



Proa al Centro N° 166 – 13/02/2016

CELEBRAMOS EL CENTENARIO DE LA AVIACIÓN NAVAL – 11/02/1916

1. [A manera de prólogo](#)
2. [Efemérides](#)
3. [Noticias del Liceo](#)
4. [Noticias del Centro](#)
5. [Actualidad](#)
6. [Variedades](#)
7. [Consejos Útiles](#)
8. [Colaboraciones](#)
9. [Proa al Centro en el Recuerdo](#)
10. [Galería de Imágenes](#)
11. [Calendario de Actividades](#)
12. [Contactos Liceanos](#)
13. [Bolsa de Trabajo y de Servicios](#)
14. [Nuestra base de datos](#)
15. [Links](#)

1. A manera de prólogo

Bienvenidos a esta nueva Proa al Centro, que con el N° 166 estrena este bisiesto 2016. Estamos promediando el período de vacaciones, y a la espera de novedades en el frente político, particularmente en lo referido a las nuevas autoridades de la Armada de las cuales hasta ahora sólo se conocen los nombres del Jefe y Subjefe del Estado Mayor.

También venimos realizando intensas gestiones para poder volver a utilizar nuestro anexo, que luego de quedar inicialmente sepultado por la montaña de tierra extraída del Parque Sarmiento, ha venido experimentando sucesivos cambios en su “estado jurídico” hasta llegar al punto actual en el que estamos a la espera de una convalidación de parte del Gobierno de la Ciudad que faculte a la Armada a franquearnos el acceso al predio. Esperamos que esto quede resuelto a la brevedad.

A tono con los tiempos que corren y la tecnología disponible, este número vuelve a contar con numeroso material gráfico y audiovisual. Recomiendo particularmente ver el impactante video producido por C.U.B.A. sobre los camalotes en Nuñez.

«No hay nada más permanente que un aumento transitorio del gasto público».
Milton Friedman (New York, New York, 1912 – San Francisco, California, 2006)
estadístico, economista e intelectual estadounidense.



2. Efemérides y hechos destacados de febrero

14/0278: Día de San Valentín (de los enamorados); es decapitado San Valentín -un santo sacerdote en Roma- en tiempos del emperador Claudio II el cruel.

29/1288: Se establece en Escocia que en este día una mujer podía proponer matrimonio a un hombre; en el caso de que éste no aceptara la propuesta estaba obligado a pagar una multa.

02/1536: Pedro de Mendoza funda por primera vez la ciudad de Buenos Aires, denominada así en honor a la "Virgen del Buen Aire", protectora de los navegantes y venerada en Cerdeña.

27/1537: Fundación del Real Cuerpo de Infantería de Marina español, el más antiguo del mundo.

03/1764: El capitán de Navío de la Marina de Francia Luis Antonio de Bougainville funda Fuerte Luis en las Islas Malvinas.

20/1772: Nace en Senglia (isla de Malta) el coronel de marina Juan Bautista Azopardo, primer comandante de nuestras fuerzas navales.

25/1778: Nace en Yapeyú (Corrientes) el general José Francisco de San Martín.

01/1788: Isaac Briggs y William Longstreet patentan el barco de vapor.

11/1809: Robert Fulton patenta el buque a vapor comercial.

15/1811: Nace en San Juan el escritor, periodista, político y educador Domingo Faustino Sarmiento.

13/1812: El general Manuel Belgrano crea en Rosario la actual bandera argentina.

03/1813: Se libra el Combate de San Lorenzo en la actual provincia de Santa Fe, primer triunfo del general San Martín en nuestro país.

09/1826: Combate Naval de Punta Colares, contra una fuerza naval brasileña.

08/1827: Primera jornada del combate naval del Juncal.

09/1827: Segunda jornada del combate del Juncal, con un claro triunfo sobre las fuerzas brasileñas.

03/1852: Batalla de Caseros en la que las tropas al mando de Juan Manuel de Rosas son vencidas por las de Justo José de Urquiza.

17/1864: Primer ataque exitoso de un torpedo: el USS Housatonic es hundido por el submarino confederado Hunley en Charleston Harbour; la explosión alcanzó al propio submarino, muriendo todos sus tripulantes.

22/1904: Día de la Antártida Argentina. Se iza la bandera argentina en la Isla Laurie, primer acto de soberanía en la Antártida.

11/1016: Se crea el parque y escuela de Aerostación y aviación de la Armada. Se lo denominó Parque y Escuela Fuerte Barragán. El 11 de febrero de 1916 fue adoptado como Día de la Creación de la Aviación Naval, un grupo de visionarios que permitió sentar las bases de esa fuerza.

13/1946: Se presenta oficialmente en la University of Pennsylvania la primera computadora electrónica digital de la historia, creada por John W. Mauchly y J. Presper Eckert. La máquina ocupaba un espacio de 135 m².

10/1972: Se afirma el pabellón en los avisos A.R.A. "Alférez Sobral" y A.R.A. "Comodoro Somellera", adquiridos en los EE.UU. de América.

02/1983: Afirmación del pabellón en el Destructor A.R.A. "Almirante Brown", construido en Alemania.



22/2012: Una formación del ferrocarril Sarmiento embiste la estación de Once, provocando más de 50 muertos y casi 700 heridos en el tercer accidente en magnitud en la historia ferroviaria argentina.

3. Noticias del Liceo

EGRESO DE LA PROMOCIÓN 60 DEL LNAB

Los premios que otorgan el Centro de Graduados y la Fundación Liceo Naval fueron otorgados a los siguientes Guardiamarinas:

Premio Fundación Liceo Naval Almirante Guillermo Brown: **César Alberto Sanchez.** Se otorga al Guardiamarina de la Reserva Naval que haya logrado el avance más significativo en el orden de mérito entre su ingreso y egreso.

Premio Centro de Graduados del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown: **Luciano Daniel Mariaca Limachi.** Se otorga al Guardiamarina de la Reserva Naval que haya sido elegido por sus pares como el mejor compañero.

✓ <http://www.liceobrown.edu.ar/?p=1266#more-1266>

4. Noticias del Centro

OPTIMIST

Se encuentra abierta la inscripción para el curso de Optimist. Las clases se realizan los días martes, miércoles y jueves de 10 a 13 hs. Para mayor información enviar un mail a: nautica@cglnm.com.ar.

NAUTICA

Comunicamos a los Sres. Nautas que el acceso a las marinas por agua permanecerá cerrado. La entrada y salida de las embarcaciones se podrá realizar con personal de marinería.

CRONOGRAMA DE SERVICIOS GASTRONÓMICOS DURANTE EL MES DE FEBRERO

BAR DE TENIS: lunes a domingos de 9 a 20 hs.

QUINCHO DEL CONCESIONARIO: Cerrado.

RESTAURANT: martes a viernes de 17 a 24 hs. / sábados, domingos y feriados de 9 a 20 hs.



COMBATE DE PLAGAS

Con fecha 11/12/15 y 30/01/16 se procedieron a realizar fumigaciones en todo el predio y sus instalaciones a fin de combatir y tender a erradicar mosquitos e insectos.

CUOTA SOCIAL

Se informa a los señores Socios, Invitados Jugadores y Usuarios de Amarras que a partir del 1° de febrero del corriente año se aplica un aumento sobre los valores actuales de las Cuotas Sociales. El citado incremento obedece a la necesidad de ajustar los ingresos del Centro de Graduados a los incrementos de costos producidos en los últimos meses. Las sumas adeudadas hasta el 31/01/2016 podrán ser abonadas aplicando los aranceles vigentes hasta esa fecha, hasta el día martes 23/02/2016 inclusive.

FALLECIMIENTO

Lamentamos comunicar el fallecimiento de Ricardo José Bogliano (VII), el pasado jueves 4 de febrero. Acompañamos a su familia en este difícil momento y rogamos a Dios por el eterno descanso de su alma.

5. Actualidad

EGRESÓ LA PROMOCIÓN N° 60 DEL LICEO NAVAL MILITAR “ALMIRANTE GUILLERMO BROWN”

23-12-2015, Buenos Aires - Ayer por la tarde, en el predio de la Jefatura Militar de Educación de la Armada, sito en la localidad de Vicente López, se llevó a cabo la entrega de diplomas y premios correspondientes al egreso de la Promoción N° 60 del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” que culminó un ciclo de cinco años de estudios.

La ceremonia estuvo presidida por el director general de Educación de la Armada, Contralmirante VGM Ricardo Raúl Christiani, a quien acompañó el director del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”, Capitán de Navío Omar Esteban Fernández.

Asistieron también autoridades de otras Fuerzas Armadas, directivos y docentes de la Institución educativa, personal del destino, familiares e invitados especiales.



El evento comenzó con el ingreso de la bandera nacional a las 19 y la interpretación del Himno Nacional por parte de la Banda de Música de la Armada Argentina. A continuación tuvieron lugar las palabras alusivas del Capitán de Navío Omar Esteban Fernández.

“Hoy reunidos celebramos la culminación del ciclo de formación de la Promoción 60 que ha completado sus estudios e incorporado conocimientos y experiencias extracurriculares necesarios para incorporarse a la Reserva de la Armada Argentina con el grado de Guardiamarinas”, expresó.

Seguidamente, el profesor Pablo Ariel Del Ben, docente de la Institución, en ocasión de felicitar a los egresados dijo: “Como graduados del Liceo Naval serán embajadores de esta casa de estudios. (...) Y en las turbulencias que pudieran llegar a vivir en el día de mañana, una cosa les debe quedar clara: el sacrificio, el honor y el valor serán las llaves que les abrirán las puertas. (...) Les deseo buenos vientos”.

Al finalizar su alocución, el Guardiamarina César Alberto Sánchez tomó la palabra en representación de los egresados y señaló: “Quiero comunicarles que nos encontramos agradecidos por las personas que nos apoyaron y, en el caso de nuestros padres, se esforzaron por darnos la oportunidad de estudiar en el Liceo Naval Militar”.

A continuación, se procedió a la lectura de la orden transitoria que designa la finalización de los cursos y la certificación de los mismos. Seguido a lo cual el presbítero Francisco Rostom Maderna bendijo los diplomas y premios correspondientes. Luego, entre aplausos y felicitaciones, se produjo la entrega de éstos.

Por último, como instancia de cierre a la ceremonia, se entonó la Marcha de la Armada y luego el presbítero Rostom Maderna invitó a reflexionar acerca del significado profundo de la Navidad y las épocas de festividad y encuentro.

