

XIII Encuentro de Historiadores Antárticos Latinoamericanos

AVISO COMANDANTE GENERAL IRIGOYEN. ÚLTIMAS TRAVESIAS ANTARTICAS

AVISO COMANDANTE GENERAL IRIGOYEN. LAST TRAVELS IN THE ANTARCTICA

BENICIO OSCAR AHUMADA

LICENCIADO EN HISTORIA

ARMADA ARGENTINA. DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTORICOS NAVALES

boahumada@yahoo.com.ar



ESCUDO DEL AVISO A.R.A. COMANDANTE GENERAL IRIGOYEN

EXPLICACIÓN HERÁLDICA

El símbolo heráldico elegido como figura principal dentro del escudo es el Grifo, figura quimérica combinación de león y águila. Simboliza la fuerza, la prontitud y la vigilancia. Se lo ve rampante y de perfil sobre un fondo sinople que denota servicio.

Sus armas son cable y la cadena que representan las cualidades del buque. Recortado en el campo, sin relieve, se nota el perfil del ancla clásica, símbolo de la familia naval.

Fuente: Expediente SEHN.ih 153 1965, aprobación de escudo heráldico del Aviso A.R.A. "COMANDANTE GENERAL IRIGOYEN".

RESUMEN

Debido a sus años de servicio y operaciones, el aviso A.R.A. *Comandante General Irigoyen* ha dejado su impronta tanto en la Armada Argentina como en el corazón de sus ex tripulantes. Prestando servicios originariamente en la US Navy navegó en las aguas del Pacífico operando como remolcador de mar bajo el nombre USS *Cahuilla*. Adquirido por la Armada Argentina en la década del '60 sus funciones se ampliaron al cumplir misiones de buque multipropósito, siendo además de remolcador, buque de salvamento de submarinos y buzos. La década del '90 lo encontró cumpliendo campañas antárticas, efectuando balizamiento, apoyo al personal de bases y destacamentos antárticos. Como tarea principal en estas últimas se debe destacar su misión de impedir el derrame de combustible del casco del hundido buque polar A.R.A. *Bahía Paraíso* mediante una defensa antipolución. Su apostadero final es el puerto de San Pedro, convirtiéndose en buque museo, el tercero de las naves de este tipo que posee la Armada Argentina

PALABRAS CLAVE: Antártida, Irigoyen, Campaña, Bahía Paraíso

Due to his years of service and operations, the aviso A.R.A. *Comandante General Irigoyen* has left its mark on both the Armada Argentina and in the hearts of his former crew. Originally serving in the U.S. Navy sailed into the waters of the Pacific ocean tug operating as under the name USS *Cahuilla*. Acquired by the Navy Argentina in the '60s his duties were expanded to meet multi-ship missions, besides being tug submarine rescue vessel and divers. The 90's found him serving Antarctic campaigns, making markings, support staff Antarctic bases and stations. As a main task latter should highlight its mission to prevent fuel spillage from the sunken hull polar ship ARA *Paradise Bay* by antipollution defense. His place end is the port of San Pedro where he became a ship museum, the third of the ships of this type having the Navy Argentina

KEYWORDS: Antarctica, Irigoyen, campaigns, Bahía Paraíso

INTRODUCCIÓN

Dentro de la Armada Argentina pocos buques han servido en forma ininterrumpida por tantos años como el aviso A.R.A *Comandante General Irigoyen*. Nave que perteneció a la armada estadounidense, sirvió remolcando acorazados y portaaviones en la segunda guerra mundial, paso a la marina nacional junto con el aviso *Comandante General Zapiola* desempeñando tareas en el litoral marítimo argentino. Designado como buque de salvamento operó en la Base Naval Mar del Plata como apoyo de los submarinos y la Escuela de Buceo cumpliendo además tareas de patrullado y remolque en el Mar Argentino.

Destacado por la emergencia que produjo el hundimiento del buque polar A.R.A. *Bahía Paraíso* rescató elementos útiles de la nave y en las dos campañas siguientes navegó en zonas cercanas del hundimiento por cualquier derrame que pudiera suceder. Aún así su tarea no se limitó a la vigilancia ya que prestó apoyo a las bases y destacamentos, trasladó a personal científico de un punto a otro y contribuyó a las tareas de balizamiento. Al ser retirado del servicio terminó sus singladuras convirtiéndose en buque museo en el puerto de San Pedro (Provincia de Buenos Aires).

DESARROLLO

Antes de su incorporación a la Armada Argentina el aviso A.R.A. *Comandante General Irigoyen* había servido en la U.S. Navy con el nombre USS *Cahuilla*. Construido en los astilleros "Charleston S.B. & D.D Co." fue puesto en servicio durante el año 1942. Cumplió tareas en la marina norteamericana remolcando portaaviones y acorazados en aguas del océano Pacífico durante la segunda guerra mundial.

Adquirido por la Armada Argentina a un costo de 54.500 dólares, fue afirmado su pabellón el día 9 de julio de 1961. Su nombre recuerda al marino Matías de Irigoyen, héroe de Trafalgar, primer Comandante General de Marina (1815-1817), en el período 1817 a 1820 fue Secretario de Estado de Guerra y Marina y desde 1826 a 1827 asumió nuevamente como Comandante General de Marina.

Formando un convoy junto con el aviso *Cte. Gral. Zapiola* y el dique flotante Y-1 zarpó de San Diego el 18 de octubre de 1961, llegando a Buenos Aires el 17 de diciembre de ese año. Fue asignado a la Flota de Mar, pasando a integrar el tren de flota como remolcador y teniendo su asiento en la Base Naval Puerto Belgrano.

En 1965 paso a tener su apostadero en la Base Naval Ushuaia, siendo su función "buque de estación", brindando apoyo a las poblaciones costeras. Debido a su proximidad, el aviso efectuó cuatro viajes a la Antártida, llegando en una de esas navegaciones a aproximarse a 5 millas del círculo polar antártico. En ese año fue recalificado como "aviso" y se le asignó la característica "A-1"

"...por disposición recaída en expediente E. Cme. F N° 16/65, se dispone lo siguiente:

1°- Asignase los siguientes indicativos a los avisos (ex remolcadores de mar)

A- 1 A.R.A. "Comandante General Irigoyen"..."¹

¹ Secretaría de Marina. BNP N° 141/65. Buenos Aires

Por sus tareas en la campaña antártica del año 1965 la nave recibió la felicitación del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea por su colaboración en la construcción de la Base Matienzo.

