

ACTA DE LA SESIÓN PLENARIA ORDINARIA N° 99.

ACADEMIA DEL MAR

En la ciudad de Buenos Aires, el 24 de abril de 2007, siendo las 18.00 horas se inició la nonagésima novena Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Oscar R. Puiggrós y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

N° 6: Contraalmirante Francisco N. Castro;
N° 20: Doctor Remo Entelman;
N° 4: Doctor Carlos Ortiz de Rozas;
N° 18: Capitán de Navío Néstor A. Domínguez;
N° 42: Almirante Joaquin Edgardo Stella;
N° 37: Doctor Alfredo De las Carreras;
N° 12: Contraalmirante Enrique Jorge Cosentino;
N° 36: Contraalmirante Norberto M. Couto;
N° 11: Arquitecto Hernán Alvarez Forn;
N° 43: Doctor José Manuel Agis.
N° 14: Señor Elvio Baldinelli;
N° 34: Licenciado Hugo P. Castello;
N° 26: Contraalmirante Laurio H. Destéfani;
N° 3: Contraalmirante Jorge A. Fraga;
N° 28: Almirante Enrique Molina Pico;
N° 13: Contraalmirante Jorge J. A. Palma;
N° 39: Doctor Héctor José Tanzi;
N° 25: Capitán de Fragata José Guillermo Zuloaga;

A ellos se sumaron el Presidente del Centro Naval, Contraalmirante (RE) Carlos Alberto Fransch y quince invitados especiales.

AC. PRESIDENTE: Queda abierta la sesión. Agradezco a los señores invitados que han tenido la gentileza de acompañarnos esta noche. Muy especialmente les quiero decir que hay tres Académicos que han expresado su adhesión con mucho entusiasmo a esta iniciativa de rendir homenaje al Rompehielos “Almirante Irizar”. Uno es el Académico ing. Horacio Reggini que está presentando un libro en la Feria del Libro; otro es el Dr. Alberto Natale que me habló desde Rosario que no puede estar esta tarde y que le interesaba mucho el tema y la otra es la Dra. Haydée Talavera que está en Siria.

Se nos ocurrió hacer este homenaje al Rompehielos “Almirante Irizar”, que acaba de sufrir esta tragedia del incendio; se dice habitualmente que a los árboles sólo se les mide la distancia cuando están caídos, no sé si hay algo similar en éste hecho, con la tragedia del incendio del Rompehielos. Se sabía lo que era, pero ha tenido que ocurrir esta situación para que todos los diarios, la televisión y los otros medios de comunicación supieran que existe este fenomenal transporte que rinde homenaje a la ciencia y que ha tenido algunas aventuras gloriosas para la Armada Argentina y para la Nación Argentina, sobre todo cuando ayudaba a salvar hace cinco años al buque de transporte “Magdalena Oldendorf” para lo que fue convocado. Para qué decir de todas las ayudas que ha prestado y la colaboración a empresas de ciencia extranjera de distintas nacionalidades, que están permanentemente estudiando las variantes climáticas que hoy ponen también a los polos, tanto Ártico como Antártico en plena vigencia.

La modificación de los climas y el deshielo están amenazando y eso hace que todo lo que está vinculado directa o indirectamente a este tipo de problemas, que son universales, justifica porque en todos los diarios ahora se habla mucho de nuestro Rompehielos y especialmente se subraya la actitud del comandante de la nave y de toda la tripulación.

Nos ha parecido que correspondía modificar el programa de hoy para rendir homenaje a este buque y hemos estado de acuerdo en que el Capitán de Navío (RE) Vicente Manuel Federici era el hombre más indicado para hablarnos hoy. Él conoce bien, probablemente como nadie la zona antártica, ha viajado 450 mil millas en toda esa zona, además ha comandado el Rompehielos dos años y ha viajado al continente helado muchas veces, entre otras, esta última, la del incendio. Él estaba en el barco y debió evacuarse, como todos excepto el Comandante, en una balsa salvavidas.

El Capitán Federici además de haber sido comandante del Rompehielos "Alte. Irizar" ha merecido cantidad de condecoraciones, entre otras la relativa a la operación internacional de rescate del buque "Magdalena Oldendorf" y aparte de eso, no lo conocía al Capitán, pero no he hablado con nadie vinculado a la marina que no me haya dicho qué bien, cómo he hecho para invitarlo, porque es casi un paradigma de la tripulación argentina frente al polo sur y en este caso muy concretamente al barco en cuyo homenaje hoy nos reunimos.

Le doy la palabra al Capitán Federici y después vamos a tener un cambio de ideas, porque hay varios miembros de la Academia que conocen muy bien la historia del Capitán y el tema que nos convoca.