✓ <http://www.gacetamarinera.com.ar/nota.asp?idNota=10849&idSec=7>

- - - - -

RECONOCIMIENTO

Es un honor y alegría para mí compartir con la Comunidad Liceana, la noticia de que semanas atrás, el Prof. Emérito Dr. Etsuo Yamamura, Director Ejecutivo del "Institute of Environmental Creation International" con sede en la Ciudad de Sapporo, Japón, ha confirmado oficialmente en la Home Page del Instituto, que me ha sido otorgada la prestigiosa Distinción Internacional en Medio Ambiente, "International Prize of Environmental Creation Award 2015”.

Vinculado a ello, he sido invitado a escribir un “Paper” (Memorial/Contributing Article) para el “International Journal of Environmental Creation” que también se edita en Sapporo, Japón.



Dicho "Paper" se titula: "A CRITICAL REVIEW ON URBAN SOLID WASTE MANAGEMENT PRACTICES IN DEVELOPING COUNTRIES AND LEAST DEVELOPED COUNTRIES: ALTERNATIVES FOR TECHNICAL, MANAGERIAL AND POLICY IMPROVEMENT".

Aprovecho para enviar un attachment con el link del "Institute of Environmental Creation International", con una breve descripción de todo lo que comentaba anteriormente.

Este reconocimiento Internacional, humildemente, me honra a título personal, y como me dijeron con mucha generosidad especialmente mis Compañeros de Promoción, Amigos y Colegas de Argentina y del Exterior, enorgullece al País... y esto sí me pone muy contento...

Prof. Dr. Pablo Gustavo MARTINEZ LESTARD, Ph.D. (Doctor en Ciencias Ambientales- Universidad de Hokkaido, Japón).

Ex- Director Ejecutivo of "Ishikawa International Cooperation Research Centre (IICRC)/The United Nations University- Institute of Advanced Studies (UNU-IAS)", Japón.

Experto/Especialista Ambiental Internacional- RSU.

EGRESADO del LNMAB- XXVIIIª Promoción.

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/Award2015.pdf>

- - - - -

ANUNCIAN HALLAZGO DE UN BARCO DE LA BATALLA DE OBLIGADO SUMERGIDO EN EL PARANA

Con la presencia de autoridades nacionales y provinciales, más jefes comunales de toda la región, se anunció el hallazgo de restos de un buque participante de la Batalla de Obligado, sumergidos en el Paraná.

El trabajo que el Grupo Conservacionista de Fósiles y buzos tácticos especializados aseguran haber detectado sumergido en el Paraná, puede ser el barco denominado Republicano, una de las naves que participó en la Batalla de Obligado.

Las autoridades aseguraron que se trata de uno de los descubrimientos más importantes en la historia del país.

El anuncio fue realizado por el Director de Cultura y Director del Grupo Conservacionista de Fósiles José Luis Aguilar.

✓ <http://www.sanpedroinforma.com.ar/nota/117570>

- - - - -

UN AVIÓN MILITAR DE ÚLTIMA GENERACIÓN, EN LA ARGENTINA – por Luis Furlan (XLII)

Adjunto un artículo que me publicó Tiempo Militar en su edición de enero de 2016.

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/tmpag20.pdf>



VISITA

El próximo 14 de febrero estará arribando al puerto de Buenos Aires el patrullero oceánico clase Gowind "L'Adroit" de la Marina de Francia para ser presentado ante autoridades del MINDEF y la Armada. El arribo del moderno patrullero oceánico francés L'Adroit será la avanzada de la visita al país que el 24 de febrero inicia el presidente François Hollande. El navío al mando del capitán de fragata Nicolas Guiraud tocará el puerto de Buenos Aires con anticipación (14 a 16 de febrero) a la llegada del mandatario galo.



Fue diseñado y construido con fondos propios del astillero DCNS, el complejo de industria naval de guerra más importante de Francia. Sus orígenes datan de la iniciativa del cardenal Richelieu que impulsó la instalación de arsenales navales para hacer de Francia una potencia marítima en su rivalidad con Gran Bretaña.

En la reciente reunión entre el ministro de defensa y Jean Michel Casa, el embajador galo en nuestro país, se habló sobre varios temas relacionados con la venta de equipos a nuestro país tales como la modernización de los Super Etendard, el ofrecimiento de Dassault Mirage F-1 o la colaboración de empresas francesas en la planificada modernización de los buques clase MEKO de la Armada, entre otros equipos. El problema de nuestra parte fue y sigue siendo el raquítico presupuesto de defensa, por lo cual resta ver que de todo eso puede concretarse.

BOLETÍN 72 FEBRERO 2016 FUNDACIÓN ESCUELA GOLETA DEL BICENTENARIO

Hemos iniciado este flamante 2016 con una serie de actividades valiosas.

Hace pocos días firmamos un convenio de cooperación mutua con la Fundación Club de la Libertad, organización sin fines de lucro con asiento en Corrientes, cuyos propósitos y fines son similares a los que nos orientan. Ello nos ha de permitir seguir ampliando el alcance de nuestro Proyecto de manera federal, yendo a esa ciudad y extendiendo la visita a Resistencia, Chaco, con el fin de amalgamar voluntades de todos los rincones de la Patria.

Por otro lado, merced a la inquietud planteada por el Subsecretario de Investigación, Desarrollo y Producción para la Defensa, Lic. Antonio Marcelo Serangeli, llevamos a cabo una visita a nuestro velero en las instalaciones del CINAR. Allí contamos, a su vez, con la presencia de su presidente, el Lic. Arosa, e integrantes de su Directorio. Esa reunión fue muy útil e inspiradora de iniciativas y futuras acciones que nos



entusiasman y esperan para un decidido avance en el proceso de finalización de nuestro barco.

Amén de ello seguimos, llevados de la mano de nuestro VP Lic. San Martino, la capacitación en las mejores prácticas para el uso de nuestro CRM Salesforce.

Hemos delineado -y está en proceso de ajuste- el Ciclo de Conferencias 2016, el Plan de Navegaciones Educativas y el de visitas a diversas provincias de nuestro país, para hacer realidad en forma concreta los propósitos inclusivo y federal que nos animan.

Calte. (RE) Diego Enrique Leivas
 Presidente del Consejo de Administración
 Fundación Escuela Goleta del Bicentenario
www.EscuelaGoleta.org.ar
www.facebook.com/EscuelaGoletaSantaMaria
www.twitter.com/escuelagoleta
www.vimeo.com/escuelagoleta

6. Variedades

PONER LAS MANOS EN EL FUEGO

“Yo no pongo las manos en el fuego por nadie”, es una frase muy usada entre nosotros por distintos motivos y en situaciones variadas. Pero en su origen “poner las manos en el fuego” no era optativa ya que tenía que ver con las horrendas prácticas de la Inquisición y el llamado juicio de Dios en el que una persona acusada de hereje era obligaba a poner sus manos sobre hierros candentes para comprobar su grado de culpabilidad. Si el acusado salía muy chamuscado era un claro indicio de culpabilidad porque Dios no había hecho nada para evitarle el sufrimiento y las consiguientes heridas.

CURIOSIDADES DEL IDIOMA ESPAÑOL

La palabra *argentino* sólo puede ser transformada en *ignorante*.

LAS LEYES ESTADOUNIDENSES MÁS RIDÍCULAS

Todos saboreamos el sentimiento de salir temprano de la oficina para ir a aprovechar tragos con descuentos en el bar. Salvo que vivas en Massachusetts, donde el estado impide a los negocios las ofertas de happy-hour, como una medida de seguridad.

CURIOSIDADES DE LA 2ª GUERRA MUNDIAL



Luego de un bombardeo naval masivo, 35.000 soldados estadounidenses y canadienses desembarcaron en Kiska, en las Islas Aleutianas. 21 soldados murieron en el asalto... Podría haber sido peor si realmente hubiera habido algún japonés en la isla.

MENTIRAS HISTÓRICAS

El Rey Arturo

Arturo nunca fue rey. En realidad, fue un general romano llamado Lucio Artorius Casto, nombrado prefecto para defender Britanniae de los bárbaros.

HUMOR BRITÁNICO

Anna Tyskiewicz, futura condesa Potocka, disimulaba cuidadosamente un estrabismo divergente. Pero Talleyrand, el patizambo más célebre de la Historia, conocía esta discapacidad de la condesa.

Ésta un día le preguntó: «¿Cómo le va, Príncipe?».

«Como Ud. puede verme, Señora», le respondió Talleyrand.

DE QUÉ SE PUEDE HACER EL VODKA

Savia de Arce: Vermont Gold Vodka

Un ligero aroma a caramelo y sabor suave a dulce de arce hace de este vodka una buena base para un estilo más dulce.

Fuente: liquor.com



EDISON

Thomas Alva Edison, el inventor de la bombilla eléctrica, le temía a la oscuridad.

SIGNIFICADO DEL NOMBRE DE LAS PROVINCIAS ARGENTINAS

Córdoba



En 1573, Jerónimo Luis de Cabrera fundó la ciudad de Córdoba de La Nueva Andalucía, cuyo nombre es un homenaje a su ciudad natal, la ciudad española de Córdoba en la comunidad homónima.

BUNKER

Una de las palabras recurrentes el día de elecciones es “búnker”. Así bautizaron los periodistas al lugar donde se reúne cada partido político para esperar los resultados del escrutinio. La historia de la palabra arranca en la lengua germánica -que se hablaba en Escocia- donde se llamaba *banker* al banco o cama y *bunk* se denominó la cama angosta o litera que había en los barcos. La mencionamos en singular porque en las primeras navegaciones sólo el capitán gozaba del privilegio de un camarote que, por otra parte, siempre se encontraba en la cubierta.

A comienzos del siglo XIX, la navegación vivió un cambio revolucionario con la utilización del vapor para la fuerza motriz. Eso hizo que los barcos dejaran de depender del viento y las corrientes, agilizando el comercio y alterando la clásica estrategia en los combates navales. Por ese motivo fue necesario modificar la estructura de las embarcaciones, rebautizadas como vapores. Esos cambios fueron la instalación de una sala de máquinas más un depósito para el combustible, es decir, la leña o el carbón. Este ambiente se encontraba en la cubierta del barco y entre los alemanes mantuvo el nombre original de *Bünker* (“lugar que contiene el *bunk* o litera”). Pronto el *Bünker* se convirtió en uno de los puntos débiles del barco, ya que contenía elementos combustibles que iniciaban un fuego inmediato. Fue necesario blindar el cuarto para protegerlo.

Durante la Segunda Guerra Mundial la palabra tomó el significado de fortaleza. Tanto los ingleses como los alemanes usaron *bunker* para referirse a los refugios que los preservaban de los bombardeos. El más célebre de todos fue el que utilizaba Hitler y allí el término se asoció a la idea de cuartel general o centro de operaciones, que es el sentido que explica el porqué de los búnkeres de las elecciones.

