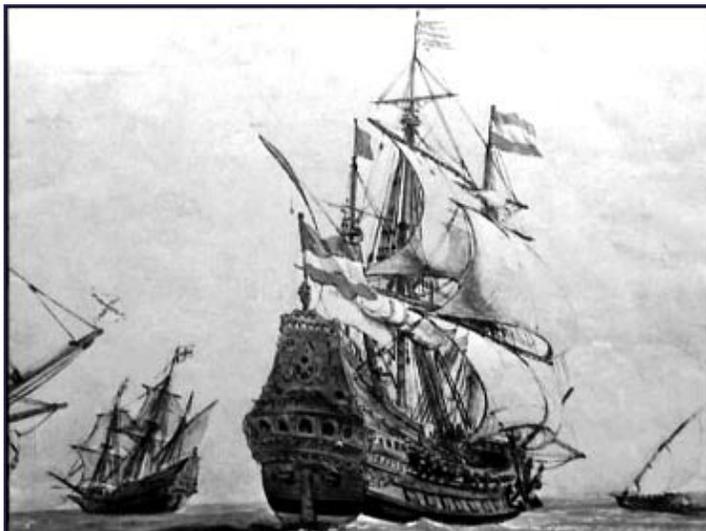


Los destinos de los avisos incorporados serán los siguientes: uno irá a la Base Naval de Mar del Plata (BNMP) donde será alistado como “buque de salvamento de submarinos”, otro a la Base Naval de Ushuaia (BNUS) seguramente para tomar papel protagónico en la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC) y mientras que los dos restantes tendrán como destino la Base Naval de Puerto Belgrano (BNPB).

Fuente: <http://patrullerasargentinas.blogspot.com.ar>

Gustavo Suarez

**DIARIO: LA VANGUARDIA Cartagena (Colombia) 07/12/2015**



El **galeón español San José**, hundido frente a las costas **colombianas** de Cartagena de Indias con toneladas de oro y plata hace más de 300 años, ha vuelto del fondo del mar entre la emoción del hallazgo y la polémica que empieza a formarse por su propiedad.

Este sábado, el presidente colombiano, Juan Manuel Santos, presentó ante los medios los hallazgos que permiten determinar que el pecio que han encontrado los investigadores del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) es, efectivamente, el San José.

El legendario **galeón San José**, y su buque gemelo, el San Joaquín, fueron construidos a

finales del siglo XVII en los astilleros de Mapil, cerca de San Sebastián (País Vasco) y en el momento de su hundimiento por una flota inglesa, el viernes 8 de junio de 1708, iba cargado con cerca de 11 millones de monedas de ocho escudos en oro y plata, según historiadores.

El San José había cargado en la feria de Portobelo (Panamá) su tesoro de oro, plata y piedras preciosas que habían sido recogidas en el Virreinato del Perú y se dirigía a Cartagena de Indias donde se le harían unas reparaciones para luego seguir viaje a Cádiz (España), con escala en La Habana. Sin embargo, a unas millas del puerto de Cartagena se le atravesó la flota inglesa bajo el mando del comodoro Charles Wager.

Su valor, calculado en unos 5.000 millones de dólares de hoy, fue demasiado para las ambiciones británicas y un grupo de barcos de esa flota, el "Expedition", el "Kingston", el "Portland" y el "Vulture", salieron al encuentro de los galeones que hacían la llamada "Carrera de Indias". En una batalla que se prolongó dos días, cerca de la isla de Barú, el San José se fue a pique luego de recibir cañonazos del "Expedition" y con él se fueron al fondo del mar casi la totalidad de sus 600 marineros y pasajeros, así como su fabuloso tesoro.

Sin embargo y más allá de la fascinación que la noticia y las primeras imágenes del buque generan, la polémica está por las dudas que empiezan a surgir sobre la propiedad del pecio. El Gobierno de España anunció que solicitará al de Colombia "información precisa" sobre el hallazgo del San José y la legislación en la que fundamenta la intervención sobre un pecio español, antes de decidir qué actuaciones adoptar en defensa de su patrimonio subacuático.

Así lo explicó a Efe el secretario de Estado de Cultura español, José María Lasalle, durante una visita a La Habana en la que apeló a la prudencia "en lo relativo a la relación bilateral especial". Al respecto, el Gobierno colombiano publicó el 30 de julio de 2013 la Ley 1675, aprobada por el Congreso, que tiene por objeto "proteger, visibilizar y recuperar el Patrimonio Cultural Sumergido".