“Buenos Aires, 30 de abril de 1965

Objeto: Efectuar agradecimiento

Señor Comandante:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Comandante, llevando a su conocimiento que en diversas oportunidades y en cumplimiento de la misión y tareas impuestas por este Comando en Jefe a la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas, para los años 1964 y 1965, se solicitó apoyo al Comando de Operaciones Navales.

Dicho apoyo consistió en alertas de buques, tales como el Irigoyen y Chiriguano, para situaciones de búsqueda y salvamento en el mar...Valorando esa capacidad profesional, ese sentido de bien común y esa dignidad de argentinos, es que deseo dejar expresa la gratitud y reconocimiento de la Fuerza Aérea Argentina, para todos y cada uno de los hombres que tanto hacen y ayudan a hacer en la Patria Antártica...

Carlos Armanini
Brigadier General Comandante en Jefe²

Durante el verano de 1967 el aviso se encontraba en estación en Ushuaia y ante los problemas de erupciones en la isla Decepción, fue destacado hacia la misma para evacuar al personal del destacamento naval. Evacuado ese personal hacia Ushuaia, el aviso volvió a la misma zona

OPERACIÓN HYDRA. RESCATE DEL BUQUE POLAR A.R.A. BAHÍA PARAÍSO

Luego de casi dos décadas sin navegar en aguas antárticas, el accidente del buque polar A.R.A. *Bahía Paraíso* fue el motivo para que el aviso fuera destacado nuevamente hacia el continente blanco. El buque polar, operando de acuerdo a lo estipulado en el plan antártico de operaciones para la campaña de verano 1988/1989, cumplía con las tareas normales de abastecimiento a refugios y destacamentos, llevando además a turistas. Uno de los puntos de interés para visitar era la base antártica norteamericana Palmer, situada en Puerto Arturo.

La nave llegó a Puerto Arturo el 28 de enero de 1989 y permaneció en este punto para la visita de los turistas, luego del paseo en la base Palmer el Bahía Paraíso puso rumbo hacia aguas abiertas pasadas las 14 horas. La proa de la nave impactó con una roca que no figuraba en la carta argentina, sintiéndose el impacto en toda la nave, ante esto se ordenó rol de siniestro para la tripulación y el de abandono para el grupo de turistas, que inmediatamente fue evacuado hacia la base norteamericana.

La entrada de agua afectó al propulsor de proa, la bodega N° 1, sala de máquinas y servomotor. A pesar de los esfuerzos de los buzos por obturar las entradas de agua y achicar con las bombas portátiles, no se pudo detener la inundación de los compartimientos afectados. Las condiciones climáticas, el viento intenso y la fuerza de mar no eran favorables para continuar las maniobras de reparación y retirada de elementos. Hacia el día 31 de enero, el *Bahía Paraíso* se hundió mas hacia la popa, haciendo imposible la recuperación de elementos que se encontraban estibados en la cubierta.

Con este accidente surgió un gran inconveniente para el equilibrio ambiental de la zona ya que el buque aún mantenía combustible en sus tanques y en tambores estibados en

² Secretaría de Marina. Boletín Naval Público.86/65 30 de abril de 1965

la cubierta. Para paliar este problema se creó el grupo de Operaciones Antipolución, Salvamento y Rescate, asumiendo su jefatura el Comandante de la Fuerza Antártica.

La operación que tendría a su cargo combatir el derrame de combustible y recuperar elementos fue bautizada como "Operación Hydra" y tomaron parte de la misma el transporte *Bahía San Blas* y el aviso *Comandante General Irigoyen*. Este último había zarpado en la semana previa al accidente del *Bahía Paraíso* en una navegación de rutina hacia Puerto Deseado, pero recibió la orden en este puerto de destacarse hasta bahía Buen Suceso, lugar donde sería aprovisionado por el aviso A.R.A. *Teniente Olivieri* con personal y elementos para operar en la Antártida.

El día 7 de febrero de 1989 el *Irigoyen* se encontraba en aguas antárticas rumbo a puerto Arturo, lugar del accidente del buque polar. En su encuentro con el rompehielos *Almirante Irizar* se embarcaron víveres y se reaprovisionó agua dulce. El no poseer destiladores fue un condicionante para las operaciones del aviso ya que era imperioso amadrinarse a otro buque para ser abastecido y de esta forma asegurar la refrigeración de los motores.

El aviso *Irigoyen* tenía como misión transportar a los buzos, elementos de buceo y lanchas desde el *Bahía San Blas* hasta las cercanías del casco del *Bahía Paraíso*, a su vez debía transportar los elementos rescatados de la cubierta e interior del buque polar hasta el transporte.

Hacia el día 3 de marzo las tareas realizadas por el personal de buzos dieron como resultado la recuperación de un 100% de los tubos de gas y tambores de combustible, 90% de latas de pintura, combustible a granel de los tanques cuyas válvulas eran accesibles y combustible de aviación JP1. Los esfuerzos por recuperar los dos helicópteros Augusta asegurados en el hangar fueron inútiles ya que el buque poseía una importante escora y la aeronave estaba asegurada a la cubierta para la navegación. El solo intento de aflojar las cadenas que los sujetaban representaba un grave peligro para el personal que intervenía en la maniobra, por lo cual se desistió la recuperación de los Augusta. El mismo día arribó a Puerto Arturo el aviso A.R.A. *Gurruchaga* y relevó de las tareas al A.R.A. *San Blas* y el A.R.A. *Irigoyen*, naves que retornaron a sus apostaderos naturales el día 7 de marzo.