Fuente: Daniel Balmaceda – Historias de letras, palabras y frases.

7. Consejos Útiles

CONSEJOS MÉDICOS – por Guillermo Malter Terrada (XV)

Desgraciadamente se está degradando la Medicina.

Con la aparición de Internet e información de los medios de comunicación, tenemos competencia.

Nos discuten diagnósticos y tratamientos. Muchos farmacéuticos tratan pacientes. La automedicación se ha generalizado. ¿Qué madre no dispone de analgésicos para asistir a sus hijos? Los antibióticos que sobraron de una infección anterior son usados para cualquier patología. Los "yuyos" pretenden reemplazar a los eficaces medicamentos de la Farmacopea.



Los pacientes no aceptan nuestras prescripciones ("no quiero empastillarme"). En los barrios se viralizan las "vecinas de cabecera". Ellas osan contradecir al médico ("tomate este medicamento que es mejor") o aconsejan operar o no, haciendo ostentación de conocimientos que superan al galeno.

Yo tengo muchos años de ejercicio de la profesión y ya no lo soporto. Hay 2 opciones: aceptar que tomen tecito Cachamai o (mi caso) respetuosamente les digo que no las acepto como paciente (me asiste ese derecho). Mucho podré hablar sobre el tema, pero de una cosa estoy seguro: esta situación no se puede revertir.

LOS ALIMENTOS MÁS SALUDABLES

Espinaca

Se ha escrito mucho acerca de las virtudes de la espinaca, y con razón. Es uno de los alimentos más ricos en nutrientes. También es fácil de encontrar en la mayoría de los supermercados locales, y a un precio razonable. La principal preocupación es conseguirla de forma que se puedan aprovechar mejor sus múltiples beneficios. La espinaca proporciona energía y ayuda a llenar el estómago sin agregar muchas calorías a la ingesta diaria. Los fitonutrientes que trabajan como antioxidantes colaboran en la batalla contra los radicales libres. Por no hablar de que está ayudando a nutrir su cuerpo a nivel celular, proporcionando un aumento de energía, y ayuda a los esfuerzos de pérdida de peso. Una taza de hojas verdes de espinaca aporta vitamina A (2813 UI - más de la mitad de lo que necesita diariamente), vitamina K (145 mcg - casi dos veces tanto como la necesidad diaria) y folato (58.2mcg - una buena parte de su requerimiento diario).

CÓMO FUNCIONA LA PRESIÓN ARTERIAL – remitido por Gerardo Starke (XIII)

✓ <https://www.youtube.com/embed/Ab9OZsDECZw>

8. Colaboraciones

CRÓNICAS LICEANAS – por Guillermo J. Malter Terrada (XV)

Pasamos a 5° año (¡nos queda poco para egresar!). Repartija de tiras. Injustamente me distinguieron como brigante. Fui un desastre (salvo mi beca de estudio), pero supe esquivar las merecidas chufas con picardías "non sanctas".

Los sub-brigantes aceptaron con estoicismo sus jerarquías (no eran despreciables). Pero había un grupúsculo que quedaron al margen de las tiras. Eran los "cabines".



Luego del año, llegamos a la conclusión que fueron los que mejor la pasaron. Pocas obligaciones. Se divertían. Mi hermano Carlos (XII prom.) solía decirme que en las formaciones tarareaban alegremente el famoso tango "el choclo".

En los desfiles no sabían dónde ubicarlos En un desfile (de los grandes por la 9 de julio), recuerdo al "Mono Calzetta" desfilando en un pelotón de cabines portando ametralladoras Pam. ¿Desahuciados? Nooo. Felices.

El tiempo nos demostró que los "tiras" no fuimos mejores que los cabines en nuestra vida profesional. Un ejemplo: mi amigo y compañero del Liceo y de la Facu, el "Mono Calzetta" es un cabín que desde hace décadas es un destacado cirujano de California.

NOMBRES DE BUQUES

Los nombres de los buques de guerra argentinos constituyen de por sí una tradición naval. Es así que los de San Martín y Brown se han utilizado doce veces para bautizar a nuestras naves, tantas como de nuestra fecha patria: 25 de Mayo. Los de Libertad e Independencia lucieron en las popas nueve veces cada uno; ocho veces la fecha del 9 de Julio y seis veces el de General Belgrano.

Esta tradición mantenida, muestra la idiosincrasia naval argentina, cuáles son sus ideales, sus fastos y sus héroes.

Esa continuidad en el mantenimiento y repetición de nombres, hacen perdurar en el espacio naval y su tiempo, las tradiciones que esos nombres suponen y que han ido pasando de nobles maderas a sólidos metales, casi sin solución de continuidad.

Los viejos relojes de mamparo sonaban las horas siguiendo ese sistema y son hoy una antigüedad valiosa para los coleccionistas.

Las normas generales actualmente en vigor para la asignación de nombres a las Unidades de la Armada, fueron establecidas por la Disposición Permanente N° 1/81 de su Estado Mayor General. En ella se resolvió establecer los siguientes tipos de denominaciones para ser aplicadas a las unidades que se incorporen a la Armada Argentina:

Buques Mayores: Próceres nacionales o fechas de gran significación nacional.

Destruyores, Fragatas y Corbetas: Próceres navales de importante trayectoria o denominaciones tradicionales de buques históricos de preponderante actuación.

Submarinos: Nombres de provincias y territorios. Se preferirán aquellos cuyos nombres comiencen con la letra "S" o del litoral marítimo.

Barreminas, Cazaminas, Minadores y Unidades afectadas al minado y antiminado: Nombres de provincias no incluidas en 3.

Avisos, Buques de Salvamento y Remolcadores de Mar: Marinos o civiles que hayan prestado en general servicios valiosos a la Armada.

Buques Escuela: Ideales de la nacionalidad, nombres de antiguas unidades que hayan desempeñado esas funciones o de combates navales.

Buques de Investigaciones Científicas, Hidrográficos, Oceanográficos, Balizadores: Ciudades con puertos marítimos.



Transportes, Transportes de Ataque, Buques de Desembarco, Buques Tanque: Accidentes geográficos, canales, estrechos, etc. en aguas argentinas, excepto antárticas.

Buques-Taller, Buques-Dique, Hospitales, Logísticos, etc.: Marineros o civiles que se hayan destacado por los servicios prestados en actividades afines o científicas, o hayan fallecido en actos de servicio relacionados con los mismos.

Rompehielos, Buques Polares y Destacamentos Antárticos: Accidentes geográficos, canales, estrechos, etc. en aguas antárticas argentinas, o nombres relacionados históricamente con la Antártida Argentina.

Lanchas Rápidas, Patrulleras o Torpederas de más de 200 toneladas: Adjetivos calificativos que representen el espíritu aguerrido que le debe ser propio, o nombres de unidades que hayan sido protagonistas en el pasado de la Institución y cuyas acepciones tengan significación trascendente.

Lanchas Rápidas, Patrulleras o Torpederas de menos de 200 toneladas: Ciudades ribereñas de litoral fluvial o nombres de raíz indígena de la zona de operaciones.

Lanchas Hidrográficas: Aves de la fauna marítima argentina.

Remolcadores de Puerto y Dragas: Tribus aborígenes, caciques que hayan cooperado en la organización del país, o peces de la fauna marítima argentina.

Yates: Estrellas y constelaciones visibles en el Hemisferio Sur, o nombres anteriores de yates de actuación destacada al servicio de la Armada.

Unidades importantes de Infantería de Marina o Aviación Naval: Nombres de personalidades precursoras de los respectivos componentes o que se hayan destacado en los mismos.

Bases Navales, Aeronavales o de Infantería de Marina, o Arsenales Navales: Lugares geográficos, históricos, figuras destacadas de la Armada que con su accionar hayan contribuido al prestigio y progreso de la misma, o combates navales.

Escuelas y Liceos Navales: Figuras destacadas de la Armada o ligadas a ella que hayan contribuido a promoverla, darle prestigio o hayan descollado en el terreno intelectual o profesional.

Los nombres de las viejas "naves capitanas" fragatas o bergantines, naves que actualmente están equipadas con misiles, no sólo reviven viejas glorias pasadas, sino que mantienen vivo el espíritu del buque, tradición naval argentina como la mejor, que se hace presente en toda ejercitación, tarea o faena que exija competencia o emulación y que en el combate, llegado el momento del supremo sacrificio, aportan fuerzas para afrontarlo y con valor, como lo hicieron ayer las dotaciones de los buques de igual nombre.

Cada buque tiene una crecida serie de tradiciones navales compartidas y por minúscula que sea la estampa de algunos de ellos o modesta su misión, sin duda posee las propias, de las que sus sucesivas Planas Mayores y Dotaciones se enorgullecen y tratan de acrecentar.

Las tradiciones navales de los buques comienzan aún antes que éste se encuentre incorporado como tal a la Armada, como lo prueban las siguientes.

✓ <http://www.ara.mil.ar/pag.asp?idItem=30>

CENTENARIO DE LA CREACION DE LA AVIACION NAVAL



Muchas veces se ha repetido una frase que sentencia: "Los argentinos vivimos de espaldas al mar". Y en gran medida la misma es muy cierta. Pero no es menos cierto que ese mar contenedor de diversas riquezas y vía de comunicación fundamental para conectarnos con el mundo, es protegido y custodiado por hombres y mujeres con vocación de servicio, con amor por la Patria y con fascinación por el mar.

Una porción de esos hombres y mujeres integran los cuadros de la Aviación Naval. Son las alas de la Nación sobre nuestras aguas desde hace una centuria.

A comienzos del siglo XX, la Armada Argentina, en consonancia con las principales Marinas del mundo, determinó que la actividad aérea sobre el mar es complemento indispensable de las operaciones navales.

El 1º de noviembre de 1915, por decreto de la Pcia. de Buenos Aires, se transfirieron a la Armada las suertes de chacras 45 y 46 del Municipio de La Plata, lindantes al histórico Fuerte de la Ensenada de Barragán. Por esta cesión y la firma de un decreto del presidente Victorino de la Plaza, el 11 de febrero de 1916 se creó el Parque y Escuela de Aeroestación y Aviación de la Armada en Fuerte Barragán, con dependencia directa del ministro de Marina. Este hecho constituye la fundación orgánica de la Aviación Naval cuando apenas se iniciaba la actividad de vuelo a nivel mundial y en los albores mismos de la utilización militar de aeronaves. Al crearse el 11 de febrero de 1916 el "Parque y Escuela de Aeroestación y Aviación de Fuerte Barragán", se constituyó la simiente de la Aeroestación de la Armada, y si bien se realizaron allí algunas ascensiones en globos libres, la carencia de material propio dificultó el real cumplimiento de la letra de aquel decreto, en lo que hace a "los más livianos que el aire".