## ARQUEOLOGIA NAVAL

---

Según dicha Ley, hacen parte de ese patrimonio todos los restos que estén en aguas colombianas, incluidas “las especies náufragas constituidas por las naves o artefactos navales y su dotación, sus restos o partes, dotaciones o elementos yacientes dentro de estas, cualquiera que sea su naturaleza o estado, y cualquiera sea la causa de la inmersión, hundimiento, naufragio o echazón”.

Como previendo posibles reclamaciones, Santos explicó “que la información relativa a este hallazgo está sometida a reserva de ley por muchos motivos, porque lo establece la ley”, pero también porque “lo que está en juego nos obliga a mantener una reserva sobre buena parte de la información” que clasificó de “un asunto del Estado colombiano”. Todo ello no ha restado brillo a uno de los descubrimientos arqueológicos más importantes de los últimos años, el de un galeón cargado de oro que además ha despertado el interés y la fascinación en miles de mentes en todo el mundo.

Luis Vázquez

---

### PARA SONREIR

---



**Como vas con la nueva maqueta?**

## Durante el Conflicto de Malvinas en 1982 desviaban misiles... gracias a una máquina de hacer tallarines

Por Guillermo Clemares



**HMS Intrepid británico lanzando un misil antiaéreo durante la Guerra de la Malvinas**

Sucedió durante la Guerra de las Malvinas (2 de abril – 14 de junio 1982). Las Fuerzas Armadas argentinas tuvieron que desarrollar su creatividad para acortar la gran diferencia tecnológica que les separaba del ejército inglés, y para ello contaron con su ingenio, su empeño, y con una máquina de hacer tallarines.

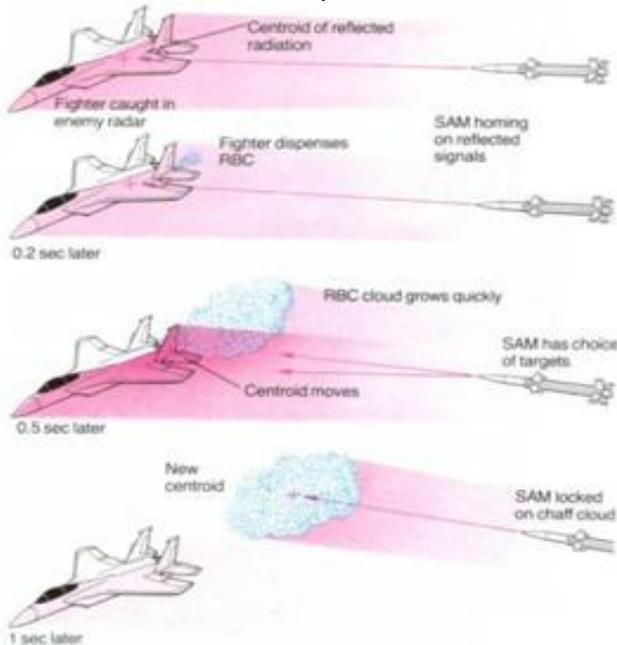
Para defender un avión de los misiles, las aeronaves propagan una nube de pequeñas y delgadas piezas de aluminio, fibra de vidrio metalizada o plástico metalizado, que se denominan “chaff”, y que consiguen perturbar y apartar los misiles guiados por radar de su objetivo. Los bombarderos argentinos Canberra (fabricados, por cierto, en Inglaterra) no contaban con esas defensas o señuelos antirradar, tan necesarios para confundir los sistemas de guiado de los misiles ingleses.

Pero en la imaginación de los mandos de la Base Aérea en Trelew, donde se encontraban desplegados ocho de los Canberra, ya estaba madurando una idea...

El Mayor Fernando Rezoagli, en un relato personal, cuenta que reunió en su casa a los compañeros del colegio de secundaria de su hijo y les entregó varios rollos de papel de aluminio y

tijeras. Durante horas y horas cortaron láminas hasta que se alcanzó un volumen considerable, pero no era suficiente y había que buscar otra forma más rápida de cortar las tiras.

Entonces observaron que las laminillas tenían el ancho de un tallarín.



