



COMISION MODELISTAS NAVALES DEL  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
FILIAL BAHIA BLANCA



*BOLETIN DE INFORMACIONES*

ENTRE TRACAS

Y

CUADERNAS



## 5 ALAS NAVALES



**El Dornier Do X**

## 10 ARQUEOLOGIA NAVAL



**Hallan restos del USS Conestoga**

## 13 GRANDES BARCOS



**El rompehielos Polaris**

## 16 HISTORIA NAVAL



**El Forrest**

## VEA TAMBIEN

### 2 EDITORIAL

### 3 EFEMERIDES NAVALES

Meses de noviembre y diciembre

### 8 FAROS

Punta Bajos

### 9 TECNOLOGIA NAVAL

El misil Sea dart

### 12 POESIA

Un velero llamado libertad

### 22 NOTICIAS DE INTERES

\*Exposiciones en Uciapa

Punta Alta

\*Atardecer de los Museos

\*Visita a la Fiesta del Caldén  
Guatrache

**Dr. LEOPOLDO MARIO ANTONELLI**

*El 5 de octubre falleció en Bahía Blanca el Presidente del Consejo Directivo de la Filial local del Instituto Nacional Browniano, el Dr. Leopoldo Mario Antonelli a la edad de 83 años. Su deceso causó gran consternación por tratarse de una persona muy querida por todos los que tuvieron oportunidad de conocerlo.*

*Era miembro del Número del Instituto Nacional Browniano y había asumido la Presidencia de la Filial bahiense en el año 2003, ocupándola ininterrumpidamente hasta el día de su deceso.*

*Leopoldo era Doctor en Química, recibido en la Universidad Nacional del Sur y habiendo ocupado el cargo de Vicerrector de esta alta casa de estudios superiores.*

*Con Elvirita, su querida esposa, había consolidado una familia muy unida bendecida con la llegada de seis hijos, cinco varones y la menor mujer, todos ellos dedicados a diversas actividades profesionales. El mayor de ellos, lo precedió en el camino hacia la eternidad. La profunda en Dios, les permitieron sobrellevar este dolor con resignación y la esperanza de la Gloria en la Casa del Señor.*

*Leopoldo encaraba todas las actividades con entusiasmo y convicción y no se arredraba antes los inconvenientes que surgían en el camino, sino que persistía hasta lograr los objetivos deseados. Nos dejó valiosas enseñanzas, ya que siempre actuaba con humildad pero con firmeza, inspiraba confianza y ante las dificultades siempre tenía una palabra de aliento para persistir en la obtención de los resultados buscados. Todos los que tuvimos la suerte de acompañarlo en sus responsabilidades lo recordaremos por siempre pues tenía un alma pacífica y un corazón dadivoso. Demostraba ser un hombre feliz con las personas que lo rodeaban e infundía la idea que las cosas más simples de la vida son las que nos hacen más felices y que debemos luchar sin desmayos hasta conseguir los objetivos buscados.*

*Con un gran sentido del humor, gran cultor de la amistad, excelente consejero y sobre todo un gran amigo, supo granjearse la admiración y el respeto de quienes tuvieron la suerte de trabajar junto a él. Infundía esperanza y entusiasmo cuando cundía el desánimo y tenía la sensibilidad para encontrar las palabras justas para entusiasmar cuando imperaba el desánimo.*

*Leopoldo, tu paso por esta vida dejó huellas firmes. Te recordaremos por siempre porque las enseñanzas que nos dejaste nos dan fuerza para seguir adelante pese a las dificultades que se deben afrontar.*

*Estamos seguros que estás descansando en paz ante la presencia del Señor.*

**Jorge Albertani**  
**Instituto Nacional Browniano**  
**Filial Bahía Blanca**

### MES DE NOVIEMBRE

#### 4 de 1958

Se afirma el pabellón en el portaaviones Independencia.

El ARA Independencia (V-1), fue el primer portaaviones que sirvió a la Armada Argentina, lo hizo desde 1959 hasta 1969. Anteriormente

denominado HMCS Warrior (CVL 20) en la Marina Real de Canadá desde 1946 a 1948 y HMS Warrior (R31) en la Marina Real Británica desde 1948 a 1958. Fue el noveno portaaviones de la Clase Colossus construido en el Reino Unido.

El Grupo Aéreo Embarcado (GAE) fue formado, por el Comando de Aviación Naval, con los aviones Vought F4U Corsair para ataque, North American Aviation SNJ-5Cs Texan para entrenamiento y Grumman S2F-1 (S-2A) Trackers para cobertura antisubmarina. Los helicóptero S-55 y S-58 cumplían funciones de enlace y rescate de pilotos.



#### 20 de 1845

Se libra el combate de la Vuelta de Obligado.

Un convoy de buques anglo-franceses escoltados por buques de guerra de esas nacionalidades, tratan de pasar por la Vuelta de Obligado, navegando aguas arriba del Río Paraná, rumbo a Corrientes. Cuatro baterías instaladas en las barrancas del río cañonearon intensamente a los buques extranjeros, produciendo importantes averías en algunos de ellos. Las fuerzas nacionales estaban al mando del general Lucio V. Mansilla. El Teniente Coronel de Marina Juan B. Thorne y los Tenientes de Marina Eduardo Brown (hijo del Almirante) y Álvaro de Alzogaray estaban a cargo, cada uno de ellos, de una batería.



#### 30 de 1970

Inauguración del Museo Naval Puerto Belgrano, funcionó en los primeros años en el centenario edificio de la Torre de Señales, siendo trasladado el 2 de julio de 1978 a su actual emplazamiento, el edificio de la ex Estación Puerto Belgrano del Ferrocarril Estratégico (1898).