Instalada la Escuela, fue su primer Jefe el Tte. de Navio Melchor Z. ESCOLA (OG. 39/916) desempeñándose además como Profesor de Aviación y siendo también la autoridad militar máxima del Parque. Como apoyo logístico y vivienda del personal, se agregaron al Parque los Transportes de ríos "Sayhueque" e "Inacayal", fondeados en el próximo Arroyo "Doña Flora".

Se comenzó de inmediato a la erección de un hangar —denominado "Condestable OYTABEN" en cumplimiento del decreto del 11 de febrero de 1916— algunos precarios edificios para la Escuela en sí, casa para Jefes y Oficiales, cuadra, cocina, y se niveló el campo en un trozo que dio por resultado una pista de tierra apisonada, de unos 400 m. de largo por unos 25 m. de ancho. Se iniciaron los vuelos de instrucción a fines de 1916, con diversos instructores civiles y con una serie de pequeños desastres iniciales, que fueron averiando las pocas aeronaves en existencia, aunque por suerte sin causar víctimas humanas.

El primer vuelo de instrucción propiamente dicho y con fortuna, tiene lugar el 15 de agosto de 1917, por el piloto instructor civil Martín PICO y el Suboficial Guillermo COVAS. A partir de entonces se realizan cursos con regularidad, patentándose de



pilotos el Tte. de Fragata Raúl MORENO (27 de enero de 1918), y el Suboficial José A. PENACHI (5 de febrero de 1918).

Entre los hitos más trascendentes de los que fue protagonista la Aviación Naval de la Armada Argentina se encuentran los raids de exploración del territorio nacional sobre el Mar Argentino y los grandes ríos que en las primeras décadas del siglo XX llevaron a cabo nuestros pioneros.

La llegada en vuelo a Ushuaia e Islas de los Estados en los años 30 y el primer viaje de una aeronave argentina en la Antártida –cuando un hidroavión Stearman 76 D-1 operó desde el transporte ARA "1° de Mayo" en 1942– demostraron también que las aeronaves argentinas desafiaban a las latitudes más australes.

Otra hazaña a nivel mundial llegaría en 1952, cuando dos aviones anfibios PBY-5 A Catalina efectuaron el primer vuelo mundial desde el continente americano con descenso en la Antártida, al amerizar en la isla Decepción, en el Sector Antártico Argentino.

En 1962 la Aviación Naval llevó adelante un nuevo acontecimiento histórico en la Antártida, con la llegada al Polo Sur de dos DC-3 navales, siendo los primeros aviones argentinos en cumplir dicha proeza y unos de los primeros también a nivel mundial.

La operación de helicópteros navales desde los rompehielos ARA "San Martín" y, posteriormente, ARA "Almirante Irizar", abasteciendo las bases antárticas, continuó contribuyendo a la presencia de nuestro país en el Continente Blanco.

La incorporación del portaviones ARA "Independencia" en 1958 imprimió a la Flota de Mar un perfil operativo de avanzada, siendo reemplazado en 1968 por el "25 de Mayo", proyectando las aeronaves de la Armada en nuestro Mar Argentino.

Llegado 1982, la participación en el Conflicto del Atlántico Sur demostró el profesionalismo alcanzado por los marinos que vuelan y expuso al mundo una innovación táctica sin precedentes: la combinación avión explorador – Super Etendard – misil Exocet.

A partir de los años 90 y con la desafectación del portaviones "25 de Mayo", aviones de ala fija de la Aviación Naval participaron en numerosos ejercicios operando junto con portaviones de las Armadas de Brasil y Estados Unidos; en tanto que los helicópteros Fenec, Alouette y Sea King continuaron operando con buques de la Flota de Mar.

Llegado el nuevo milenio, la interoperabilidad con el Ejército Argentino y la Fuerza Aérea Argentina, como parte del accionar conjunto, llevó a unificar cursos de formación y ejercicios de adiestramiento. Asimismo, unidades aeronavales brindan apoyo a la comunidad ante emergencias producidas por fenómenos naturales y casos de Búsqueda y Rescate de personas.



Muchos hechos acaecieron desde esos gloriosos días cuando un grupo de hombres decididos y con singular entusiasmo, dieron inicio a la apasionante actividad de vuelo. La Aviación Naval de la Armada Argentina, en su Centenario, continúa preservando los intereses argentinos en el mar.

COMBATE NAVAL DE EL JUNCAL

Por ANÍBAL R. BARBADORI- Publicado en el Boletín del Centro Naval N° 706, de marzo de 1976

En el presente ensayo histórico se relatan, en primer lugar, las causas que originaron la guerra con el Imperio del Brasil, remontándose al tiempo del descubrimiento de estas tierras, y el avance, no obstante los tratados, de las ambiciones de Portugal con respecto a ellas. Y la mención de la actualidad y vigencia del problema.

Introducción

A un año de haberse elegido un presidente que rigiera los destinos de las Provincias Unidas del Río de la Plata, el 8 de febrero de 1827, se libraba no muy lejos de Buenos Aires el combate naval de El Juncal. Ante todo daremos un vistazo a las causas primeras y más inmediatas que desencadenaron la guerra con el Imperio del Brasil, como así también veremos la situación interna del país durante la misma.

Bien dice Carranza en su obra "Campanas Navales de la República Argentina", que esta guerra no tuvo sus comienzos con la campaña del general Lavalleja cuando cruzó el río Uruguay con sus 33 orientales en abril de 1825, sino que se remonta al año de 1680, en el cual los portugueses fundaron la Colonia del Sacramento, siendo arrojados de esas tierras por las tropas de la Gobernación de Buenos Aires. En 1720 reanudaron sus intentos, que por su reiteración y magnitud obligaron a Carlos III a crear en 1776 el Virreinato del Río de la Plata.

Sin embargo, la causa remota o primera de todos esos conflictos, fue el duelo que comenzó con la necesidad de llegar con mayor rapidez a las Indias Orientales y el descubrimiento de las tierras americanas por los españoles. El reino de Portugal, creyendo que los españoles habían encontrado una ruta más corta y menos costosa, y que por la conquista usurparían sus derechos adquiridos en el Oriente, pidió al Papa la concesión de una bula, mediante la cual se dividirían las tierras entre ambas coronas. La Bula Papal fue expedida en el año de 1493 por el pontífice Alejandro VI.

Durante el transcurso del año siguiente, y al ver los portugueses que no se beneficiaban en nada, pidieron se les concedieran 270 leguas más hacia el Oeste de la línea anterior. Por este último Tratado, llamado de Tordesillas, ocuparon por primera vez territorio americano.

Las subsiguientes conquistas españolas en la América del Sur no fueron obstáculo para que los portugueses, haciendo caso omiso de aquel Tratado, avanzaran hacia el Sur por las costas hoy brasileñas. En 1777, después de la conquista de la Colonia por el virrey Cevallos, se firmó el Tratado de San Ildefonso, por el cual se otorgó a Portugal la soberanía sobre la isla de Santa Catalina y la zona del actual Estado de Río Grande, quedando bajo la Corona española las tierras hoy uruguayas.



Es aquí donde entra a jugar, es decir, en donde nos tenemos que apoyar para que resulte válida esta posición, la Teoría de la causalidad, que fue expuesta por Santo Tomás de Aquino en el siglo XIII.

La teoría nos dice que tenemos un hecho, nacido como consecuencia de otro hecho llamado causa, que a la vez es consecuencia de uno anterior, por lo que llegaríamos a tener una interminable cadena de causas y efectos-causas.

Considerando que la historia es también una cadena de sucesos o hechos relacionados entre sí, a la manera de perfectos engranajes, podemos afirmar que sin duda fue el Tratado de Tordesillas el principio y causa remota de esta herencia. Y decimos herencia, puesto que ambos países, el Brasil y la Argentina, han recibido como tal el duelo iniciado cinco siglos atrás, y que en la historia reciente se ve claramente reflejado en la lucha por la preeminencia de uno de los dos países más grandes de esta parte de América. Para terminar, podemos decir que el Brasil ha reclamado como suya una parte del continente antártico, parte que se yuxtapone al Sector Antártico argentino; he aquí la vigencia latente de la "herencia".

De esta manera quedan expuestas las causas primeras, faltando ahora por exponer las causas inmediatas de la guerra.

En 1816 los portugueses ocupan definitivamente la Banda Oriental, pasándose a llamar desde entonces Provincia Cisplatina; con la independencia del Brasil, ocurrida el año 1822, aquella se incorpora al Imperio. En 1825, el general Lavalleja cruza el Uruguay al mando de un grupo de patriotas; no sólo esto, que bien pudo ser considerado como una insurrección, sino también la Declaración de la Florida (Declaración por la cual la provincia oriental se declaraba incorporada a las del Río de la Plata), como así también la dada por el gobierno de Buenos Aires, fueron las causas que precipitaron la guerra. Fueron las mismas invocadas por Pedro I en su declaración de guerra, la cual comienza así: "Viéndose reducido el Emperador del Brasil á la extremidad de recurrir á las armas en justa defensa de sus derechos, ultrajados por el gobierno de Buenos Aires, después de haber hecho con el mayor escrúpulo todos los sacrificios posibles para la conservación de la paz. . ." 1

✓ <http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica-2/Juncal.htm>

PRIMER VUELO ARGENTINO AL POLO SUR – 1962 – remitido por Jorge Castro Kubat (IV)

Para la Campaña Antártica 1961/62 la Armada Argentina requería información aerofotográfica y científica de la zona sur de Ellsworth y Belgrano hasta la máxima latitud posible, que sirviera en apoyo de las navegaciones glaciológicas realizadas en aquella zona por el rompehielos A.R.A. "Gral. San Martín", además de incrementar el conocimiento del sector antártico argentino.

Dentro de los lineamientos generales trazados coordinadamente entre el Comando de Operaciones Navales y el Grupo Naval Antártico se designaba como encargado de conformar la Unidad de Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico, como se conocería a partir de ese momento a la 1ª expedición argentina al Polo Sur, al Comando de Transportes Aeronavales, con asiento en la Base Aeronaval Ezeiza, siendo su comandante el Capitán de Fragata Hermes Quijada.