### Funcionamiento de las contramedidas “Chaff” / Máquina de tallarines

Un día, el sorprendido personal de la fábrica de pastas “Vía Nápoli” de la ciudad de Paraná, vio llegar a varios hombres de la unidad con rollos de papel aluminio... y su máquina cortadora fue la encargada de realizar la primera prueba.

Tras el éxito, se comenzó a trabajar a destajo con una cortadora de tallarines que fue facilitada a la unidad.

Mientras tanto, también se trabajaba en el diseño de los lanzadores de los “chaff” y en la preparación de bengalas.

Para los lanzadores se utilizaron los cartuchos de arranque de los aviones. En los cartuchos se colocaba primero la bengala con un paracaídas, luego se rellenaba con las tiras de aluminio y finalmente una tapa plástica.

Afianzado el método y el sistema de lanzamiento, los Canberra ya estaban preparados para realizar misiones.

Los aviones realizaron 35 vuelos, 25 de ellos durante la noche contra tropas de tierra. Se perdieron dos aviones: uno fue derribado el 1° de mayo de 1982 por un Sea Harrier y el otro el 13 de junio por un misil Sea Dart lanzado por el HMS Exeter.

Los únicos dos aviones Canberra derribados fueron los que no pudieron lanzar los “chaff” fabricados por la “tallarinería”.

**FUENTE:** <http://aldea-irreductible.blogspot.com>

## PUNTA NORTE

Península Valdés – Pcia. Chubut

Librado al Servicio: el 1° de Marzo de 1925

Situación Geográfica: Lat. 42°05´S – Long. 63°46´W

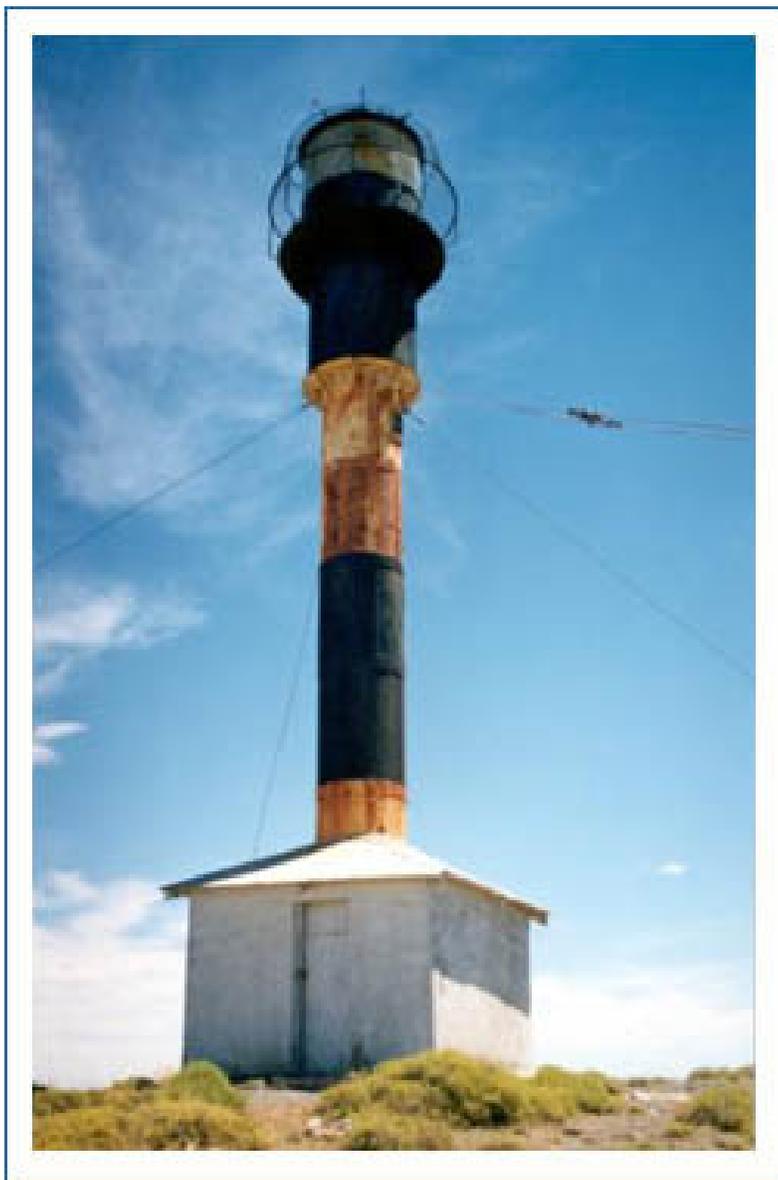
Número Internacional G 1050

Se encuentra sobre la punta homónima, en el extremo norte de la península Valdés, sobre las costas del golfo San Matías, provincia del Chubut.