### MES DE DICIEMBRE

#### 7 de 1817

En circunstancias en que la fragata *La Argentina* navegaba a lo largo del estrecho de Macasar (Malasia), fue atacada por embarcaciones de piratas malayos, llamadas praos. Tras un combate que duró una hora, nuestros marinos rechazaron el ataque. Durante el combate fue muerto el 2º comandante de *La Argentina*, Capitán de Marina Nathan Sommers.

El crucero corsario de la fragata *La Argentina* fue una expedición naval de corso comandada por el marino francés al servicio de las Provincias Unidas del Río de la Plata, sargento mayor de marina Hipólito Bouchard. La expedición contra barcos y puertos españoles en América y las Filipinas se desarrolló entre julio de 1817 y julio de 1819, formando parte de la Guerra de Independencia Hispanoamericana.

Bouchard circunnavegó el planeta comandando operaciones de corso, combates y otras incidencias en las costas de Madagascar, Indonesia, Filipinas, Hawaii, California, México y Centroamérica, para luego terminar siendo apresado en Chile por cargos de piratería. Durante el crucero corsario de *La Argentina* se obtuvieron 26 presas y se realizaron 10 acciones militares.



#### 12 de 1815

Frente a Morro Quemado, en la costa chilena, la fragata *Hércules* apresa a la fragata española *Gobernadora* que llegaba al Callao proveniente de Guayaquil con un cargamento de cacao y cera. En ella era conducido prisionero al Callao el teniente coronel Vicente Vanegas, oficial del Ejército Republicano de Nueva Granada, quien se sumó a la expedición. Un pequeño pailebot que se dirigía a los puertos intermedios también fue capturado y ambos barcos fueron armados para aumentar la expedición.

#### 13 de 1947

Un avión Naval (Douglas C-54 - matrícula 20 TL) al mando del Capitán de Fragata Gregorio Lloret, llevando a su bordo al Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Gregorio Portillo, parte del Aeródromo Comandante Piedra Buena (Santa Cruz) y en un vuelo sin etapas cruza el Círculo Polar Antártico y regresa al punto de partida.



#### 22 de 1825

Brasil declara bloqueado el Puerto de Buenos Aires. Doce días después de la declaración de guerra, la escuadra brasileña apareció en la rada de Buenos Aires, declarando el estado de bloqueo a todos los puertos y costas de la Provincia de Buenos Aires, así como también a los puertos que de ella dependieran en la margen oriental del Río de la Plata. El Vicealmirante Rodrigo Lobo comandaba la Escuadra imperial.

## Dornier Do X



El **Dornier Do X** fue en su momento el mayor, más pesado y potente avión del mundo. Fue fabricado por la empresa alemana Dornier Flugzeugwerke en 1929. Fue diseñado por el doctor Claudius Dornier, y transcurrieron cinco años entre el diseño, y la construcción. En el proceso de diseño se realizó por primera vez en la historia de la aviación un modelo en madera a escala uno a uno (escala real). Se fabricó en la planta suiza de Dornier en Altenrhein, a orillas del lago Constanza, para así evitar los términos restrictivos del Tratado de Versalles, que prohibían a Alemania fabricar cierto tipo de aviones tras la I Guerra Mundial.

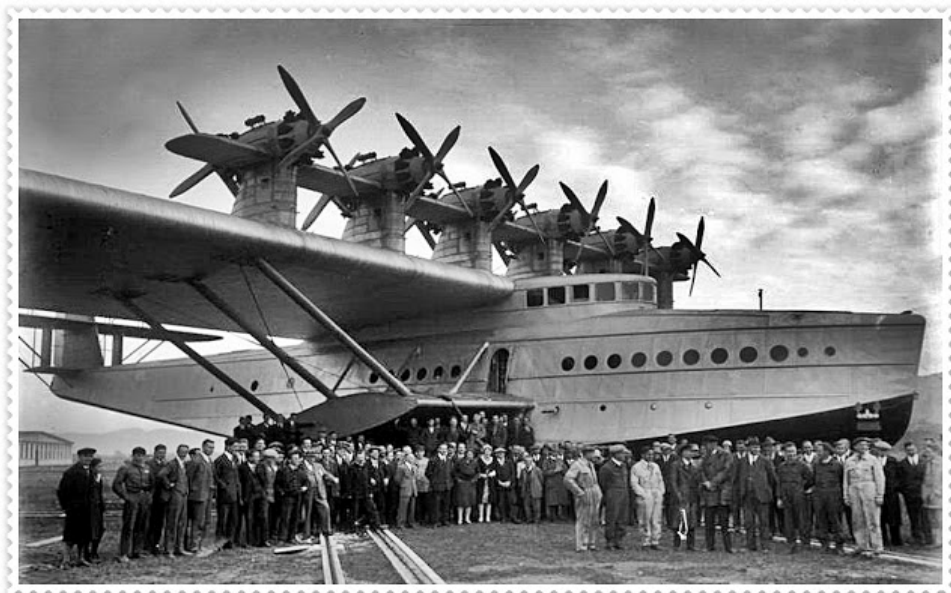
### Diseño e historia

Los planos databan de septiembre de 1924 y los trabajos de diseño se iniciaron en el otoño de 1925. Se invirtieron aproximadamente 240.000 horas de trabajo antes de que el Do X fuese terminado.

El Do X estaba construido completamente en aluminio, tenía una proa recta, con las alas de acero abarcadas por un refuerzo de aluminio y cubiertas por una pesada tela de lino, y revestidas con pintura de dispersión de aluminio. Los pasajeros accedían al interior mediante un Portalón lateral existente sobre el soporte en forma de ala recortada que hacía la función de pontón o flotador ubicado en la obra viva en el sector centro delantero del casco. Poseía un timón de codaste pequeño en la línea de crujía del casco. Aunque tenía portalones para pasajeros a ambos costados, solo poseía un portalón de carga a estribor por lo que el Dornier Do X atracaba preferentemente de este lado para cargar pasajeros y abastecimiento, de hecho los muelles de servicio estaban diseñados para este costado.