Este comando estaba equipado con los veteranos Douglas DC-3/C-47, entre los de su dotación fueron seleccionados para la tarea, los matriculados como CTA-12 y CTA-15, estos inmediatamente se sometieron a trabajosas adaptaciones técnicas para obtener el máximo potencial posible de ellos. Uno de los mayores problemas, que se presentaron en la organización fue la escasez casi total de cartografía de la zona a explorar, que resultaba primordial para llevar a cabo la derrota prevista, esto obligo a realizar una ardua tarea de compilación de información para confeccionar una carta de vuelo.

Concluido el alistamiento del personal y las máquinas, tras una sencilla ceremonia el día 5 de diciembre de 1961 emprendieron el vuelo desde la Base Aeronaval Ezeiza, hacia la Estación Aeronaval Río Gallegos a donde arribarían al finalizar el día.

Luego de dos infructuosos intentos, se presentaron las condiciones meteorológicas como para iniciar el salto al continente antártico por sobre el Pasaje de Drake con destino al Campo Auxiliar Capitán Campbell en la Isla Robertson de la Península Antártica luego de 8 hs. 17 min., volando a una velocidad de 115 nudos y a tan solo 100 pies de altura, con el apoyo tan solo meteorológico del DC-4 matrícula CTA-2 y el rompehielos A.R.A. "Gral. San Martín", se cubrieron las 860 millas que separaban a estos dos puntos de la 1ª etapa. Así por primera vez un avión une el continente americano con el Antártico.

Allí la tarea para establecer el campamento donde se alistarían las máquinas y las tripulaciones para proseguir el vuelo, fue ingente.

Una vez que estuvieron listos y que el rompehielos garantizo, buen tiempo sobre la ruta y que las condiciones del hielo fueron aseguradas con vuelos realizados por los Beaver IAA-101 y 6-G-1, del Grupo Aeronaval del A.R.A. "Gral. San Martín", se reanudo el vuelo, despegando de Campbell con ayuda de tres "JATOs" el 26 de diciembre. Iniciando de esta manera la segunda etapa que representaban 930 millas hasta la Estación científica Internacional Ellsworth, para lo cual debieron penetrar el Mar de Weddell y la Barrera de Filcher, en donde las espesas nubes los hicieron ascender a 12.000 pies, sin embargo esto no impediría realizar un excelente relevamiento aerofotográfico y cartográfico. Una vez sobre la Bahía Austral divisaron la estación a donde arribarían luego de 9 hs. de vuelo.

La partida estaría limitada por el "emblanquecimiento", fenómeno que se produce cuando los rayos de sol se refractan entre las nubes bajas y la superficie cubierta de nieve con lo cual la visión se vuelve completamente blanca, desapareciendo las sombras y se pierde toda sensación de "arriba" y "abajo", impidiendo el desarrollo normal de cualquier operación.

A partir de allí la operación continuaría sin ningún tipo de apoyo logístico, ya que el rompehielos había quedado apresado como consecuencia de la gruesa capa de hielo, con lo cual no tendrían el combustible necesario para cubrir la tercera etapa, ello se solucionó utilizando el remanente de la campaña antártica anterior que había quedado en la estación, allí abordaron cuatro científicos estadounidenses que debían ser relevados por el A.R.A. "Gral. San Martín" y que producto de su varadura, los acompañarían hasta la Estación Amundsen-Scott, desde donde serían evacuados a la Base MacMurdo y luego a Nueva Zelanda.

Recién el 6 de Enero pudieron despegar para cubrir las 740 millas finales, El vuelo se realiza sobre el casquete polar, teniendo hielo y cielo como única visión, las tripulaciones se encontrarían a lo largo de todo el recorrido muy ocupadas, producto



de las permanentes verificaciones del rumbo que debían hacer manualmente ya que ninguno de los tres equipos utilizados funcionaba correctamente, controlando el consumo de combustible e intentando establecer comunicación con la Estación Amundsen-Scott. La primera sección se desarrolló a 3.300 pies, sin embargo unas horas más tarde cuando dejaron de apreciarse accidentes geográficos ascendieron a 9.000 pies.

Las condiciones dentro de la cabina eran extremas ya que en la sección delantera se mantenían los cálidos 15°C, mientras que en la trasera se reflejaba la temperatura exterior, con 40°C bajo cero.

Ya próximos al Polo los problemas se presentaron, al no poder establecer contacto con el sistema de posicionamiento de la Estación Amundsen-Scott, por ello en un momento ambos aviones sobrevolaron la misma sin avistarla, como consecuencia de la gruesa capa de nieve que la cubría y la dificultad en la observación, así comenzó una trabajosa tarea de búsqueda que se dio por finalizada al localizarla, y aterrizar tras 8 hs. de vuelo.

Siendo recibidos gentil y jubilosamente por el personal científico allí apostado y el de la Base MacMurdo que se había movilizado especialmente para esta preciada ocasión, coronada por un espléndido sol que describía sobre el horizonte toda su órbita completa. Se desarrolló una emotiva ceremonia y comida, en donde participaron los científicos de varios países y el personal argentino, y en donde se haría honores por parte de la Aviación Naval de la Armada Argentina a la Estación científica Amundsen-Scott en conmemoración de su primer vuelo y del cincuentenario de la llegada al Polo Sur. Posteriormente se enarbolo el pabellón nacional en el mástil ubicado en el Polo Sur y las tripulaciones pudieron dar alrededor de él la vuelta al mundo en un par de segundos.

Rápidamente se iniciaron los preparativos para el regreso, pero producto de la varadura del rompehielos, el combustible necesario no se hallaba disponible, sin embargo esto pudo superarse al ser suministrado por el personal de MacMurdo, otra dificultad se presentó al congelarse los motores, hecho que se solucionaría mediante el empleo de aire caliente. Los aviones fueron configurados con la carga completa, lo que determinaba un peso excesivo de 33.000 libras que hacían allí a 3.000 metros de altura improbable el despegue, por más ayuda que brindaran los "JATOs". Sin embargo esto no fue así y luego de una interminable carrera de despegue emprendieron el regreso. Abordando en Campbell el personal terrestre de apoyo que se había desplazado hasta ese momento a bordo del rompehielos A.R.A. "Gral. San Martín".

El día 22 de enero de 1962, al aterrizar ambas unidades en el Aeropuerto "Jorge Newbery" de la ciudad de Buenos Aires, se daba por finalizada la proeza, que metódica y calladamente fue llevada a cabo para que la Nación Argentina en primer término, y luego su Armada, y su Aviación Naval, tuvieran este nuevo laurel para ser colocado en el escudo de sus glorias... Este vuelo además de conformar un hito a nivel mundial, significó un valioso aporte al campo científico, permitió llevar a cabo posteriormente la ruta que uniría a América del Sur con Australia y Nueva Zelanda y demostró la madurez operativa de la Aviación Naval, en una época en que ya existían medios de posicionamiento estelar, sistemas de navegación avanzados y poderosos aviones como los C-130 Hércules y Super Constellation, empleando la Aviación Naval Argentina antiguos y escasos medios, pero con una gran cuota de voluntad,



profesionalismo y esfuerzo por parte de la inmensa cantidad de personal que tuvo activa participación en la concreción de tan magnífica empresa.

Es digno de mención, destacar que aquella enseña Patria enarbolada en el Polo Sur, se encuentra bajo custodia en el Monumento a la Bandera en la ciudad de Rosario, como símbolo de entrega a la Patria.

La Unidad de Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico estuvo así formada:

Personal de vuelo:

Comandante: Capitán de Fragata Hermes QUIJADA

Jefe de Operaciones: Capitán de Corbeta Pedro MARGALOT

Ingeniero de Vuelo: Capitán de Corbeta Rafael CHECCHI

Avión CTA-12

Piloto: Teniente de Fragata Miguel GRONDONA

Copiloto: Teniente de Corbeta José PEREZ

Tripulación: Suboficial 1º Aer. Mec. Edmundo FRANZONI, Cabo 1º R.T. Gabino ELIAS.

En este avión viajaron el CF QUIJADA y el CC MARGALOT.

Avión CTA-15

Piloto: Teniente de Navío Jorge PITTALUGA

Copiloto: Teniente de Fragata Héctor MARTINI

Copiloto: Teniente de Fragata Enrique DIONISI

Tripulación: Cabo Principal Aer. Mec. Raúl RODRIGUEZ, Cabo 1º R.T. Raúl IBASCA.

En este avión viajó el CC CHECCHI

Personal de Apoyo:

Avión DC-4 CTA-2

Piloto: Capitán de Corbeta Edmundo ACUÑA

Rompehielos A.R.A. "General San Martín" Comandante: Capitán de Fragata Fulgencio RUIZ

Unidad de Apoyo en el Campo Auxiliar Capitán Campbell:

Jefe: Teniente de Fragata Médico Pedro BAEZA

Técnico José DI PAOLA

Técnico J.C. MURRAY

Técnico Carlos GROSSO

Técnico Virgilio FONTANA

Técnico S. BRUNO

Técnico J. VEGA

Técnico J. ZELAYETA

Y cientos de hombres que brindaron apoyo directo en el rompehielos, las bases y estaciones, que debiéramos citar y que no hacemos, no por olvido o descuido sino por la extensión que esta representaría.

- - - - -

PRIMERA PENETRACION AL MAR DE WEDDELL (ANTARTIDA)

Una expedición poco conocida a la Antártida - Por Ricardo Hermelo- Sept 2004.



Hace 50 años, el Rompehielos A.R.A. SAN MARTIN efectuó la primera penetración en el Mar de Weddell y alcanza la mayor latitud sur en este accidente geográfico de la Antártica, en el lugar próximo a Ba. GOLD, aprovechando el canal costero de aguas libres, que se forma entre el inmenso pack de hielo y la barrera de hielo continental, que desprende y da origen al nacimiento de los témpanos que inician su navegación, algunos hasta la costa del BRASIL.

Muchas expediciones con fines científicos habían intentado esta travesía pero no lo habían logrado, principalmente por el hecho de que eran barcos de una ingeniería naval antigua y dependían en su mayoría de propulsión a vela o mixta.

Quizás la más conocida fue la de SHACKLETON (1914) que perdió su barco, el Endurance, después de su inevitable destrucción de la arboladura y casco, al quedar aprisionado entre los hielos que hacia añicos a los navíos que se aventuraban a penetrar el Weddell. Todos los intentos hasta 1954 fueron infructuosos y algunos de esos barcos, quedaron para siempre descansando en el fondo de ese temido mar, cubierto permanentemente por hielo marino duro, de variable espesor que llega a superar los cinco metros.