CAP. FEDERICI: Agradezco las palabras del Presidente de esta Academia, Dr. Puiggrós, y debo reconocer que me sacaron del incógnito que vivía. El Académico Domínguez tuvo la iniciativa y el Dr. Puiggrós me convocó. Yo vivía mi vida sin pretender ser conferencista. Voy a tratar de ser lo más coloquial posible, tengo una larga permanencia en la Antártida lo cual no significa que la conozca profundamente. La Antártida es femenina, por eso tiene todas las características de una mujer amada y, aunque uno insista, no termina de conocerla nunca.

He navegado muchas millas en la Antártida y no la conozco totalmente.

Los argentinos tenemos una prolongada y continuada actuación en ella pero aparentamos estar recomenzando cada año. El siniestro de nuestro querido rompehielos con seguridad obligará a repensar el modo de ejecutar las próximas campañas.

AC. PRESIDENTE: El Almirante Fraga y su señora estuvieron cuando se bautizó el Rompehielos y su señora fue la madrina. Y hay una interesante anécdota al respecto.

AC. FRAGA: La anécdota fue que mi mujer fue designada madrina del buque y con ese motivo debía operar un mecanismo que hacía golpear una botella con champagne para romperla contra la proa. En primera instancia mi mujer apretó el botón, se proyectó la botella contra el casco, golpeó y no se rompió. Volvió a apretar por segunda vez, golpeó y no se rompió. Apretó por tercera vez, golpeó y entonces se rompió. Mi mujer, ya muy confundida por lo ya acontecido, dijo: "te bautizo con el nombre de Almirante Storni", se equivocó de nombre. (Risas de los presentes)

CAP. FEDERICI: Recomenzando mi charla deseo darles algunas generalidades sobre la Antártida, pese a que aquí hay gente que la conoce. En el año 1950 podría considerársela como el último lugar a explorar del mundo; hasta ese momento tenía muchos lugares inaccesibles. En la época de la Guerra Fría estuvo en los tableros de la estrategia militar, pero llegó el Año Geofísico Internacional (entre 1957-58) y se convirtió en un gran laboratorio internacional de cooperación, de intercambio científico abierto. En aquel año la Argentina, y particularmente la Armada, tuvieron una actuación destacada por sus bases, comunicaciones, laboratorios, etc.

La consecuencia del Año Geofísico Internacional fue el Tratado Antártico, que fue un gran experimento de política internacional que dura hasta ahora. En el año 1991 fue

revisado, y continúa sin ningún plazo, sigue siendo un documento idóneo que deja la soberanía adecuadamente protegida, donde la Argentina tuvo participación. Dicho Tratado actualmente tiene un agregado muy importante, que es el anexo destinado a proteger el medio ambiente antártico, llamado Protocolo de Madrid. Este frenó la convención de explotación de minerales y además convirtió a la Antártida en el lugar más controlado del mundo desde el punto de vista medio ambiental. Su aplicación evoluciona rápidamente hacia un sistema que instituye un régimen de sanciones . Es decir que, el que actúe en la Antártida, estará siempre a punto de ser penalizado, porque de alguna manera o contaminó o hizo algún tipo de perturbación a la fauna, flora o medioambiente tanto terrestres como marinos. Es un sistema de sanciones discutido y duro. Parece sólo cumplible por los países de alto desarrollo tecnológico. Los Anexos al mencionado Protocolo son cada vez mas difíciles de cumplir por nosotros .

Se está hablando del “agujero de ozono”.Es una debilitación de dicha capa con ciclos estacionales

El colapso de enorme extensión.de las barreras de hielo han dejado espacios de mar donde estamos navegando sin relevamientos hidrográficos previos.

La Antártida es altamente interdependiente con el resto del planeta es madre de climas y generadora de aguas de los océanos.

La acumulación de CO2 en la atmósfera está creciendo y las estaciones de control en Antártida(tres son argentinas) muestran una curva ascendente que asusta.

Los fenómenos naturales que suceden y los que sucederán afectarán a todo el mundo pero principalmente a Sudamérica.

La Armada Argentina actúa profesionalmente con un gran componente técnico-científico desde la Expedición Científica Internacional de 1900,luego en 1939. Se consolida ese accionar en 1942. Se instaló el Faro Luminoso Primero de Mayo, se exploró y relevó parcialmente la zona, voló un hidroavión fotográfico.....luego una interrupción hasta 1947.

La República Argentina estaba en Orcadas desde 1904 con el Observatorio Geomagnético y Meteorológico de la Oficina Meteorológica del Ministerio de Agricultura , pero 1947 fue el año del impulso hacia nuestro presente.;cuantos hitos han quedado en los archivos históricos, científicos y técnicos!