CAMPAÑA 1990/1991

La necesidad de contar con una unidad que permaneciera en Puerto Arturo durante el período diciembre- marzo, llevó a la Armada Argentina a destacar los avisos A.R.A. *Francisco de Gurruchaga* y A.R.A. *Comandante General Irigoyen*. La misión de los mismos era controlar un eventual derrame de combustible del buque polar A.R.A. *Bahía Paraíso*, para ello contarían con una defensa antipolución y equipos para aspirar el fuel oil de los tanques.

Los años de servicio del aviso *Cte. Gral. Irigoyen* obligaban a un período de mantenimiento exhaustivo a fin de prepararlo para las condiciones extremas que encontraría en el continente antártico. El 1 de agosto de 1990 la nave zarpó de su apostadero habitual en la Base Naval Mar del Plata hacia la Base Naval Puerto Belgrano. El buque permaneció en ese lugar desde agosto hasta mediados del mes de diciembre de ese año.

Posterior al desembarco de toda la munición a bordo, a los pocos días entró al dique de carena N° 1 del Arsenal Naval Puerto Belgrano, siendo las tareas realizadas las siguientes: limpieza del casco, recorrido del mismo y válvulas; cambio de zines; recorrida de anclas y sus cadenas; verificación y mantenimiento de hélice, cambio de bujes del timón y empaquetaduras (juntas) de la línea de eje. Antes de la salida de dique se procedió al pintado del casco.

En lo que respecta a la cubierta y superestructura, se repararon los bolsillos de amarras de popa y cadenas de proa. Integrantes del departamento cubierta del aviso efectuaron un mantenimiento exhaustivo de mamparos y cubierta, sometiendo las superficies a picareteo, pulido, tratamiento con pintura epoxi, anti-óxido y gris horizonte. Los montajes de 40 mm (1 a proa y 2 en popa) fueron recorridos por personal de a bordo y del Taller de Armas del Arsenal Naval Puerto Belgrano. Los elementos eléctricos y mecánicos de la pluma fueron sometidos a mantenimiento y se instalaron luces halógenas para las maniobras nocturnas durante la campaña antártica.

El personal del Arsenal Naval y del departamento máquinas de la nave trabajaron durante largas jornadas en los generadores principales y en un generador auxiliar. Se recorrieron las bombas de agua, rectificándose sus bujes y empaquetaduras.

En lo referente al confort y habitabilidad de la dotación se removió el piso de flexiplast del comedor, camaretas, sollados y pasillos comunes y se instalaron nuevos pisos. Los mamparos interiores fueron pintados con colores más claros y se instalaron tubos fluorescentes en lugar de las antiguas lámparas incandescentes. Los baños fueron totalmente recorridos y pintados. Se proveyó de nuevos televisores, videos y equipos de música para la cámara de oficiales, camareta de suboficiales y comedor del personal.

A mediados del mes de diciembre de 1990 el aviso retornó a su apostadero habitual comenzándose los aprestos finales para su zarpada a la Antártida. Arribó el personal en comisión (se incorporaron buzos para los trabajos de botes y eventuales tareas en el casco del *Bahía Paraíso*), se ajustaron y prepararon elementos de la planta motriz y generadores, se embarcó combustible, tambores de aceite y repuestos. Se proveyó a todo el personal un vestuario antártico que consistía en campera y pantalón de matelasse azul, calzoncillos largos, polera de lana, remeras mangas largas de algodón, pasamontañas de lana, botas y medias de algodón. Asimismo se embarcaron bolsas de papas, harina, carne congelada, jugos de fruta, arroz, fideos, legumbres, etc.

El *Irigoyen* soltó amarras de la Base Naval Mar del Plata el 10 de enero de 1991 poniendo proa a la ciudad de Ushuaia, punto donde arribó el día 15 del mismo mes. Luego de 48 horas de abastecimiento a los fines de zarpar hacia la Antártida con toda su capacidad de víveres, aguas y combustible, el aviso puso proa hacia la isla Smith, isla que marca el inicio de la parte insular de la península Antártica. El cruce del pasaje Drake se realizó sin inconvenientes, con poco viento y débil fuerza de mar, hecho que sorprendió a todos los tripulantes, tanto los que habían intervenido en la "Operación Hidra" como a aquellos que realizaban su primera navegación en aguas polares. Luego de avistar a la isla Smith el aviso puso proa hacia la isla Decepción, bordeándola y dirigiéndose hacia la isla Media Luna, lugar donde era aguardado por el aviso A.R.A. *Gurruchaga*. Este encuentro sirvió para que el *Irigoyen* efectuara el relevo de las tareas del Plan de Contingencia. Se realizó el traspaso de los tramos de la barrera antipolución, pillow tanks, botes, elementos de buceo y elementos necesarios para cercar y aspirar cualquier derrame de combustible. Al día siguiente el aviso se amadrinó al rompehielos A.R.A. *Almirante Irizar* para reabastecerse de más carne congelada y completar los tanques de agua dulce.

A los dos días del relevo de las tareas el aviso inició el plan de actividades previsto además de las tareas pertinentes al control del derrame. La nave se dirigió a puerto Neko, bahía Advord para realizar mantenimiento del refugio Fliess. El mismo consistió en cambio de provisiones, recambio de elementos de cama (constaba de una cama cucheta) y limpieza, tanto interna como externa, pintado del refugio, etc. Las tareas mencionadas fueron realizadas por personal de la dotación.

El día 26 de enero el buque se dirigió a la caleta Potter, lugar donde se situaba la base Jubany, realizándose visitas a la misma por parte de personal del aviso. Luego de

permanecer en esta bahía y realizar el reabastecimiento de agua, el Irigoyen puso proa a puerto Arturo para tomar contacto con las autoridades de la base Palmer y visualizar el casco del Bahía Paraíso.

EL REABASTECIMIENTO DE AGUA

Uno de los impedimentos puestos en evidencia en la “Operación Hidra” fue que al no poseer el aviso un destilador necesariamente dependía de un buque que le proveyera de agua dulce durante su permanencia en la zona del accidente como en sus navegaciones. Una de las alternativas fue el reabastecimiento mediante pillow-tanks (tanques helitransportables) cargados en botes de goma.