Este hielo se comprime y adquiere dureza similar a la del acero. Se trata del temible “hielo amonticulado” que con sus puntas hacia el cielo preocupan al navegante para no quedar aprisionado con daños irreparables en la obra viva, timón y hélices. A todo esta configuración del clásico pack del Weddell, se agrega la presencia de numerosos témpanos de distinto tamaño, que circulan durante años en el sentido de las agujas del reloj y que se constituyen en una seria amenaza, si el buque es arrastrado hacia ellos.

El Rompehielos A.R.A. San Martín se incorpora a la ARMADA en noviembre de 1954, inmediatamente que una dotación de la ARMADA lo recibe en BREMERHAVEN –Alemania. El astillero de ese nombre, si bien tenía experiencia en la construcción de rompehielos, era el primero que salía de sus gradas, luego de la finalización de la Segunda Guerra Mundial.

En la ARMADA de ese entonces se carecía de experiencia con este tipo de barco, pero desde mucho tiempo antes, el Estado Mayor de la Fuerza Naval Antártica había reunido y analizado la documentación y la información de aquellos países que operaban con rompehielos. Como luego quedo demostrado, el esfuerzo rindió sus frutos, pero es necesario hacer notar que desde 1903 nuestros oficiales poseían experiencia y conocimientos de la Antártica, si bien no la necesaria para una zona dura como lo es el Mar de Weddell. En resumen, se planifico y se zarpo con los conocimientos necesarios como ha sido costumbre en nuestra ARMADA. No se debe omitir el comentario que al momento de la zarpada las expectativas eran grandes y se aguardaba con ansiedad el primer choque con el pack del WEDDELL.

El Comandante de la Agrupación Antártica era el Capitán de Navío Alicio E. OGARA de reconocida experiencia en esa zona. Se encontraba además embarcado el General Hernán PUJATO, quien encabezaría la expedición al POLO SUR después del desembarco y la instalación de la base BELGRANO. La conducción de la operación al POLO SUR hasta la entrega de la base era responsabilidad de la ARMADA y luego el Gral. PUJATO marcharía hasta el POLO.

Luego de un esmerado y meticuloso alistamiento, el SAN MARTIN zarpo del puerto de Dársena Norte, Buenos aires destino a la Antártica para efectuar la campaña 1954-55. Durante treinta días se efectuó la carga del personal y el material de Ejército Argentino para instalar en el lugar más apto del WEDDELL, la base que sería



denominada BELGRANO. La maniobra y el plan de estiva no resulto fácil. Se embarcaron más de 500 TN de carga, entre lo que se contaba la Casa Alemana de madera, seis vehículos wessel a oruga, trineos grandes y medianos y un avión CESNA con esquís para hielo, además de los víveres y combustible para que los trece integrantes del destacamento pudiesen invernar un año y efectuar la marcha hasta el POLO SUR, objetivo que era el prioritario para el Ejército Argentino.

El SAN MARTIN, en previsión de que quedase apresado, disponía de víveres y combustible para invernar durante un año. Esta decisión estaba motivada por el desconocimiento de las condiciones de cómo se concretaría la penetración y cuánto tiempo demandaría. Se tenía la real conciencia que era probable invernar. La tripulación estaba preparada anímicamente para que el regreso a Buenos Aires, fuese prolongado y mayor al año, por las numerosas expediciones que no habían logrado regresar del WEDDELL y la Plana Mayor había instruido a sus hombres que la invernada no se descartaba. La ARMADA era muy selectiva para designar a quienes integraban la Campaña Antártica y desde hacía tiempo era una distinción de profesionalismo integrar las dotaciones en buques, aeronaves y destacamentos o refugios.

La operación de carga se prolongó hasta momentos antes de la zarpada; los materiales del Ejército seguían llegando a Dársena Norte al costado del SAN MARTIN; se tenía la sensación que nunca tendría termino. Los últimos fueron los cuarenta perros para trineos que se encontraban en la toldilla, sufriendo la humedad y el calor de Buenos Aires en ese mes de noviembre. Los pobres animales agitados, descansaban lastimosamente sobre la cubierta de teca en un ambiente que no les era propio por su abundante pelaje.

La ceremonia de zarpada se efectuó en el muelle y fue muy emotiva, como es lo habitual; el Comandante OGARA pronuncia una significativa arenga, acorde a las circunstancias de la empresa que se iniciaba. Y no era para menos, dado que la Argentina por primera vez, efectuaría una expedición para llegar al POLO SUR. Numerosos familiares e invitados fueron testigos de los momentos que esa mañana se vivieron al costado del SAN MARTIN. Había expectación. Finalmente, el SAN MARTIN filo y recupero amarras y lentamente, al tiro de dos remolcadores inicio su primer viaje a la ANTARTIDA, zarpando bajo las ordenes de su Comandante, el Capitán de Fragata Luis T. de VILLALOBOS, quien había tenido la responsabilidad en Alemania de recibir el barco. Tiempo después OGARA reconoció y destaco la preocupación para que el barco estuviese lista para la campaña 1954-55.

El San Martín inicia su primer cruce desde Orcadas y adopta un arrumbamiento general 150 grados, ajustando el rumbo según el estado del pack. La estrategia adoptada por el Comando fue la de encontrar el canal de aguas libres entre la barrera continental y el hielo marino y luego proseguir hacia el Oeste lo más posible, para determinar una zona apta sobre hielo o tierra firme e instalar el Destacamento BELGRANO. Tal fue el concepto de la operación.

El primer contacto con el hielo se produce a la 0400 PM el 28 de diciembre con un pack de 5/10 de densidad, bandejones medianos y hielo joven. Casi la totalidad de la tripulación se encontraba en el puente o en los lugares expuestos de cubierta para no perder detalle de la navegación entre los hielos. Desde el inicio, el barco demostró muy buena aptitud y en los comienzos se fue probando para aprovechar al máximo el hielo más blando y la menor densidad del pack. Cuando no era posible encontrar



avanzar el SAN MARTIN montaba el hielo y por su peso lo quebraba. Cuando se detenía en su avance por la resistencia del hielo se intentaba embestir con un rumbo abierto 30 grados a estribor y luego a babor y se repetía sobre la primera hendidura. Durante toda la navegación se repetía esta maniobra.

✓ <http://www.histarmar.com.ar/Antartida/PaPenetredell.htm>.

ATERRIZAJES PINTOESCOS - EL EXTRAÑO CASO DE LA AVIONETA LUSCOMBE

Pasarán milenios y no se repetirá un caso similar. Es probable que nunca más se anote un episodio tan singular.

Difícilmente un aparato de sus características vuelva a introducirse en las bocas de Obras Sanitarias, hasta una distancia semejante.

Este suceso, casi trágico, tuvo lugar en Buenos Aires el 23 de enero de 1950, cuando una avioneta, piloteada por un joven oficial de la Armada, fue "devorada" por una sudestada que en ese momento desataba su furia demoledora.

Para recordar este suceso, el CIRCULO OFICIALES DE MAR, reunió a sus dos protagonistas principales: al piloto, Capitán de Navío Eduardo Trejo Lema, y al Suboficial Primero Vicente Roberto Saporosi.

Hacía muchos años que no se veían. El encuentro, imprevisto para nuestro directivo, provocó un extenso abrazo y alguna lágrima se deslizó para teñir de emoción el rostro de los dos marinos. Las lágrimas suelen ser reflejo del alma, dimensionan los hechos cuando los hombres tienen edad madura y miden aquella intrepidez de los años juveniles con esta sensatez adulta, aunque aquellos actos no hayan sido precisamente impulsos irresponsables.

Aquel 23 de enero, de pronto, la alegría de vida se transformó en infierno, porque aquella avioneta Luscombe Silvaire 1-N-23, un monoplano metálico, versión "Hidro" dos flotadores de poco peso y facilidad de maniobra, fue envuelta por la bravura del río "color de león" —que soportaba un viento de 80 kilómetros—, tras intentar su piloto un acuatizaje normal en la zona portuaria luego de un vuelo de rutina.

Aquí comenzaba el dramatismo para el joven oficial, al que acompañaba el Cabo Principal López, cuando los pontones de la aeronave se estrellaron contra un fuerte oleaje que la desplazó de su estabilidad normal. El gran caudal de agua había sacudido violentamente el ala derecha, determinando que el aparato quedara a la deriva. En difícil emergencia, el piloto zafó de su cabina y tomado de una parte de la hidronave trató de ganar un lugar de estabilidad. Esos instantes, que parecieron días para el hombre que perdía ya sus fuerzas luchando contra la adversidad —algún momento de serenidad en ese tránsito de la vida a la muerte le permitió colocar su reloj pulsera en un bolsillo "para que cuando hallaran su cadáver pudieran identificarlo a través de ese objeto" se prolongaron hasta que alguien pudo socorrerlo.

Aquel domingo de fiesta —desde la Dársena Norte se iniciaba la clásica regata internacional Buenos Aires - Río de Janeiro, que también tuvo trágicas consecuencias al incendiarse el velero "Halcón Negro" y morir su tripulación— eclipsaba de alguna manera la festividad para introducir la tragedia. Instantes después, la avioneta desaparecía misteriosamente tragada por el canal conductor —se sabría después—



hacia las instalaciones de Obras Sanitarias, pese a colocarse a disposición del hallazgo, los mejores elementos con que contaba la Prefectura Naval.

De esta forma, culminaba el primer episodio de la avioneta Luscombe Silvaire, dramático, insólito, para dar lugar al siguiente que iba a adquirir contornos novelescos.

Y es cuando aparece en escena el joven Cabo Segundo Saporosi, quien asistido por el Cabo Principal Héctor Liendo, sería el protagonista del episodio siguiente.

Pero hubo una instancia previa...

Es poco lo que el común de la gente conoce del "Buenos Aires subterráneo", ese "mundo" insólito y transitado sólo por algunos seres a los que la jerga suele mencionar como los "hombres sapo", pescadores de objetos de valor, en medio de la inmundicia que circula por esos enormes túneles técnicos.

Tres de esos hombres, "en cumplimiento de sus tareas normales", descubrieron de pronto, en la cerrada oscuridad, un objeto de grandes dimensiones que confundieron inicialmente con una "máquina de lavar". El objeto no era otra cosa que la avioneta desaparecida misteriosamente. ¿Qué había pasado? Habían confundido los flotadores mecánicos de la máquina con algo desconocido para ellos. Los vaivenes de la corriente habían accionado para hacer irreconocible el aparato, ya que se hallaba en posición invertida, un detalle que posteriormente causaría inconvenientes en el remolque, al resultar imposible volverlo a su posición.