Se trata de una torre cilíndrica de hierro con plataforma superior, barandilla y garita. Su altura es de 16,5 metros sobre el terreno, la altura de la luz sobre el nivel del mar 45 m., con escalera interior para acceso al equipo luminoso.

Originalmente era abastecido por una batería de acumuladores de gas acetileno, que brindaba un alcance lumínico de 21 millas. En forma experimental, el 20 de noviembre de 1982 se instaló un nuevo sistema eléctrico de baterías alimentadas por energía eólica, que funcionó hasta fines de 1990, luego fue reemplazado por otro sistema de paneles solares fotovoltaicos. En la actualidad su alcance luminoso es de 14,3 millas náuticas.

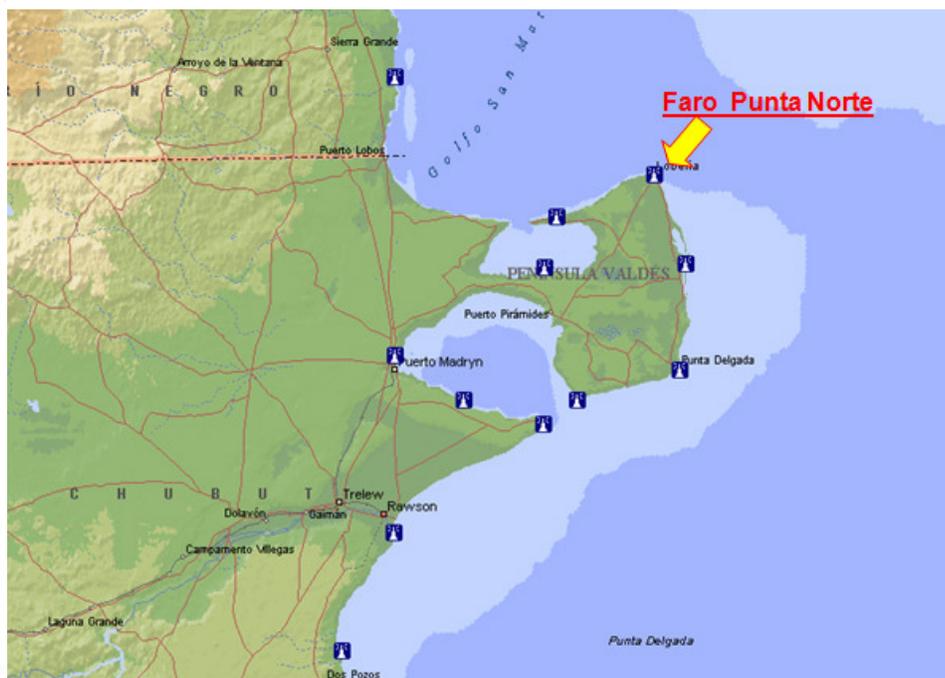
Se accede al faro recorriendo 72 Km. desde Puerto Pirámides por la ruta provincial 3, con dirección noreste. Se recomienda cargar nafta en Puerto Pirámides, debido a que son muchos kilómetros y hay pocos lugares de abastecimiento.



En el lugar existe una reserva faunística provincial, creada el 29 de septiembre de 1967. Es un apostadero de elefantes y lobos marinos de un pelo y es un sitio donde se suelen observar orcas atacando a los mamíferos marinos. El apostadero presenta alrededor de 3000 lobos marinos, con un número de 1350 crías en épocas de reproducción.