Se construyeron Destacamentos y refugios, se instalaron faros y señales marítimas, se hicieron relevamientos y se confeccionaron cartas náuticas, aviones navales reiteraron vuelos fotogramétricos , de correo, glaciológicos y de exploración..

pero como estación científica del instituto Antártico. Durante aquella operación la Armada no hacía sólo tareas logísticas, hay una gran lucha por el reconocimiento de nuestra verdadera participación; parecería que los que tenemos uniforme somos únicamente logísticos, la realidad es que hacíamos muchísimas tareas técnico-científicas y que ello está olvidado en el fondo de los archivos técnicos.Se desarrolló la extraordinaria y olvidada Operación Petrel durante la cual se fundó el Destacamento Naval Esperanza, luego cedido al Instituto Antártico y al ejército. Durante aquella operación se pensaba crear una estación aeronaval en Isla Dundee, muchos años después en el sitio se fundó el Destacamento Aeronaval ahora abandonado, pero actualmente en estudio como base conjunta con pistas de aviación y muelle

En la oportunidad se estudiaron 18 puntos como posibles puntos de desembarco y de ubicación de puestos militares y se levantaron 16 cuarterones, 600 millas de costa y se aerofotografiaron 16 mil millas. Se volaba en unos aviones biplanos con pontones, sin cabina, los Stearman luego reemplazados por Gruman, Catalina, Martín Mariner etc.

Hay anécdotas olvidadas como la del Teniente Hansen que voló desde Decepción hasta Base San Martín en Bahía Margarita. Tomó café con el entonces Coronel Pujato y regresó. ¿Habrá recibido tanto sanción como felicitación.

Las millas aerofotografiadas de esa época aún causan admiración. 26.000 Km² de registro están en los archivos. Hay glaciares fotografiados en 1947.

Algunos están prácticamente desaparecidos, otros han retrocedido unos 400 metros cambiando los contornos de costa cartografiada

De aquella época hemos olvidado la grandiosa tarea de años de los Remolcadores devenidos en hidrográficos y oceanográficos .

Desde 1946 la Armada se dedicó a desarrollar la capacidad en el campo meteorológico para predecir los instantes favorables para el cruce del Drake, para las misiones aéreas y para poder prever comienzos y fines de temporada .

Esa época de despliegue, ocupación, la soberanía, las notas de protesta en los bolsillos de todo Comandante.....también fue de intensa búsqueda de conocimiento.

Esto es sólo parte del prolífico accionar de la Armada en la Antártida , mucho mas es conocido , como también lo es el accionar de nuestro Ejército y nuestra Fuerza Aérea

Luego sucedió el Año Geofísico Internacional y devino el Tratado Antártico.

Cuando inverné por primera vez en la Antártida era guardiamarina y quería huir de Puerto Belgrano, terminé yendo como segundo comandante del destacamento naval Decepción. a.

En esa tarea tuve que hacer numerosas actividades técnicas, fui jefe de la estación de pronóstico, era el fotógrafo oficial, manejaba el equipo de sondaje ionosférico diseñado por el Laboratorio Ionosférico de la Armada y ese equipo, junto con otros ubicados en Puerto Belgrano, Usuahia y Buenos Aires, permitió hacer un pronóstico de propagación ionosférica que era valedero para las telecomunicaciones. Esto se hacía en contribución con Estados Unidos para las comunicaciones radiales para todo el hemisferio sur y con una actuación destacada de ese lugar antártico, porque fue la estación colectora de todas las estaciones meteorológicas nacionales e internacionales del sector sudamericano para transmitir a Buenos Aires. En ese Destacamento operaba un sismógrafo de la red internacional, se medían mareas, se hacían registros de hielo marino, de fauna, de volcanismo, etc. Durante el verano era sede del Destacamento Aeronaval, funcionaba un radiofaro aéreo y operaban hidroaviones.

He abusado del tiempo disponible recordando que desde 1900 hasta la actualidad hicimos gran cantidad de cosas, entre ellas la Argentina tuvo su Instituto Antártico y luego su Dirección Nacional . Argentinos nacieron en la Antártida, otros murieron allá, unos volaron hasta el polo, otros más allá y también se llegó por tierra a ese último confín.

La orgánica antártica argentina ha ido cambiando, la Dirección Nacional está en dependencia de la Cancillería y el Estado Mayor Conjunto planea y ejecuta todas las operaciones de apoyo.

Oportunamente la Dirección Nacional gestionó construcciones y adquisiciones de medios modernos, el Alte Fraga aquí presente fue actor importante.

Llegó el "Irizar" y luego el "Bahía Paraíso".

El Rompehielos "Irizar" fue la gran base antártica nacional y en él se apoyaron todos los operadores antárticos argentinos y muchos extranjeros.