En la maniobra de reabastecimiento tomaba parte toda la dotación del aviso y llevaba prácticamente todas las horas de luz disponibles. Se trasladaba hasta un chorrillo (laguna formada por deshielos) una bomba portátil P250, mangueras, provisiones, combustible y el personal necesario para la maniobra de aspiración. En cada uno de los dos botes de goma intervinientes en la maniobra se colocaban un pillow tank y lo tripulaban 3 marinos equipados con trajes anti-exposición. A bordo el personal perteneciente a las divisiones primera (artilleros) y foxtrox (especialidad mar) tenía a cargo la maniobra de izado del pillow-tank lleno con agua dulce traída desde tierra.

En tierra, mediante la bomba de aspiración se llenaba el tanque inflable que se encontraba en el bote de goma y de allí se lo trasladaba hasta el costado del buque. La distancia de tierra hasta la nave era aproximadamente 1 km. Una vez allí era izado por la pluma a una altura de 2 metros sobre la popa del buque y desde allí el agua caía hacia el tanque de popa y desde allí era trasvasada al tanque de proa.

En un día con buenas condiciones meteorológicas era posible realizar 15 viajes con cada uno de los botes y a medida que se iban realizando las maniobras se aceleraba la descarga de los tanques inflables. Se debe señalar que el día anterior a cada maniobra de reabastecimiento le tocaba baño a toda la dotación a fin de tener el mayor espacio disponible en los tanques lo que daba un baño cada 15 días.

Visto que el reabastecimiento de agua llevaba un día entero se barajó la posibilidad de realizar el tendido de mangueras hasta la costa con la nave lo más cercana posible ahorrando el tiempo que demandaba la travesía del bote a tierra y de tierra al costado del barco. Se utilizarían además de los botes, una de las embarcaciones menores de abordaje con una bomba P250 ubicada a mitad de la distancia, para aumentar la presión de agua hasta el buque. Estudiada la maniobra al día siguiente frente a la base Jubany se comenzó a trasladar los materiales a tierra y se tendió la línea de manguera hasta la ballenera utilizada. El estado del mar en la caleta Potter comenzó a empeorar junto con un aumento de intensidad del viento que dificultó el tendido de mangueras desde la costa y la estabilidad de la embarcación que tenía la bomba. Ante esto el comandante ordenó abortar la maniobra y replegar el personal y elementos a bordo. Este procedimiento no se volvió a repetir debido a la posible pérdida de materiales y seguridad del personal.

Un punto interesante lo constituye el aspecto de la comida y las actividades en momentos de ocio. El largo tiempo que demandaría la misión obligaba a variar el menú, es por ello que el personal de la cocina debía ingeniarse para no servir el mismo rancho todos los días de la campaña. De acuerdo a la cantidad de víveres la comida podía variar desde albóndigas con puré hasta guiso de lentejas, pasando por pizzas de diferentes sabores, pollo al horno con papas, carne al horno con ensalada de repollo o lechuga y tomates, milanesas simples o napolitana. En ocasiones especiales como cumpleaños, personal de la dotación preparaba la torta, o realizaba el almuerzo y cena para darles un descanso a los cocineros. El postre consistía en manzana, naranja, flan casero, compota, queso y dulce de batata o membrillo y duraznos al natural. En el encuentro con el rompehielos se completaban tanto la

despensa como las cámaras frigoríficas. Durante los tres días que demandó el viaje de retorno al continente se enfrentaron condiciones meteorológicas adversas, siendo los cocineros los más afectados, por lo que el maestro de víveres puso en la mesada un bola de lomo y latas de morrones para que el que quisiera se preparara la comida.

Una de las mejoras realizadas durante la preparación de la nave para la campaña fue la habitabilidad del comedor y camareras, la misma no se limitó a mobiliarios sino a los elementos de entretenimiento. Fueron adquiridos para el comedor del personal un televisor nuevo y video casetera VHS al igual que películas, juegos de mesa (mazos de cartas, TEG, juegos de ingenio, dados), libros de temas variados, ajedrez, ect, elementos bien utilizados para la distracción durante tantos días de campaña antártica

El día 7 de febrero fue el día estipulado para realizar el ejercicio de contingencia. A primeras horas de la mañana la dotación comenzó con la maniobra de bajar la defensa anti polución al agua, esta defensa consistía en corcho revestido por material plástico, teniendo en su parte inferior una cadena que la mantenía en posición vertical cuando estaba flotando y de esta forma evitaba el derrame de carburante fuera de la zona delimitada por la defensa. Dos botes tripulados por buzos se encargaron de cercar el casco del buque hundido y a bordo se alistaron los elementos necesarios para aspirar combustible derramado. Estos elementos constaban de bomba de aspiración P250, mangueras, esponjas, tambores de combustible y pillow tanks. Pasado el mediodía se puso punto final al ejercicio y se comprobó que los resultados obtenidos eran satisfactorios y que el aviso estaba preparado para cualquier emergencia.

Si bien las órdenes establecían que la nave no podía alejarse a gran distancia, igualmente se cumplieron con las tareas planificadas. El *Irigoyen* se dirigió a la bahía Paraíso, a fines de abastecer de carne congelada al personal científico del destacamento Almirante Brown, desde allí se dirigió a realizar inspecciones a los refugios Groussac, Dorian y al abandonado destacamento Melchior. Luego de las tareas que comprendían a otros puntos, la nave debía regresar a puerto Arturo, lista para actuar ante cualquier emergencia. En una de sus estadías frente a la base Palmer, un integrante de la dotación comenzó a manifestar síntomas de apendicitis. El enfermero de a bordo comunicó esta situación al comando del buque y, al no contarse con médico, se solicitó ayuda al médico de la base Palmer para que revisara al cabo. Confirmado el diagnóstico por parte de este, desde la base se destacó un Twin Oter para evacuar al integrante de la dotación del aviso, llevarlo a la base chilena Marsh y desde allí un Hércules de la Fuerza Aérea Argentina lo llevó a Río Gallegos para ser intervenido de apendicitis. A los quince días el cabo regresó a bordo, realizando tareas reducidas.