# FAROS

## Ubicación geográfica

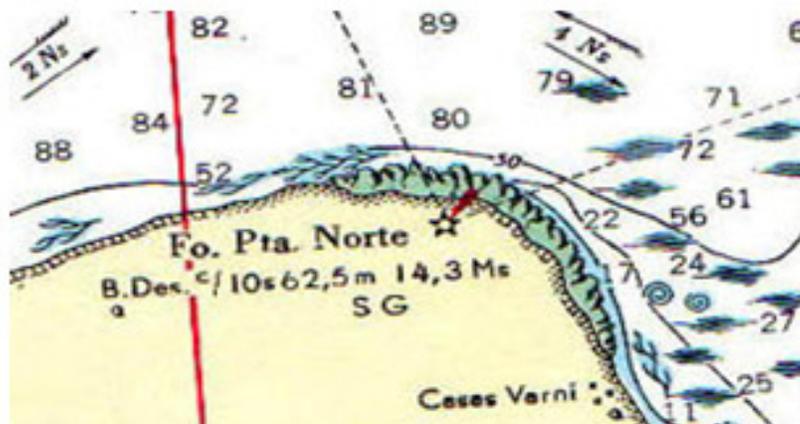


En el trayecto se puede avistar la fauna autóctona de la estepa como las martinetas, peludo, piche, cuis, tucu-tucu, gato del pajonal, gato montés, zorro gris, mara, guanacos y el ñandú petiso, también aves marinas y terrestres, y varias especies de reptiles como lagartijas y yarárá ñata. A dos kilómetros al norte del faro hay una pequeña colonia de pingüinos de Magallanes.

El faro se encuentra deshabitado.

### Origen del Topónimo:

Su denominación proviene del accidente geográfico sobre el cual se asienta.



Sector de la Carta Náutica H-215  
"De Faro Punta Norte a Faro San Jose"  
Publicada por el Servicio de Hidrografía Naval

Fuente: servicio de hidrografía Naval

Juan Miglioli

## NOTICIAS DE INTERES

El 11 de diciembre pasado realizamos la Asamblea de la Comisión de Modelistas Navales. En la misma se designaron las autoridades de dicha Comisión. La misma quedó conformada por los siguientes socios.

**PRESIDENTE: GUSTAVO SUARES**  
**SECRETARIO: FEDERICO CACERES**  
**TESORERO: JESSICA FLORENTIN**  
**VOCAL PRIMERO: MARCELO SAENZ HINTZE**  
**VOVAL 2: JUAN CARLOS MEZZANO**  
**VOCAL 3: EDGARDO MAUGER**  
**VOCAL SUPLENTE: JUAN MIGLIOLI**

----- X -----

Durante el mes de enero del corriente año el taller de modelismo naval de nuestra Comisión, ubicado en calle Gorriti 39 de Bahía Blanca, permaneció cerrado a las actividades debido al receso de verano de muchos de nuestros socios y a las altas temperaturas. Las mismas las retomamos a partir del sábado 6 de febrero de 16 a 18 hs. Los esperamos!!!

**QUERÉS SER MODELISTA NAVAL?**

*Animate a construir un barco con tus propias manos!*

- **CLASES GRATUITAS**
- **ENTREGA DE MATERIALES SIN CARGO**

**ACERCATE! LOS SÁBADOS DE 16 A 18 HS.**

**TALLER DE MODELISMO NAVAL**

**GORRITI 39 - BAHÍA BLANCA**



**MarraMoscardi**  
Propiedades

Alvarado 107 | (8000) BAHIA BLANCA  
Tel. 0291- 4559889 | Tel/fax 0291- 4517134

E-mail: [marramoscardi@surlan.com.ar](mailto:marramoscardi@surlan.com.ar)

**gaceta**  
**marinera**

Periódico de Noticias de la Armada Argentina

**ADQUIERALA**

Comando de Operaciones Navales

Prensa y Relaciones Internacionales

Tel: 02932-487518 | Fax: 02932-487519

8111 | PUERTO BELGRANO

Página web: [www.gacetamarinera.com.ar](http://www.gacetamarinera.com.ar)



**PUERTO BAHÍA BLANCA**

CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA

Av. DR M Guido S/N | Ingeniero White  
(0291) 4573213 | Bahía Blanca | Bs. As.

[secretaria@puertobahia blanca.com.ar](mailto:secretaria@puertobahia blanca.com.ar)

[www.puertobahia blanca.com.ar](http://www.puertobahia blanca.com.ar)

**vn**  
**(vianet)**

CONSULTORA EN SOLUCIONES DIGITALES

**Desarrollo Web - Redes**  
**Comunicaciones - Internet**

San Martín 279 0291-455-8100

[www.vianetcon.com.ar](http://www.vianetcon.com.ar) - [info@vianetcon.com.ar](mailto:info@vianetcon.com.ar)



*Desde 1949 capacitando alumnos  
con seriedad y responsabilidad*