Los "hombres sapo" al comprobar el insólito hallazgo intentaron radicar la denuncia en una Comisaría céntrica. Uno de ellos, constituido en el vocero del grupo, fue atendido por una autoridad de la seccional y debió ganar la calle apresuradamente, pues el oficial que lo atendió le manifestó que se exponía a ser detenido por pretender "jugar una broma de inocentes".

Una versión que le fue transmitida al entonces Teniente de Navío Trejo Lema, daba cuenta de que el aparato fue hallado en el desagüe pluvial que corre bajo la Plaza de Mayo, provocando alarma en primer lugar por entender que se había colocado una poderosa bomba debajo mismo de la Casa Rosada. La especie no era correcta de acuerdo a lo que constató Saporosi después.

Desmoralizados por la incredulidad manifestada por la Policía, dirigieron sus pasos al diario "Democracia", medio que por una línea editorial expuesta a través de la magnificencia de hechos, recogería la inquietud, aunque con alguna reserva.

El periodista que los atendió, dudando del relato descrito por los desconocidos, se comunicó con el Comando de Aviación Naval inquiriendo sobre "el extravío de una avioneta", agregando que "unos señores con aspecto de cirujas decían haber encontrado un aparato de esas características". Desde el otro extremo de la línea contestó una vez que respondió: "Sí; pero no se preocupe por la suerte de los tripulantes, porque uno de ellos soy yo". Quien había atendido el teléfono, era nada menos que el protagonista del episodio número uno: el entonces Teniente de Navío Trejo Lema.

Comenzaba a partir de esa instancia, el rescate.

Sólo habían transcurrido tres días de la desaparición de la aeronave y en el mundillo de lo trivial, la noticia ganaba considerables espacios. Pero... faltaba lo principal: cómo rescatarla.

Fue entonces que Saporosi, con la fibra juvenil que lo asistía, y previa autorización de las autoridades navales, se introdujo en la boca que conduce a esa profundidad de 20



metros instalada en la esquina de Reconquista y Cangallo, al lado de la Iglesia de La Merced. Acompañado de los personajes conocedores del escenario, se sumergió en aquella oscuridad fantasmal sin medir las consecuencias que pudo sufrir su organismo por los gases de metano que envuelven el espacio. Pudo inclusive resbalar al tomar contacto con esa masa informe de desperdicios y ser arrastrado por la corriente. La fortuna lo acompañó evidentemente.

Cabe destacar que la Municipalidad había dispuesto la extensión de una línea eléctrica a lo largo del túnel hasta su desembocadura, una vez conocida la existencia del "pájaro metálico".

Después de algunas horas en aquella profundidad hedionda, Saporosi logró extraer la hélice y dos asientos de la avioneta. Al emerger de nuevo a la superficie, se encontró rodeado de periodistas y numerosos curiosos. Traía consigo los elementos probatorios del hallazgo que aquellos hombres increíbles habían orientado.

Ya se había comprobado que la máquina se hallaba en perfecto estado, pese a haber transitado 16 cuadras por el estrecho túnel, al menos para la "estatura" del pequeño avión de 35 pies de largo, 20 de ancho y 6 de altura. En la cabina fueron hallados un saco, una cámara fotográfica, una cartera de cuero con dinero, documentos y una lapicera.

La nueva y definitiva incursión debió organizarse con ciertas precauciones, pues era fundamental tener en cuenta los horarios de operatividad, ya que a partir de las 17 horas, el volumen del líquido maloliente que se desplaza, producto del mayor uso de artefactos caseros, se incrementaba peligrosamente, poniendo en peligro la vida de los "atrevidos". Con esas precauciones y colocando dos tablonces que conformaran o sustituyeran la función de los flotadores, la nave fue lentamente remolcada por un bote inflable a través de esas 16 cuadras que parecieron kilómetros, hasta el encuentro del enorme arco del canal colector, algo así como el pórtico del sistema, por donde asomó el extraño incursor. La aparición de la "avioneta submarino", tal la caracterización que le adosó el periodismo, y su posterior izamiento por medio de una grúa, determinaron que el marco de público celebrara de alguna manera la hazaña que combinaron los "hombres-sapo" con los profesionales de la Armada.

Comentarios y alguna controversia, que provocaron generosos centímetros en los medios de comunicación, asistieron a aquel curioso caso de la avioneta Luscombe Silvaire.

La máquina, reacondicionada convenientemente, volvía al mes de ocurrido el accidente, a elevarse hacia las alturas que le eran propias, cumpliendo las tareas habituales para la que estaba destinada.

Anécdota Uno

El Teniente de Navío Eduardo Trejo Lema —grado que ostentaba entonces— hacía pocos meses había contraído enlace. Su joven esposa compartía con amigos comunes de la pareja, un té en la confitería del Yacht Club Argentino. De pronto, apareció el piloto "envuelto" en un traje que evidentemente era de una persona de mayor estatura física, por lo que extrañada preguntó qué pasaba...

"Se me cayó el avión al río", fue la escueta y hasta displicente respuesta. Ocurrió que cuando cayó a las aguas y estuvo a punto de ahogarse, perdió parte de su ropa, por lo que alguien, presuroso, se le acercó con un traje para superar el momento.

Anécdota Dos



Cuando se efectuaban los preparativos para la primera incursión al túnel, donde estaba incrustada la avioneta de la Armada, un señor entrado en años se acercó al joven Saporosi preguntando qué ocurría. A la respuesta de "estamos sacando un avión", sucedió la contestación del sexagenario que creía una chanza las palabras de Saporosi, tratándolo de insolente.

Pero el episodio no terminó allí, porque un joven oficial de la Policía, que ordenaba el tránsito para permitir el operativo, al escuchar la respuesta al curioso, lo llamó aparte y le preguntó: "Pero decime, pibe, ¿es cierto que hay un avión allá abajo...?"

✓ <http://elmuon.blogspot.com.ar/2011/08/aterrizajes-pintorescos-8-el-extrano.html>

APUNTES HISTÓRICOS SOBRE LA ISLA DEL CERRITO – por Luis Furlan (XLII)

Les adjunto un artículo que me publicó la revista Navigator, de la Dirección de Patrimonio Histórico y Documentación de la Marina del Brasil.

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/CERRITO-NAVIGATOR.pdf>

También podrán acceder desde este link:

✓ <http://www.revistanavigator.com.br/index.html>

EL ALMIRANTE BROWN EN CABO CORRIENTES – por Luis Furlan (XLII)

✓ <http://www.lacapitalmdp.com/noticias/La-Ciudad/2016/01/12/293533.htm>

PRIMER ATERRIZAJE EXITOSO A BORDO DE UNA AERONAVE

El 18 de enero de 1911, Eugene Burton Ely aterrizó su avión Curtiss en una plataforma en el crucero acorazado USS Pennsylvania anclado en la bahía de San Francisco.

Ely voló desde el Tanforan Hipódromo Tanforan en San Bruno, California y aterrizó en el Pennsylvania, siendo el primer aterrizaje exitoso de una aeronave en un barco.

En este vuelo también fue la primera vez que se utilizó un sistema de gancho de cola, diseñado y construido por el artista de circo y aviador Hugh Robinson.

Ely dijo a un periodista: "Fue bastante fácil. Creo que el truco podría ser realizado con éxito nueve de cada diez veces..."

Fuente: Foro Histarmar.

THE NAVAL BALANCE - NAVIES OF THE WORLD

✓ 1900: <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/NavalBalance1900.pdf>



- ✓ 1910: <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/NavalBalance1910.pdf>
- ✓ 1920: <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/NavalBalance1920.pdf>
- ✓ 1930: <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/NavalBalance1930.pdf>
- ✓ 1940: <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/NavalBalance1940.pdf>
- ✓ 1945: <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/NavalBalance1945.pdf>

LOS BARCOS MÁS MISTERIOSOS DE LA HISTORIA

Octavius

Año 1761, un barco que llevaba por nombre Octavius parte de Londres con destino China, a la que llega meses después.

Vuelve a llenarse de cargamento para volver a la capital inglesa, pero nunca llegaría a su destino. Desaparece en algún momento de 1762.

Dado por perdido, 13 años después, en 1773, un ballenero de Groenlandia llamado Herald, avista un barco a lo lejos y el capitán del mismo, Warren, decide acercarse con algunos hombres.

Al aproximarse, el estado de la nave, y las velas raídas le hacen pensar que está abandonado a la deriva. A medida que se acercan pueden leer el nombre cubierto de hielo "Octavius".

Deciden subir, no se imaginaban lo que iban a encontrar dentro.

En los camarotes, 28 cadáveres congelados, cada uno en su cama. El hielo los conservaba tal y como fueron, parecía que estaban dormidos.

Al llegar al camarote del capitán, la escena no fue muy distinta, excepto porque éste, se encontraba sentado frente a su escritorio, con los brazos cruzados.

En el camarote de al lado, una mujer recostada en la cama con los ojos abiertos mirando hacia un hombre que se encontraba, también congelado, con una piedra de hacer fuego en sus manos, y restos de serrín en el suelo.

En la cama bajo una chaqueta había un bulto, tristemente al levantarla descubrieron el cuerpo de un niño con un muñeco de trapo.

Los marineros que acompañaban al capitán, le pidieron huir de ese barco temiendo alguna maldición, y a pesar de negarse en un principio decide acceder, y se van de allí tan solo con el cuaderno de bitácora.

De vuelta al Herald, el capitán lee la última anotación en el cuaderno:

«Hasta ahora hemos estado atrapados en el hielo por 17 días. Nuestra posición aproximada es Longitud 160 O, Latitud 75 N. El fuego finalmente se extinguió ayer y el maestre ha estado tratando de encenderlo otra vez pero sin mucho éxito. Le ha dado la piedra a uno de los marinos. El hijo del maestre murió esta mañana y su esposa dice que ya no siente el frío. El resto de nosotros no siente lo mismo en esta agonía».

La historia adquiriría matices interesantes; por un parte, si el barco se encontraba en dichas coordenadas señalaban como punto Alaska, y había aparecido a miles de km, en Groenlandia.

Por otro lado, el barco había logrado cruzar el Paso del Noroeste, un paso que llevaban años buscando los barcos, para que la ruta entre el Atlántico y el Pacífico se



hiciese más corta. Faltaban la mayoría de las hojas del cuaderno, así que no había más información.

El capitán del Octavius seguramente encontró el camino, y desgraciadamente, también la muerte.

El barco volvió a desaparecer y no se supo jamás nada más de él, por lo que volvemos a encontrarnos con un caso sumido entre la historia y la leyenda.

136 años hubo que esperar hasta que otro barco, con el noruego Amundsen al frente, demostrase que efectivamente, se podía atravesar América por Alaska.