El avión realizó su vuelo inaugural, el 12 de julio de 1929, despegando de Friedrichshafen, junto al lago Constanza, con el piloto jefe de Dornier Richard Wagner.

Inicialmente iba propulsado por seis pares de motores radiales de 500 cv. Siemens Jupiter refrigerados por aire, dispuestos en tándem y montados en seis compartimentos sobre el ala. Dichos motores, cuya potencia resultó insuficiente, fueron reemplazados por 12 Curtiss Conqueror V-12 con refrigeración líquida de 1.050 cv, que le daban una capacidad para alcanzar una altitud de 1.250 m, necesarios para cruzar el Atlántico. El avión fue redesignado Do X1a, aunque los problemas de refrigeración continuaron reduciendo el rendimiento. Sin embargo, la capacidad de carga del avión quedó probada en un vuelo realizado el 31 de octubre de 1929 durante el cual diez per-



sonas viajaron clandestinamente a bordo del avión, que en esa ocasión llevó 170 pasajeros.

Se había previsto que el avión llevara 100 pasajeros en vuelos transoceánicos. El vuelo rompió el récord mundial de personas a bordo de un aeroplano. Tras una carrera de 50 segundos, lentamente ascendió hasta una altitud de sólo 200 m (650 pies). Tras 40 minutos a una velocidad máxima de 170 km/h (105 mph) amerizó en el lago Constanza.

El lujo de la aeronave se aproximaba a los niveles de las líneas de vapores trasatlánticos. Tenía cabinas-dormitorio individuales, una sala de fumadores, un salón, un cuarto de baño y una cocina en las tres cubiertas de un casco de 40 m de largo. La tripulación del puente de vuelo constaba de dos pilotos, un navegante y un operador de radio, pero las palancas de mando de gases estaban bajo la responsabilidad del ingeniero de vuelo, cuya posición era tan lejana -en la parte posterior de la cabina- que la regulación de la potencia se convertía en un interesante ejercicio de comunicaciones. El ingeniero de vuelo podía también inspeccionar la planta motriz durante el vuelo utilizando los túneles de acceso situados en el ala. En la cubierta inferior se encontraban los tanques de combustible, provisiones y nueve compartimientos estancos, de los cuales siete eran necesarios para proporcionar la flotabilidad.

El Do X partió de Friedrichshafen, Alemania el 2 de noviembre de 1930, pilotado por Friedrich Christiansen, en un vuelo trasatlántico de prueba, rumbo a los Estados Unidos vía Amsterdam, Calshot (Reino Unido), A Coruña y Lisboa. El vuelo estuvo sembrado de accidentes. En Lisboa, uno de los depósitos de combustible se incendió, dañando un ala. Se necesitó un mes para reparar el avión. Luego, cuando despegaba de Las Palmas de Gran Canaria, el casco sufrió daños. Debido a esto, el vuelo hubo de retrasarse otros tres meses. Para su próxima tentativa, el avión fue aligerado mediante la eliminación de todos los equipos y accesorios superfluos y despegó con una tripulación reducida. A pesar de que no logró alcanzar una altitud normal de operación durante gran parte del vuelo, el Do X modificado pudo concluir la etapa siguiente hasta Natal (Brasil) vía



Guinea Portuguesa, las islas de Cabo Verde y Fernando de Noronha. El Do X voló hasta Río de Janeiro y luego continuó rumbo a Estados Unidos, alcanzando Nueva York, vía las Antillas y Miami, el 27 de agosto de 1931. Aquí pasó el avión los nueve meses siguientes, en los que sus motores fueron puestos a punto y miles de turistas se desplazaron al aeropuerto Glenn Curtiss (actual Aeropuerto La Guardia) para ver al leviatán del aire. El viaje de retorno comenzó el 19 de mayo de 1932 desde Nueva York, después de realizar con éxito la travesía vía Harbour Grace, Horta, Vigo y Calshot, para finalmente amerizar en el lago Müggel en Berlín el 24 de mayo, donde el Do X fue recibido por más de 200.000 personas.

### Destino final

El Do X original fue entregado a Lufthansa, ya que las finanzas de Dornier no permitían seguir operándolo. Tras el éxito de 1932 realizó una gira por las ciudades de la costa alemana. Lufthansa planeó un vuelo del Do X a Viena, Budapest y Estambul en 1933. El viaje terminó nueve días después de iniciarse tras desprenderse una sección de la cola durante un amerizaje en Passau. Aunque el fracaso fue ocultado como éxito y el avión fue reparado, éste retornó a Berlín, donde se convirtió en la pieza principal del nuevo Museo de la Aviación alemana de Berlín en 1934. Allí resultó destruido a causa de un bombardeo de la RAF que causó graves daños a dicho museo a finales de noviembre de 1943. Aunque nunca llegó a convertirse en un éxito comercial, el Do X fue el mayor aeroplano de su tiempo, y el pionero en demostrar el potencial del servicio aéreo como modo de viaje internacional, y uno de los más impresionantes aviones construidos. Se comenzó el diseño de su sucesor, el Do-XX, pero nunca pasó más allá de la fase de proyecto.



### Otros modelos

Tres Do X fueron construidos en total: el original, operado por Dornier y Lufthansa, y otros dos aparatos encargados por Italia - el Do X2 (nombrado *Umberto Maddalena*) y el Do X3 (nombrado *Alessandro Guidoni*). Los aparatos italianos eran esencialmente idénticos al original, con la excepción de la planta motriz, compuesta por motores Fiat A-22R V12 de refrigeración líquida, con los motores cubiertos por un carenaje aerodinámico. Los vuelos ferry fueron espectaculares eventos al sobrevolar los Alpes a 3.200 m de altitud. El Do X2 entró en servicio en agosto de 1931 y el X3 en mayo de 1932. Ambos aparatos estuvieron basados en la estación de hidroaviones de La Spezia, en el mar de Liguria.