Cumpliendo con las tareas establecidas en el plan de operaciones, personal de la nave efectuó tareas de recambio de tubos de acetileno en balizas cercanas a puerto Arturo y reparación de las mismas, asimismo personal científico embarcado realizó tareas oceanográficas en el estrecho de Gerlache y canales Argentinos.

A mediados del mes de marzo se dio por finalizada la misión del *Irigoyen* en la Antártida, emprendiendo el regreso al continente. Por lo general los comandantes de las naves que iban a cruzar el pasaje Drake consultaban a los meteorólogos de Río Gallegos las predicciones meteorológicas para los días siguientes a fin de tener una navegación sin inconvenientes y no tener problemas en medio del pasaje. Para el cruce de regreso al continente se tomaron todas las precauciones pero, apenas pasada por el través de la nave la isla Smith (último punto que se avista de la Antártida navegando al norte), comenzó el mar de fondo, adelantando una navegación difícil para el aviso en los siguientes tres días. A las 12 horas de navegación en el pasaje Drake, las condiciones de navegación empeoraron para la nave, el anemómetro marcaba 65 nudos de viento, con olas de 7 metros y escora de

45-48 °. En los siguientes dos días las condiciones no mejoraron, alcanzándose una velocidad de 4 nudos por cada cuarto de guardia, llegándose al punto en que el comandante ordenó dormir con los salvavidas puestos. El mar dejó de castigar al aviso a la altura de la isla de Los Estados y luego de esta navegación llegó a Mar del Plata el 22 de marzo de 1991.

CAMPAÑA 1991/1992

Al igual que para la anterior campaña antártica, el aviso *Irigoyen* zarpó el 31 de julio de 1991 con destino a la Base Naval Puerto Belgrano para entrar en el período de reparaciones previo a la campaña antártica. Arribó a Puerto Belgrano el 2 de agosto de ese año.

Hasta el mes de noviembre personal del departamento armamento se abocó a la tarea de reparación de cubiertas, sometiendo a las mismas picareteo, pulido, tratamiento con pintura antióxido y pintado final con gris horizonte para mamparos y gris friso para la cubierta. El cargo electricidad realizó mantenimiento de cableado y la parte eléctrica de la pluma, enviándose a los talleres generales del Arsenal Naval Puerto Belgrano el sistema de frenos y embrague de la misma, dentro de ese cargo, se mandaron a recorrer los focos reflectores de popa y proa.

Previo a la entrada a dique seco fue desembarcada y remitida a inspección la munición de a bordo, recorriéndose el sistema de inundación de las santabárbaras.

Fueron recorridos por los talleres generales las bombas de timón, los motores de la purificadora de aceite, de la bomba de servicios generales, de cisterna, de trasvase de combustible, de las frigoríficas.

Un generador auxiliar fue sometido a un recorrido general y los cuatro generadores principales fueron limpiados, efectuándose en los mismos un mantenimiento interno integral.

Fueron enviados al taller de electrónica del arsenal para inspección el equipo de navegación Magnavox y el radar de navegación Decca, asimismo la sonda ecoica fue sometida a una revisión completa de componentes, realizándose al final de esta tarea la correspondiente calibración y puesta a punto. Los equipos de comunicaciones recibieron mantenimiento total de elementos, realizando además el cambio de válvulas por encontrarse agotadas.

El taller de electricidad del Arsenal Naval Puerto Belgrano tuvo a su cargo el desmonte y cambio de cojinetes de los motores de las bombas del timón y de casi todos los motores eléctricos de la unidad. Recibieron un mantenimiento intensivo el generador auxiliar N° 3 y las excitatrices. Los generadores auxiliares recibieron inspección, recorrido y cambio de los componentes gastados y que habían excedido sus horas de funcionamiento.

Debido a que el aviso era un remolcador de mar, fue sometido a un recorrido total el guinche de remolque, tanto su parte hidráulica como el cable de acero, asimismo se inspeccionaron los cabrestantes de proa y popa; el ancla y las cadenas.

A pocos días de la salida de dique seco, fue embarcada la munición y se alistó a la nave para su retorno a la Base Naval Mar del Plata.

Durante los días previos a la zarpada hacia la Antártida se llevaron a cabo las tareas de aprovisionamiento de víveres, vestuarios, combustible y repuestos necesarios para afrontar la campaña, la gran cantidad de elementos a recibir hizo que esta tarea se prolongara hasta la tarde previa a la zarpada de la nave. A diferencia de la campaña anterior, se embarcó una mayor cantidad de víveres y se agregó una gran cantidad de jugos Cepita que alcanzaron para toda la campaña. El cantinero de abordó embarcó más mercadería (galletitas dulces, caramelos, chocolates, golosinas, etc) para llegar al final de campaña. Fueron embarcados más juegos de mesa y videos VHS. La estadía en Ushuaia sirvió para el acopio de cigarrillos para el resto de la campaña.

En lo que respecta a la dotación, la misma estaba conformada por personal que había intervenido en la "Operación Hydra" mas tripulantes que participaron de la campaña 1990-1991. Esto constituyó un importante aspecto para las maniobras y operaciones a realizar en la Antártida ya que podía contar con la experiencia y vivencias de las navegaciones antes nombradas. A modo de ejemplo se puede señalar una mejora en los tiempos de la maniobra de agua, pudiéndose preparar la misma tanto en tierra como a bordo en forma más rápida y de esta forma aumentar el número de pillow tanks transportados.

El 13 de diciembre de 1991, luego de una ceremonia que contó con la presencia de autoridades de la Base Naval Mar del Plata, Fuerza de Submarinos y municipales del partido de General Pueyrredón, el aviso A.R.A. *Comandante General Irigoyen* zarpó de la Base Naval Mar del Plata rumbo al continente antártico, teniendo como primera escala la Base Naval Puerto Belgrano, donde embarcaron personal de buzos y materiales de buceo. Su estadía en esta base se prolongó hasta el 19 de diciembre, zarpando hacia la ciudad de Ushuaia. En este puerto, se reaprovisionó la nave con víveres y agua dulce, esperando las condiciones optimas para efectuar el cruce del pasaje Drake.