✓ <http://www.detectivesdelahistoria.es/los-barcos-mas-misteriosos-de-la-historia/>

TUYUTÍ, UNA BATALLA DESESPERADA – por Luis Furlan (XLII)

Les adjunto un artículo que me publicó la revista Soldados (del Ejército Argentino) en su edición de noviembre de 2015.

✓ <http://cglnm.com.ar/public/PAC/166/Tuyuti.pdf>

9. Proa al Centro en el Recuerdo

Esta sección recorre la historia de Proa al Centro. Los mensajes reproducidos NO corresponden al presente.

Extraído de Proa al Centro N° 66 del 17/02/2007:

«1. A manera de prólogo

Y casi sin darnos cuenta, nos encontramos nuevamente envueltos en la vorágine de las actividades cotidianas, acechados por este 2007 que recién comienza y que promete ser bien movido.

El Lunes 19 de Febrero –al igual que en 2001, con la L^a Promoción, en el inicio de esta etapa del Liceo- se incorporan los cadetes de LVI Promoción (más algunos que ingresan a la LV). Demás está decir la profunda satisfacción que sentimos todos quienes hemos tenido alguna participación en el proyecto del Liceo al ver que, año a año y pese a las crecientes dificultades de todo tipo, el Liceo mantiene latente su vigencia y –fundamentalmente- su espíritu.

Anhelamos que el 2007 sea el año que nos permita tomar anclas en forma definitiva para eliminar la incertidumbre de nuestra localización, aspecto recurrente en la problemática liceana Browniana. Si Dios, la Virgen, los Santos Evangelios, Alá, Mahoma, y quienes tienen a su cargo las decisiones políticas lo permiten, tal vez podamos recibir el 2008 con certeza de cuál será nuestro asentamiento definitivo.

Mientras tanto, seguimos trabajando sin descanso junto a nuestros pares de los otros Liceos para robustecer y enriquecer nuestra propuesta educativa. Seguimos manteniendo reuniones con los designados integrantes del Consejo Consultivo para la Reforma Educativa de las FFAA, quienes hasta ahora nos han recibido con cordialidad y se han interesado por la tarea que venimos realizando. Como siempre



hemos sostenido –pese a que en el pasado no ha sido debidamente aprovechado- vive en nosotros esa particular dualidad de ser a la vez tanto civiles como militares, lo que nos permite interactuar adecuadamente con ambos mundos oficiando de “puente” integrador para la sociedad.

Para quienes aún disfrutan de sus vacaciones, que lo sigan haciendo y las aprovechen lo mejor posible. Para el resto, buen año y éxito en sus actividades cotidianas.»

10. Galería de Imágenes

CAMALOTES EN NUÑEZ

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=dUchgR9koKM>





Las imágenes hablan por sí mismas. Entre otras consecuencias, no estamos en condiciones de confirmar aún la fecha para nuestra Regata Interpromociones Prof. Edmundo Soule.

RÍO SANTIAGO Y EMBARCO EN EL A.R.A. “PILOTO ALSINA” 1981 -
remitido por Alberto Gianola (XXX)

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=mLIY3bwtF-0&feature=youtu.be>

ROMPEHIELOS A.R.A. “ALMIRANTE IRIZAR”

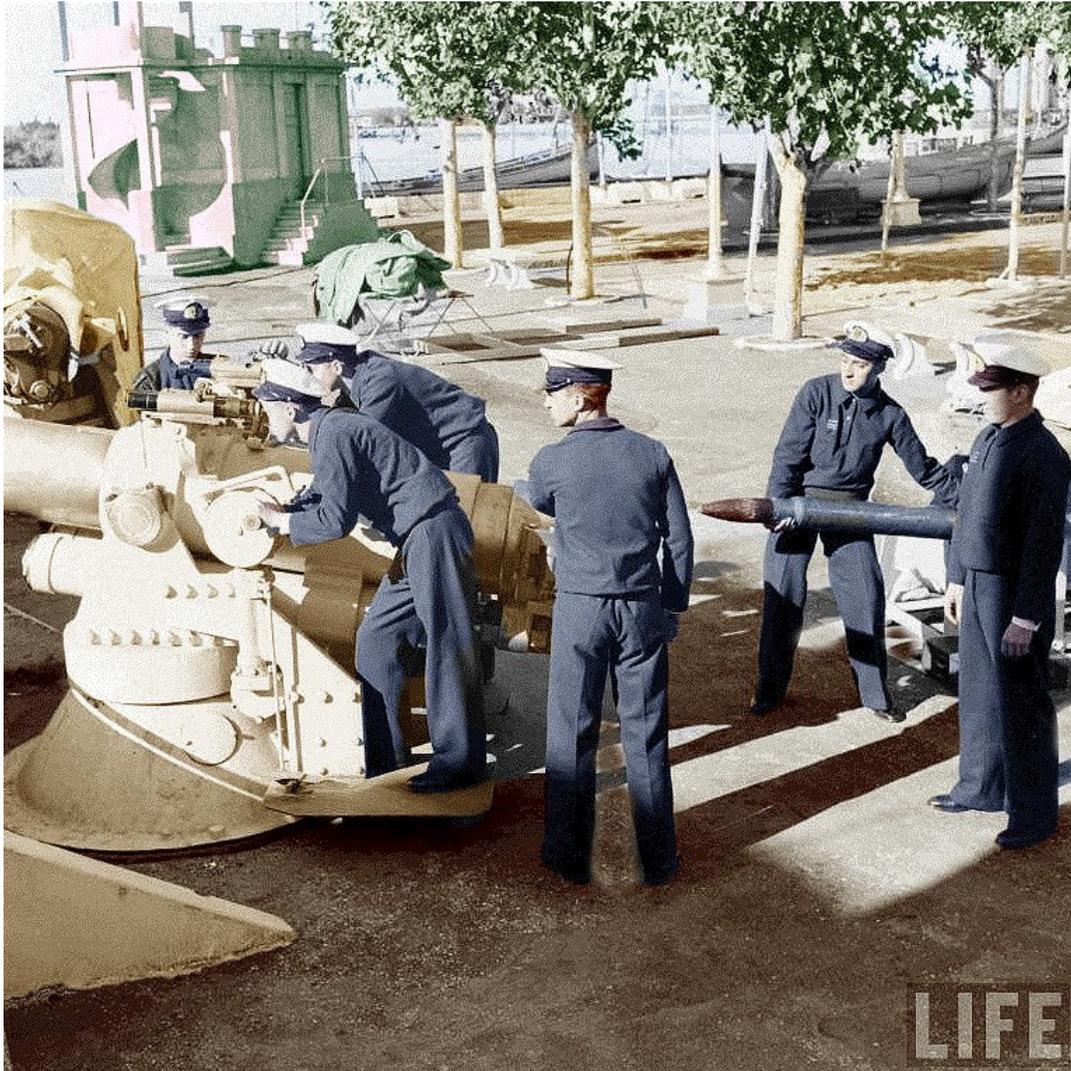
✓ <https://www.youtube.com/watch?v=KbBcKL9Nggc>

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=SkwTU-W9in0>

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=tq-QNYjSYvI>

✓ https://www.youtube.com/watch?v=Rir5_eluBEI

POSTAL DE RÍO SANTIAGO



Antes de que se instalara el Liceo.
Fuente: Foro Histarmar

CRUCERO A.R.A. “25 DE MAYO”

Botadura del crucero 25 de Mayo en 1931 por el astillero Orlando Leghorn, Liorna de Italia.

✓ https://www.youtube.com/watch?v=7R8Oa5_P_U

HARRIER INGLÉS ATERRIZA EN EL PORTAVIONES A.R.A. “25 DE MAYO”



✓ https://www.youtube.com/watch?v=PO2Eh6a_iUA

EL PORTAVIONES A.R.A. “25 DE MAYO” DEJA LA ARGENTINA



✓ <https://www.youtube.com/watch?v=Axn51WONC6Q>

CRUCERO A.R.A. “LA ARGENTINA” 1936

A.R.A. “La Argentina” fue un crucero ligero construido para la Armada Argentina, diseñado para entrenamiento naval de cadetes. El buque fue autorizado en 1934, y el contrato fue objeto de licitación en 1935, siendo ganado por la empresa británica Vickers-Armstrongs, a un costo de 6 millones de pesos.

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=SMLg5K-R3Rw>

A.R.A. “INDEPENDENCIA”

✓ <https://www.youtube.com/watch?v=p0Beyplj5uU&feature=youtu.be>

D 646 LA TOUCHE TREVILLE EN MAR EMBRAVECIDO

✓ <http://gcaptain.com/oceans-wrath-summed-up-in-four-epic-minutes-video/#.Vrnk11jhDIV>



NUÑEZ HISTÓRICO



A ver si los más antiguos ayudan a determinar la fecha probable de la foto.

PILAR SORDÓ EN LA JORNADA “MUJERES CON PASIÓN” – remitido por Daniel Solari (XXV)

✓ <https://www.facebook.com/alejandra.delossantos.5815/videos/1066712506706137/>



SUBMARINO PARRILLA



✓ <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10207332314600426&set=pcb.1290982357585543&type=3&theater>

11. Calendario de Actividades



03/03: Aniversario Fallecimiento del Almirante Brown.
26/03: Rugby vs. Los Tilos (L). Inicio del campeonato de la URBA.

12. Contactos Liceanos

NIL.

13. Bolsa de Trabajo y de Servicios

NIL.



14. Nuestra base de datos

Con este número llegamos a 1521 suscriptores. No se han incorporado personas desde la emisión de PaC N° 165.

15. Links

Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”
www.cglnm.com.ar - info@cglnm.com.ar – info.cglnm@gmail.com
Av. Cantilo y Udaondo S/N- 4701-4903

Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”
<http://www.liceobrown.edu.ar/>
Francisco Narciso de Laprida 81, (1638) Vicente López. Pcia. Buenos Aires - 0-810-444-LICEO

Armada Argentina: www.ara.mil.ar
Instituto Nacional Browniano: <http://www.inb.gov.ar/>
Servicio de Hidrografía Naval: <http://www.hidro.gov.ar/>
Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur: <http://www.coamas.org/>
Amigos de Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown en Facebook:
<https://www.facebook.com/groups/1689164061302157/>

Hasta la próxima, a partir del 12 de marzo.

Alejandro de Montmollin - XXIII Promoción
amontmollin@gmail.com

Los conceptos y opiniones que se reproducen por este medio corren exclusivamente por cuenta de quien los remite para su publicación. Ellos no necesariamente reflejan ni comprometen la opinión del Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” ni de quienes editan Proa al Centro.