Ambos aparatos fueron ordenados por la compañía SANA Societa Anonima Navigazione Aérea, por aquel entonces la línea de bandera de Italia, pero fueron requisados para ser usados por la Regia Aeronautica para vuelos de prestigio y espectáculo. Tras los planes para un servicio de primera clase entre Génova y Gibraltar, que fue finalmente catalogado como irrealizable, el X2 y el X3 fueron utilizados para entrenamiento y vuelos de transporte de tropas. Un rumor, los sitúa transportando tropas a Etiopía en febrero de 1935. No existen evidencias de su destino.

Presumiblemente fueron desguazados en 1935.

Fuente: Enciclopedia Ilustrada de la Aviación

---



## PUNTA BAJOS

**Península Valdez – Pcia. Chubut**

**Librado al Servicio: el 12 de Octubre de 1927**

**Situación Geográfica: Lat. 42°23'S – Long. 63°37'W**

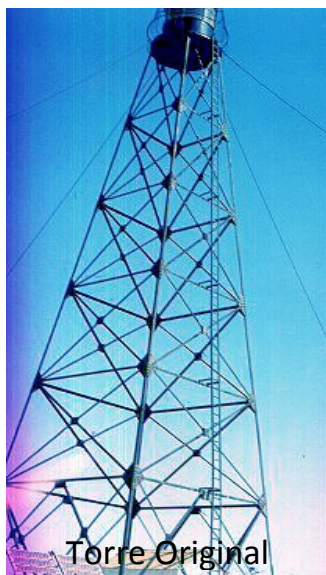
**Número Internacional G 1052**

La torre está construida sobre la punta Bajos, en el extremo oriental de la península Valdés, en las cercanías de la desembocadura de la caleta del mismo nombre, en la provincia del Chubut.

La península fue declarada por la UNESCO como Patrimonio Mundial Natural de la Humanidad por su riqueza biológica y paisajística.

Originariamente consistió en una torre de hierro negra, de forma troncopiramidal de 28 metros de altura, con plataforma superior, garita con equipo luminoso alimentado a gas acetileno, (cuyas reservas alcanzaban para brindar un funcionamiento de 7 meses) y barandilla. Este faro fue levantado en el año 1927, por el personal del buque balizador A.R.A. "Alférez Mackinlay".

El 23 de enero de 1985 se reemplazó su antiguo equipo luminoso por uno alimentado por energía fotovoltaica compuesta por paneles solares y baterías, logrando un alcance de 21 millas.



Torre Original

Los deterioros observados en su estructura debido al paso del tiempo, hicieron que en abril del año 2001, su estructura fue transformada en una típica torre de radiofaro de 12 metros de elevación, con una altura sobre el nivel del mar de 26,5 m. y con un alcance luminoso de 13,5 millas náuticas.

Se accede a este faro desde Puerto Pirámides, tomando la ruta provincial 2 hasta el faro Punta Médanos y de allí 25 Km. al norte por la ruta provincial 47.

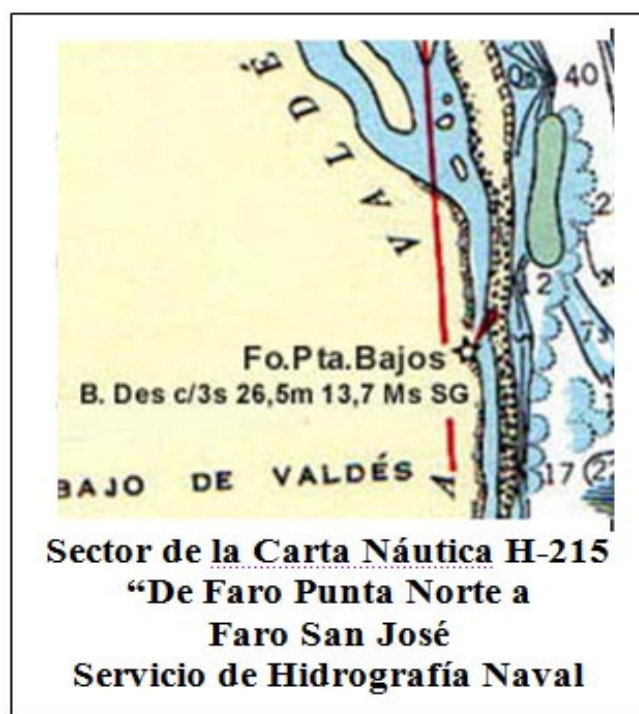
El faro se encuentra deshabitado.

### Origen del Topónimo:

Su nombre se debe a que está construido sobre la punta homónima, en península Valdés.