El día 1° de enero el aviso zarpó hacia la Antártida efectuando el cruce en condiciones meteorológicas favorables que distaban con las del último cruce del pasaje. A diferencia de la anterior campaña, el aviso recaló en la caleta Potter, frente a la base Jubany. Luego de realizar tareas de balizamiento en la caleta, la nave se dirigió al refugio Dorian y al destacamento Brown para desembarcar personal científico de Jubany. Desde bahía Paraíso el aviso realizó tareas hidrográficas en travesía hacia la base del Ejército Primavera.

A partir de la segunda semana del mes de enero, el grupo de geólogos destacados en la Isla Decepción registró una gran actividad sísmica y debido a ello se ordenó al *Irigoyen* destacarse a ese punto, permaneciendo a la orden ante cualquier emergencia, a fin de evacuar a ese personal. En los días siguientes la nave se dirigió a puerto Arturo a fin de inspeccionar el casco hundido del *Bahía Paraíso*. Fueron destacados los botes de goma con personal de buzos quienes efectuaron una inspección visual de posibles pérdidas de combustible. Asimismo a bordo se desplegó y preparó la barrera antipolución ante cualquier emergencia.

El 12 de enero el aviso se dirigió a las cercanías de la base chilena Marsh (esta base contaba con una pista aérea) para embarcar un grupo de filmación que trabajaría a bordo del aviso durante varios días. Una semana más tarde, cuando la nave se encontraba en caleta Potter, se recibió la orden de zarpar de urgencia hacia Decepción debido al incremento de la actividad volcánica. En un primer momento se intentó el desembarco pero las condiciones climáticas tornaban peligrosa la maniobra para el personal junto con la pérdida del material, máxime teniendo en cuenta la importancia de los botes de goma para traslado de personal y materiales, como así también el acordonamiento del casco del *Bahía Paraíso* con la defensa antipolución. Durante el intento de desembarco se produjo la vuelta campana de uno de los botes y ante la imposibilidad de tocar tierra se optó por efectuar la evacuación por puerto Foster con mejores condiciones de mar. Una vez a bordo el personal evacuado fue trasladado a la isla Luna, en el destacamento naval Cámara.

El día 22 se realizó el ejercicio con la barrera antipolución. Gracias a la experiencia del personal que había participado en la campaña anterior realizando el mismo ejercicio, se pudieron bajar los tiempos estipulados, demostrando que la dotación y el aviso estaban preparados ante cualquier derrame eventual. Finalizado el ejercicio se procedió a dejar estacas y muertos (elementos de cemento y cadenas que se hunden dejando la punta de esa cadena a flote) a fin de acordonar cualquier derramamiento en forma rápida por el personal de la base Palmer.

Entre las tareas de balizamiento realizadas en conjunto entre el personal del aviso y el del Servicio de Hidrografía Naval, se efectuó el mantenimiento de la baliza Buenos Aires, Patagonia y se construyó la baliza Herrera. Para la construcción de esta baliza se dividió a la dotación en dos grupos: el grupo integrado por la primera división (artilleros) y la división de mar, permanecieron a bordo ya que tenían a su cargo el desembarco de materiales mediante la pluma y el resto de la dotación fue desembarcada para trasladar los materiales desde la playa hasta la altura de la baliza. La participación de toda la tripulación ayudó para construir la nueva baliza en forma rápida y eficiente.

Hasta la finalización del mes de enero de 1992 y principios de febrero el buque continuó con las tareas de apoyo a los destacamentos ubicados en la costa occidental de la península antártica, pero sin alejarse de la zona de puerto Arturo manteniéndose a la orden por cualquier derrame de combustible del casco del buque polar.

Al arribo del rompehielos *Almirante Irizar* el *Irigoyen* se amadrinó al mismo en proximidades de la bahía Guillermina y se aprovechó la ocasión para el reaprovisionamiento de agua y víveres frescos. Siguiendo con su derrota, la nave fondeó en caleta Potter y se efectuó nuevamente la maniobra de agua a fin de llenar los tanques por completo para efectuar el retorno al continente. La tripulación del aviso aprovechó para bañarse en la base y de esta forma se economizó el agua almacenada en los tanques. Al día siguiente la nave tomó rumbo hacia la isla Smith y de allí navegó en dirección al continente.

Durante el cruce del pasaje Drake el aviso debió soportar vientos de hasta 65 nudos, perdiendo en una de esas ocasiones una de las balsas salvavidas, aún así las condiciones meteorológicas fueron mejores que en el cruce de regreso de la primera campaña antártica.

Arribado a Mar del Plata el 17 de febrero de 1992, el aviso fue destacado a los pocos días para participar en el remolque del portaaviones *25 de Mayo*.

El 26 de setiembre de 2009 el aviso *Comandante General Irigoyen* fue radiado del servicio. De esta manera el aviso quedaba a la espera de cual sería su destino, por lo general las naves desafectadas del servicio terminaban sus días como chatarra o como blanco en los ejercicios de tiro de la unidades de la Flota de Mar.

El Intendente de San Pedro, Pablo Guacone, se interesó por el barco y tras un trámite que no tuvo mayores complicaciones, se llegó a un acuerdo con la Armada para convertirlo en Buque Museo, el primero en depender de un municipio y el tercer barco en Argentina destinado a preservar la memoria. La estrategia del Municipio, desde un comienzo, estuvo orientada a que la nave autofinancie su mantenimiento y sume desarrollo a un sector del frente turístico de la ciudad por ser el primer buque museo municipal del país.

El 17 de febrero de 2010 se firmó en el Edificio Libertad (sede de la Armada Argentina), el convenio entre las partes, representadas por el Almirante Jorge Omar Godoy, Jefe del Estado Mayor General de la Armada y el Intendente Pablo Guillermo Guacone, por la ciudad de San Pedro. En horas de la tarde del 21 de febrero del mismo año el A.R.A *Comandante General Irigoyen* arribó a la costanera de San Pedro.

CONCLUSION

El aviso A.R.A. *Comandante General Irigoyen* se convirtió en una de las naves con más años de servicio dentro la Armada Argentina. Su versátil diseño, condiciones marineras, economía y autonomía le permitieron llevar a cabo innumerables misiones durante cuatro décadas. A casi treinta años de su incorporación a la marina argentina, fue destacado a realizar operaciones en aguas antárticas: el rescate de elementos del buque polar A.R.A. *Bahía Paraíso* y las campañas antárticas 1990/91 y 1991/92. La confiabilidad de la nave más el esfuerzo de sus dotaciones permitieron cumplir con éxito las tareas encomendadas a pesar de los años navegados. El aviso tuvo un final acorde a sus años de operaciones:

terminó sus singladuras como un buque museo en la ciudad de San Pedro, convirtiéndose de esta manera en el tercer buque de ese tipo detrás de la *Corbeta Uruguay* y la *Fragata Presidente Sarmiento*.

DOTACION CAMPAÑA 1990/1991

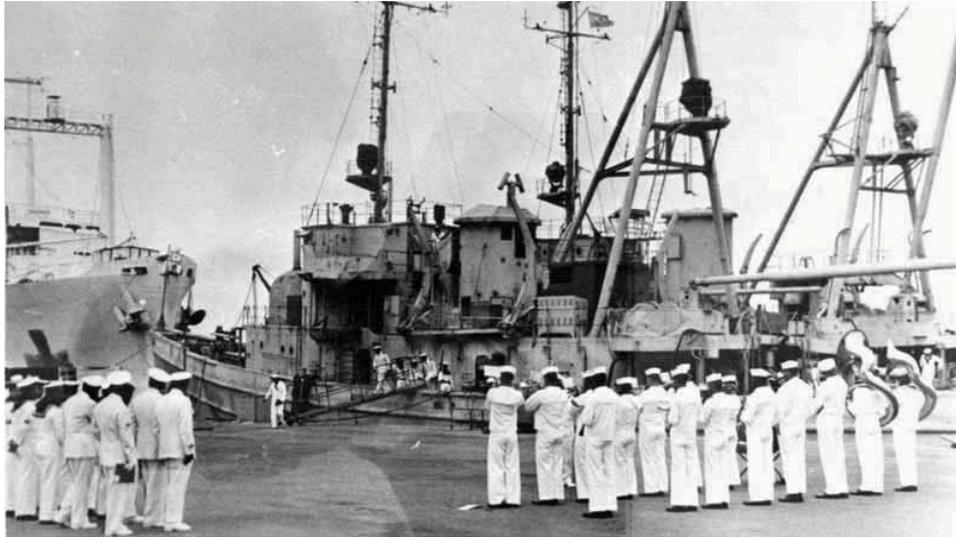
CC PÉREZ. TN MORO. TF CANCEDO. GU POZZI. GU DIB. GU ORTIZ

SIAR RAMOS. SIMA CARLOS. SIMQ SANTILLAN. SSBU MAMANI. SSEN ECHEGARAY
SSBU MERCADO. SSBU GENES. SSCO PEREZ. SSEL SOSA. SPSH PLAZA
CPMQ PADILLA. CPMQ CHOCOBAR. CPCA HOYOS. CPMA SERRANO. CPMA GODOY
CPFU AGÜERO. CPCO RUIZ PINTOS. CPBU GOMEZ. CIMS AHUMADA. CIMS GILLET. A.
CICA MARTÍNEZ. CIMQ CHAMPAGNE. CIMQ DENK. CIMS SORIA. CIFU SANTUCHO.
CIOP CHIAPPE. CICO RUIZ PINTOS. CIMQ ALTAMIRANDA. CIMQ CAYUMAN. CSMQ
GONZALEZ. CSCO BENITEZ. CIMA LEYES. CICO FERNANDEZ. CSBU BALMACEDA.
CIBU GALEANO. CSEL GODOY. CSEL ARAYA. CSEL MEZA. CSMQ VILTE. CSMQ
ARMENTANO. CSMA DUBANCET. CIBU PUERTA. CIBU GALEANO. CISVCC
RODRIGUEZ. CSMS CLERICE. CSMA PEREZ. CSSVCC PÉREZ. CSBU ARECO. CSEL
MAGRIÑA. CSEL MARTI. CSCA AYLAN. CSCO ZAMORANO. CSCO ORTIZ

CAMPAÑA ANTÁRTICA 1991/1992

CFCD ALESSANDRINI. TNCD LÓPEZ FRANCO. TNCD TOBÍAS. TFME ROBLES. TFCD
ARISTEGUI. TFCD IBÁÑEZ. TCCD CAZZANIGA. TCCD PORTELA. TCCD POZZI. TCCD
ORTIZ