# FAROS

## Ubicación geográfica

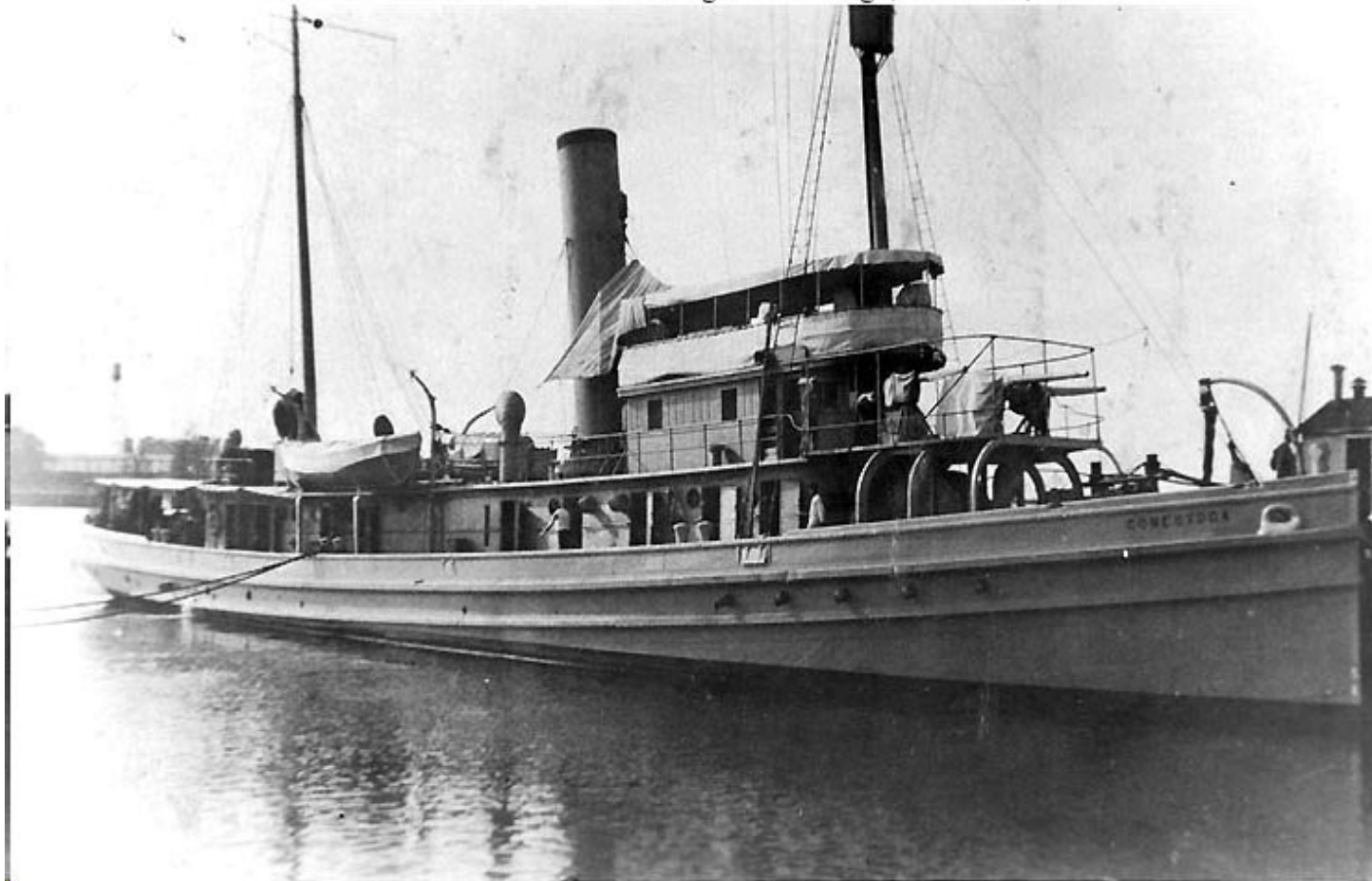


**Fuente:** Servicio de Hidrografía Naval

Juan A. Miglioli

## Hallan restos de un barco de EEUU desaparecido sin dejar rastro en 1921

Photo # NH 71299 USS Conestoga at San Diego, California, 1921



El remolcador de la marina estadounidense **USS Conestoga**, que desapareció misteriosamente hace 95 años con su 56 miembros de la tripulación, fue hallado frente a la costa de San Francisco (California), confirmó este miércoles la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de Estados Unidos (NOAA).

Con este hallazgo se puso fin a uno de los mayores enigmas de la marina estadounidense, comparable a la desaparición en 2014 del Boeing 777 que realizaba el vuelo MH370 de Malasya Airlines.

"Tras un siglo de incertidumbre y un sentimiento de pérdida profunda, la desaparición del Conestoga ya no es un misterio", declaró Manson Brown, subsecretario de Comercio y observaciones medioambientales, número dos de la NOAA.

El barco, de más de 50 metros de largo que en un primer momento no fue identificado, había sido localizado en 2009 por un navío de la NOAA en el golfo de los Farallones, a unos 50 km del famoso puente Golden Gate de San Francisco.

En septiembre de 2014, los servicios especializados de la NOAA lanzaron una investigación para hacer un inventario de los restos de barcos históricos que se encontraban en ese santuario y terminaron identificando con seguridad el Conestoga a finales de 2015 y determinando su emplazamiento. El buque se encuentra a 60 metros de profundidad y 5 km al sudeste de las islas de los Farallones.

El puente de madera y otras estructuras de madera se han conservado bien, incluso aunque éstas se hayan hundido en el casco por el efecto del tiempo y la corrosión.

La exploración con robots confirmó determinadas características, como el tamaño del puente, el motor de vapor, las calderas, una hélice y un único cañón que corresponden a la descripción y a los planos del Conestoga publicados en 1904. No se identificó ningún resto humano, precisó la NOAA.

El Conestoga partió del puerto de San Francisco el 25 de marzo de 1921 a mediodía, con destino a Tutuila, en las islas Samoa americanas, vía Pearl Harbor (Hawái). Los anales meteorológicos indican que, cuando el Conestoga zarpó, se levantó viento en la región del Golden Gate y el mar estaba agitado, con fuertes olas.

Al no llegar en fecha prevista a Pearl Harbor, a 2400 km del lugar, la marina de EE.UU. lanzó una amplia búsqueda por mar y aire, pero la concentró en torno a Hawái.

Dos meses después, un navío encontró un bote salvavidas en mal estado marcado con la letra C frente a las costas mexicanas, lo que reorientó las investigaciones a esta zona.

A finales de junio de 1921, la marina abandonó finalmente las investigaciones.



## El Misil Sea Dart



Foto tomada en el Centro de Veteranos y caídos de Malvinas en la ciudad de Punta Alta.

Es un misil de dos etapas, de 4,4 m de largo y un peso de 550 kg. Fue fabricado por Hawker Siddeley Dynamics y producido desde 1977 por British Aerospace (BAe). Formaba parte del armamento principal de los destructores Tipo 42 (en servicio en la Marina Real Británica y la Armada Argentina). Era lanzado usando un cohete propulsor complementario de combustible sólido que lo acelera hasta la velocidad supersónica necesaria para operar autónomamente con su motor de crucero, un ramjet Rolls-Royce (Bristol Aerojet) alimentado de queroseno. Le proporciona una velocidad superior a 2,5 Mach y a diferencia de otros modelos, el motor permanece encendido durante todo el vuelo, permitiendo una óptima maniobrabilidad en su fase final en largas distancias. Es capaz de alcanzar objetivos a más de 30 millas náuticas (56 km) y a altitudes superiores a los 10.000 metros.

**Gabriel Cáceres**

## EL ROMPEHIELOS POLARIS



El astillero Arctech de Helsinki ha entregado en septiembre pasado el rompehielos “Polaris”, primero en el mundo propulsado por gas natural licuado. Contratado inicialmente por la Agencia de Transporte de Finlandia, durante su construcción ha sido transferido a Arctia Icebreaking y se estima que tendrá una vida útil de 50 años. La construcción naval finlandesa está muy avanzada en el diseño y producción de este tipo de unidades y es el principal proveedor a nivel mundial.

El buque, que puede llevar a bordo 16 tripulantes, está propulsado por un sistema diesel-eléctrico accionado por cinco motores duales Wärtsilä, dos de los cuales tienen una potencia de 6.000 kw cada uno, otros dos de 4.500 kw cada uno y uno de 1.280 kw. Para la propulsión se utiliza principalmente gas natural licuado o diesel marino con bajo contenido de azufre.

Una de las características más importantes de este rompehielos es el combustible que utiliza para su propulsión. El LNG o “Liquefied Natural Gas”, en castellano gas natural licuado es gas natural que ha sido procesado para transformarlo en estado líquido.

El LNG empezó a tener transcendencia después de la firma del Protocolo de Kyoto ya que al licuar el gas se pueden eliminar impurezas como hidrocarburos pesados y otras partículas reduciendo el impacto sobre el medio ambiente.





Dispone de dos tanques de combustible de gas natural con capacidad para 400 metros cúbicos cada uno, lo que le permite una autonomía de 10 días o el doble si utilizada diesel. Otro punto llamativo en este rompehielos son sus propulsores, llevando tres Azipod que pueden girar 360 grados – Dos en popa y uno en proa – lo que le confiere una maniobrabilidad exquisita en cualquier condicion de viento, mar y hielo.

Con unas 3.000 toneladas de peso muerto, el nuevo buque mide 110 m de eslora, 24,40 m de manga y 8 m de calado. Está clasificado por el Lloyd's Register con la anotación Polar Class PC4 y puede romper capas de hielo de 1,8 metros de espesor a una velocidad de 3,5 nudos. En mar abierto mantiene 14 nudos. El 4 de marzo de 2015 se puso en grada el primer bloque de su quilla y sería botado el 3 de enero de 2016.



Fuente: Fundación Nuestro Mar // [www.nauticalnewstoday.com](http://www.nauticalnewstoday.com)

**Gustavo Suares**

### Un velero llamado libertad

*Ayer se fue,  
Tomó sus cosas y se puso a navegar,  
Una camisa, un pantalón vaquero,  
Y una canción.*

*Dónde irá,  
Dónde irá.  
Se despidió,  
Y decidió batirse en duelo con el mar*

*Y recorrer el mundo en su velero,  
Y navegar, nai na na, navegar.*

*Y se marchó,  
Y a su barco le llamó libertad*

*Y en el cielo descubrió gaviotas,  
Y pintó, estelas en el mar.*

*Y se marchó,  
Y a su barco le llamó libertad,  
Y en el cielo descubrió gaviotas,  
Y pintó, estelas en el mar.*

*Su corazón,  
Buscó una forma diferente de vivir,  
Pero las olas le gritaron: Vete,  
Con los demás, nai na na, con los demás.*



*Y se durmió,  
Y la noche le gritó: Donde vas,  
Y en sus sueños dibujó gaviotas,  
Y pensó, hoy debo regresar.*

*Y regresó,  
Y una voz le preguntó: Como estás,  
Y al mirarla descubrió,  
Unos ojos, nai na na, azules como el mar.*

*Y regresó,  
Y una voz le preguntó: Como estás,  
Y al mirarla descubrió,  
Unos ojos, nai na na, azules como el mar.*

*Y se marchó,  
Y a su barco le llamó libertad,  
Y en el cielo descubrió gaviotas,  
Y pintó, estelas en el mar.*

**José Luis Perales**





### El “Forrest”



Una vez producida la recuperación de las Islas Malvinas, el 2 de abril de 1982, el Comandante de la Flota de Mar, Contraalmirante Gualter Allara, ordenó constituir una dependencia de la Armada en la capital malvinense, que recibiría el nombre de Apostadero Naval Malvinas. Al frente del mismo fue nombrado el Capitán de Fragata Adolfo Gaffoglio.

La creación de este Apostadero tenía como objetivo primario coordinar y prestar el necesario apoyo logístico a las operaciones de carga, descarga y abastecimiento de las unidades navales en los muelles del hasta entonces Port Stanley (La capital malvinense sería rebautizada como Puerto Argentino recién a partir del 16 de abril).

La carencia de muelles de dimensiones óptimas para recibir a los transportes navales sumado a la inexistencia de instalaciones portuarias adecuadas y la falta de personal de estiba, obligó a disponer la requisita de pequeñas embarcaciones encontradas en las mismas islas, para realizar los alijos y la distribución de víveres, armamento, combustible y pertrechos.

Estas dúctiles unidades eran utilizadas por la Falkland Islands Company y el Gobierno Colonial para el transporte y abastecimiento de los asentamientos más alejados de Port Stanley. Sus nombres: “Forrest”, “Monsunen”, “Penélope” (técnicamente un queche – aunque se la conozca más como goleta) y “Lively” (este en último un pequeño remolcador de puerto)

### El carguero “Forrest”

El “Forrest”, era un pequeño carguero que se encontraba amarrado en el Muelle de la Gobernación malvinense. El Apostadero Naval tomó posesión efectiva de él en nombre de la Armada Argentina recién el 14 de abril, siendo nombrado como comandante al Teniente de Navío Gustavo Molini.