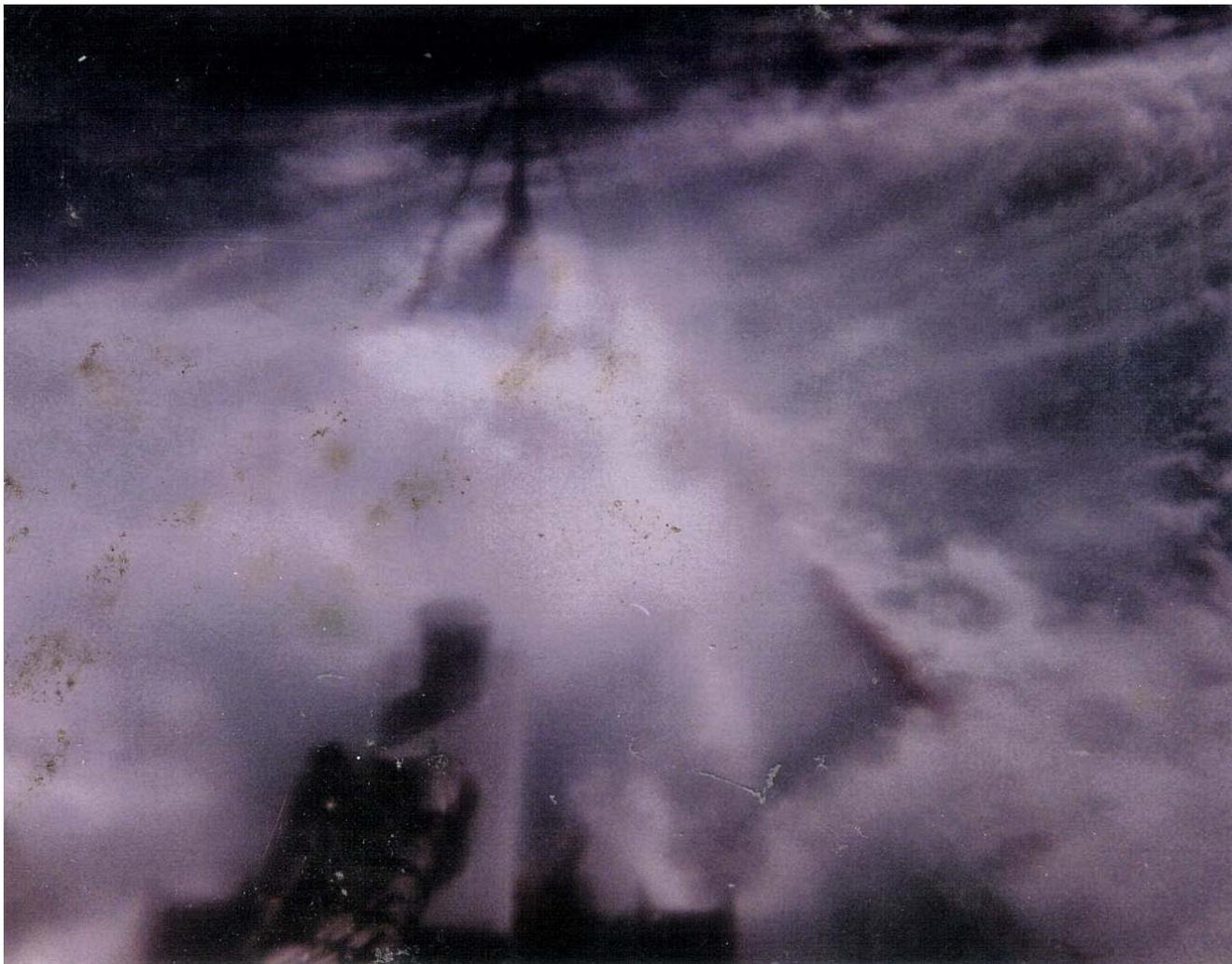
SIMQ SANTILLÁN. SIET GONZALEZ. SIMQ SILVA. SSMA MOYANO. SICO BERNECHEA
SPSH DÍAZ. CPFU AGÜERO. CPBU ORTIZ. CPBU GOMEZ. CPCO LEDESMA. CPSV
RODRIGUEZ. CPMS GILLET. A. CPCA DÍAZ. CPCO RUIZ PINTOS. CPEN SOLOA. CPMQ
CHOCOBAR. CPSV MORENO. CPMS AHUMADA. CIMS SORIA. CPMA MARTINEZ. CSBU
VILLAVICENCIO. CIEL CHAVEZ. CPMQ ALTAMIRANDA. CPMQ CHAMPAGNE. CIMQ
MORENO. CIMQ CAYUMAN. CIEL ARAYA. CIMA LEYES. CIET FIGUEREDO. CSEL
GODOY. CSMQ VILTE. CSSV ZANUTTINI. CSEL MAGRIÑA. CSEL MARTI. CSCA AYLAN.
CSCO ZAMORANO. CSMA DUVANCET. CSMA VIDAL. CSMA BARBIERI. CSFU
VILLAGRA. CONSCRIPTO IZQUIERDO. SR. GONZÁLEZ



AFIRMACIÓN DEL PABELLÓN DE LOS AVISOS CTE. GRAL ZAPIOLA Y CTE. GRAL IRIGOYEN. Imagen cedida por el almirante Oscar Albino.



AVISO A.R.A COMANDANTE GENERAL IRIGOYEN EN CALETA POTTER. CAMPAÑA ANTÁRTICA 90-91. Foto del autor



PASAJE DRAKE, VIAJE DE RETORNO DE LA CAMPAÑA 90-91
Foto del autor



DESPEDIDA DEL AVISO COMANDANTE GENERAL IRIGOYEN EN LA BASE NAVAL MAR DEL PLATA. Gentileza histarmar.com



AVISO IRIGOYEN EN LA COSTANERA DE SAN PEDRO
Imagen gentileza histarmar.com

FUENTES DOCUMENTALES

ARMADA ARGENTINA

Secretaría General Naval. Archivo General de la Armada. Libros de navegación e historial del aviso A.R.A. Comandante General Irigoyen

Dirección General de Educación. Departamento de Estudios Históricos Navales. Cajas de archivo de la división Investigaciones. Cajas "Antártida Argentina" I y II, Buques y Unidades letra B e I . Carpetas de escudos, letra "I".

BIBLIOGRAFÍA

ARMADA ARGENTINA. SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL. **Toponimia del sector antártico argentino**. Servicio de Hidrografía Naval. Buenos Aires. 1970

ARGUINDEGUY, Pablo. **Apuntes sobre buques de la Armada Argentina**. Armada Argentina. Departamento de Estudios Históricos Navales. Buenos Aires. 1972

BOLOGNA, Alfredo. **Los derechos de la República Argentina sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur (San Pedro) y Sandwich del Sur**. Editorial EDIAR. Buenos Aires. 1988

COLI, Carlos. **La Armada Argentina en la Antártida. Campañas Navales Antárticas. 1960-1980**. Editorial Edivern. Buenos Aires. 2003

COLI, Carlos. **La Armada Argentina en la Antártida. Campañas Navales Antárticas. 1980-2000**. FANA - Bs. As. 2003.

RODRÍGUEZ, Horacio. ARGUINDEGUY, Pablo. **Buques de la Armada Argentina. 1970-1996. Sus comandos y operaciones**. Instituto Nacional Browniano. Buenos Aires. 1999