Al momento del abordaje para hacerlo presa, el Capitán (un civil kelper) Jack Sollis se hallaba a bordo. A pedido de Molini explicó los aspectos básicos de maniobra y funcionamiento del motor de la embarcación. Aunque fue invitado a permanecer en la nave, Sollis se excusó en forma



amable alegando de deseaba pasar un tiempo con su familia.

La presencia militar en el “Forrest” no era algo extraño. Los Royal Marines de la Naval Party 8901 lo utilizaban frecuentemente para recorrer el archipiélago y visitar los diferentes asentamientos. Ya en las horas preliminares del desembarco argentino, el “Forrest”, al mando de Sollis, fue el encargado de salir a mar abierto a buscar a los buques de la “Fuerza invasora” valiéndose de su radar de navegación, a fin de brindar “alerta temprana” a los marines apostados para la defensa. Si bien su primera salida fue infructuosa, en la segunda –a las 5:00 AM del 2 de abril- habría descubierto al submarino ARA “Santa Fe” (S-21) mientras emergía a la superficie. Al regresar de su “misión”, el “Forrest” a punto estuvo de ser atacado por el “fuego amigo” de los ansiosos Royal Marines que aguardaban agazapados en sus posiciones defensivas.

El nombre de la embarcación es un homenaje al Dr. W. Forrest McWahn, Ministro del Tabernáculo de las islas (United Free Church) entre 1934 y 1965. El Falkland Government lo encargó a mediados de los '60 abonando una suma cercana a las 60.000 Libras esterlinas.

El “Forrest” arribó a Malvinas por sus propios medios el 8 de noviembre de 1968 luego de una travesía de 37 días desde su país de origen, Inglaterra. Casi un mes después, el 1 de diciembre de 1968 comenzaba su servicio de transporte de carga entre las localidades más distantes del territorio insular.

### La reconversión a buque auxiliar: el ARA “Forrest”

Al pasar a revistar bajo bandera argentina con personal de la Armada Argentina, el “Forrest” pasó a ser un pequeño buque auxiliar de la fuerza naval. Ante el cariz que tomaban los acontecimientos político-diplomáticos su nuevo Comandante, el Teniente de Navío Rafael Gustavo Molini decidió hacer menos llamativo su buque (poseía casco de color rojo y puente blanco) ordenando se lo pintara con un esquema totalmente negro.

(\*) la denominación “ARA” (Armada República Argentina) no se hizo nunca oficial con respecto a los buques requisados pese a servir bajo su mandato y con tripulación militar.



Bautismo de Fuego del "Forrest":  
"primer combate aeronaval de la Guerra de Malvinas"

El 1º de mayo mientras regresaba de una de las misiones de abastecimiento y estando fondeado al norte de Punta Celebroña, en la Caleta Riñón, junto al guardacostas de la Prefectura Naval GC-82 "Islas Malvinas" que hacía las veces de escolta (decidieron esta "parada" debido a que el mal tiempo reinante hacía difícil la navegación y el peligro de recibir "fuego amigo" si intentaban un ingreso nocturno a Puerto Argentino), el "Forrest" fue testigo privilegiado del primer ataque

aéreo (con Vulcans y luego con Harriers al aeropuerto de Puerto Argentino).

Ante el peligro potencial los Comandantes del "Forrest" y el "Islas Malvinas" decidieron permanecer allí un tiempo más. A la tarde, cuando quisieron retomar la travesía a Puerto Argentino apareció ante ellos un helicóptero Sea Lynx (matrícula ZX736) de la Royal Navy que realizaba tareas de observación (era el helicóptero de dotación de la fragata HMS "Alacrity" (F174)). A los pocos minutos la aeronave enemiga hacía fuego hacia las embarcaciones argentinas que respondían con fuego de FAL (desde el "Forrest") y con ametralladoras Browning M2 12,7mm y fusiles SAFN 49 NATO (desde el "Islas Malvinas"). Primero su blanco fue el carguero, pero al descubrir al camuflado guardacostas recostado sobre la costa centró sus descargas en este blanco que le pareció más rentable militarmente.

Si bien el "Forrest" resultó con daños varios sobre todo en su puente (con rotura de vidrios, mamparos y maderas) no acusó víctimas. El "Islas Malvinas" por su parte fue alcanzado por las balas británicas y se llevó lo peor del ataque, registrándose algunos heridos entre los miembros de la tripulación, uno de ellos de consideración, por lo que emprendió el regreso a Puerto Argentino a toda prisa para darle la correspondiente asistencia médica (los primeros auxilios fueron dados por el enfermero de la Armada destacado en el guardacostas).

Entre la multitud de tareas asignadas al "Forrest" podemos nombrar las siguientes:

- Cortinador acústico durante el sembrado de 21 minas de orín que estuvo a cargo del Transporte Naval ARA "Islas de los Estados" (B-8)(14 al 17 de abril)
- Logísticas de abastecimiento a guarniciones alejadas de Puerto Argentino (Isla Borbón, Darwin, Pradera de Ganso, Puerto Mitre): tambores JP1 (aeronafta), víveres, armamento, pertrechos.
- Exploración y patrullaje costero
- Transporte de efectivos (marinos mercantes, efectivos del Ejército)
- Remolque de buques menores
- Practicaje nocturno a los buques hospitales (ARA "Almirante Irizar" y ARA "Bahía Paraíso", junio)
- Alije de buques de transporte ("Río Carcarañá" e "Isla de los Estados")



## HISTORIA NAVAL

---

- Búsqueda y Rescate de náufragos y cadáveres (recibieron la orden –luego cancelada- de auxiliar a los náufragos del “Narwal” y acudieron en auxilio de los náufragos del “Isla de los Estados” y del “Río Carcarañá” y rescataron a los tripulantes del “Monsunen”)

Estas misiones fueron realizadas con sumo coraje y osadía de parte del Comandante y su tripulación, ya que en caso de ser detectados y atacados por aeronaves británicas era poco lo que se podía hacer (su máxima defensa eran los fusiles FAL de la tripulación. Por ello el 20 de mayo, y luego de los ataques sufridos por los grandes buques mercantes, el “Forrest” fue armado con dos ametralladoras FM M2-20 de 7,62mm recuperadas de un avión Pucará de la FAA dañado en tierra)

En previsión de potenciales ataques británicos (tanto desde aeronaves como desde buques) desde un primer momento se planificó operar siempre con derrotas próximas a la costa y utilizando solamente lo imprescindible el radar y la radio. En caso de ser atacados su Comandante –al igual que el resto de los capitanes de las demás embarcaciones del Componente Naval dependiente del Apostadero Naval Malvinas- tenía la orden de embicar la nave a fin de preservar la integridad de la tripulación.

A medida que el avance británico se consolidaba, luego de hacer pie en San Carlos y recuperar posesión de Darwin y Goose Green, el “Forrest” fue confinado a realizar sólo tareas de patrullaje y practica en la zona de mar adyacente a Puerto Argentino.

El día 13 de junio el “Forrest” se vio de nuevo involucrado en acciones de cierto peligro, efectuando numerosos traslados de personal de la Armada y del Ejército (efectivos de las Compañías de Comandos) entre Puerto Argentino y la Península Camber donde se presumía un desembarco de Comandos británicos. El 14 debió acudir de nuevo a Camber –donde se estaban produciendo combates con fuerzas británicas- junto al guardacostas de Prefectura GC-82 “Islas Malvinas” para evacuar a los efectivos de la Infantería de Marina y del Ejército (GADA 101 y Comandos) que se encontraban resistiendo en el lugar.

El alto el fuego, poco tiempo después, encontró al “Forrest” amarrado en el muelle de la FIC. Aunque la mayor parte del personal de la Armada Argentina fue desarmado y trasladado a la zona del aeropuerto ese mismo día, las tripulaciones de los buques auxiliares permanecieron en los mismos por orden del Comando Naval.

Recién al día siguiente los británicos se acercaron a los navíos para tomar posesión de los mismos en tono amable y sin que se produjeran mayores incidentes. El pabellón del “Forrest” fue arriado solemnemente y se produjo el desembarco de la tripulación en perfecto orden. Previo paso por puntos de cacheo, pudieron abordar el “Yehuín” (que oficiaba de buque de transporte y enlace con los buques hospitales) que los llevó finalmente hasta el ARA “Almirante Irizar” (Q-5)

El Teniente de Navío Rafael Gustavo Molini fue condecorado con la medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate”, que es la segunda más alta condecoración militar argentina y mediante la cual se le reconoce “la actuación en la Guerra del Atlántico Sur por sus relevantes méritos, valor y heroísmo en defensa de la Patria”

### El “Forrest” en la posguerra

En la posguerra, desde julio de 1982 hasta 1997 el “Forrest” continuó con su tarea de transporte y abastecimiento a los distintos puntos de la geografía malvinense. Tras 29 años de servicio ininterrumpido fue dado de baja por la FIC.

En 1999 fue adquirido por la empresa Marítima Transaustral Ltda (Chile) que tras una considerable inversión logró transformarlo en buque turístico. Desde el 1º de diciembre de 2007 y hasta nuestros días el nuevo “Forrest” presta el servicio de crucero turístico en los fiordos de la Patagonia chilena.



### Características del "Forrest"

Propietario: Falkland Government

Al servicio de: Falkland Islands Company (FIC) – 1968 a 1997

Requisado por la Armada Argentina: 14/04/1982 al 14/06/1982

Tipo: Buque Carguero de pequeño porte

Origen: Reino Unido

Astillero: James W. Cook & Co, Wivenhoe, Reino Unido

Botadura: Mayo 1967

Tonelaje de Registro Bruto: 144tn

Eslora: 26,21m - Manga: 6,7m - Puntal: 3,27m

Planta propulsora: 1 motor Kelvin TS8 de 320 HP

Velocidad máxima: 9 nudos

Tripulación: 2 a 4 hombres (FIC) / 17 hombres (ARA)

Fuentes:

[aposmalvinas.com.ar](http://aposmalvinas.com.ar)

[histarmar.com.ar](http://histarmar.com.ar)

[britishempire.co.uk/](http://britishempire.co.uk/)

[expedicionfitzroy.com](http://expedicionfitzroy.com)

## NOTICIAS DE INTERES

---

Durante los meses de septiembre y octubre pasado pudimos participar de diversas exposiciones en diferentes localidades de la región de Bahía Blanca

### Exposición en la UCIAPA de Punta Alta

Se realizó desde mediados de septiembre y por su interés se mantuvo armada hasta el 15 de octubre. En el evento expusimos unos diez modelos.



### Atardecer de los Museos

Participamos de esta actividad el día 2 de octubre presentando unos quince modelos en el Museo de la Última Tripulación del Crucero ARA Belgrano de Punta alta





### Fiesta de la tierra del Caldén

Por otra parte se recibió una invitación de parte de la Sra Maria teresa Stebner para realizar una exposición de modelismo naval en la localidad de Guatraché el 15 y 16 de octubre. Con motivo de celebrarse la “Fiesta de la tierra del caldén”. Allí también estuvimos exhibiendo unos 15 modelos de barcos.





**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@puertobahiablanca.com.ar](mailto:secretaria@puertobahiablanca.com.ar)  
[www.puertobahiablanca.com.ar](http://www.puertobahiablanca.com.ar)



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*