Es un magnífico buque, construido por un astillero que es el que más rompehielos ha botado en el mundo. Es un buque de aproximadamente 120 m. de eslora, de mas de 14 mil toneladas de desplazamiento, con 16.900 HP instalados en su planta propulsora diesel-eléctrica. Una gran usina moviendo las hélices con motores eléctricos de corriente continua. Se trata de un gran buque, con gran confort no visto en otros buques de La Armada, tiene cumplidos ya 28 años de vida yendo a la Antártica en las llamadas campañas antárticas, mas tres campañas invernales y un rescate fuera de temporada.

Este último consistió en una operación que el quehacer marítimo internacional y el ambiente antártico en particular observó con atención. Se pensaba que nuestro rompehielos no iba a llegar y que si llegaba, no iba a poder salir.

La operación fue realmente meritoria desde el punto de vista profesional. Algunos lo consideraron una aventura, pero cabe acotar que en la Antártida para el marino profesional la operación es una tarea con riesgos calculados y asumidos en un ambiente hostil. Entonces aplica técnicas de mitigación del riesgo apoyadas por conocimientos, adiestramiento, experiencia y pericia.

El que va con ese buque que le da el Estado, con 450 personas a bordo y piensa que va a hacer la aventura del explorador, está equivocado, tiene que hacer una buena tarea profesional y asumir los riesgos en el ambiente hostil que tiene que enfrentar.

Las capacidades de este notable buque con sus dos helicópteros permite mantener la Base Belgrano II en el saco sur del Mar de Weddell. En algunas oportunidades desde 70 millas de distancia y descargando a 200 metros de altura. Además es el servidor logístico de la Base Marambio superando las penalizaciones del factor geográfico. Estos dos sitios serán items críticos de la planificación de la próxima campaña.

Este año el hermoso buque que es el Rompehielos "Irizar", con sus dos helicópteros que son los más aptos para esta tarea antártica (por su capacidad de bajar combustible a tierra), hizo una notable campaña y a pesar de las exigencias. Estuvo en la Base Belgrano, para llegar hasta allí tuvo que romper hielos casi por espacio de 200 millas. En otras campañas rompió hasta 1000 millas (caso del rescate del Magdalena Oldendorf) y abasteció a todas las bases y refugios en diversos lugares. En los alrededores de Marambio encontró una dificultad novedosa. Todos los análisis de hielo marino del mundo, basándose en imágenes satelitales informan sobre la cobertura total. Mayor cobertura, mayor dificultad para el navegante.

¡El hielo de origen terrestre presente en la zona luego de los desprendimientos de barreras y glaciares es muy peligroso, también en bajas coberturas!

Nuestro rompehielos volvía de una campaña exitosa y por suerte ya había desembarcado en Ushuaia a las dotaciones relevadas de las bases, a los científicos y logísticos de refugios y campamentos, científicos extranjeros, invitados, parte del Estado Mayor, etc.

Cuando estábamos a unas 140 millas al este de Madryn a la hora de iniciar la cena, a las 2030 aproximadamente, en una noche cerrada, con poco de olas y poco de viento, hubo una alarma general en el compartimiento de máquinas y empezó a salir humo por la ventilación de los alojamientos, humo que empezó a invadir a los comedores.

Las alarmas señalaron que el incendio era en el compartimiento de los generadores principales o máquinas principales. Dichos generadores son los que generan electricidad para mover los motores eléctricos de propulsión. Ese incendio, dicen, fue por una rotura de una gran tubería de combustible que pasaba por el compartimiento y estuvo derramando combustible sobre la cabeza de los motores Diesel que estaban funcionando.

El incendio se propagó rápidamente hacia los pasillos, donde está la cantina y el gimnasio, y rápidamente se propagó al compartimiento de generación del buque o usina del buque.

A partir de ese momento se combatió con todo lo disponible a bordo, los sistemas de agua, de CO₂, de espuma, etc. Se fue expandiendo a una velocidad asombrosa hacia el hangar donde estaban los helicópteros, los generadores auxiliares, los de emergencia, el cuarto de control, la planta de rectificadores, etc.

. Cuando ya estaba el compartimiento de máquinas fuera de control fue que se obligó a la gente a abandonar el compartimiento de máquinas. Vi llamas que salían por las ventilaciones de máquinas que están a más de 20 metros sobre el nivel del mar y a 26 m. respecto del nivel de los motores donde estaba el incendio.

Rápidamente se propagó a una de las bodegas, allí desgraciadamente había material científico. La gente que no tenía como combatir el siniestro fue trasladada a la cubierta de vuelo y posteriormente a la cubierta de proa. El Comandante, ya el buque sin propulsión ordenó fondear para que no derivara y para presentar la proa al viento que estaba aumentando y tratar de evitar o retardar la propagación de las llamas a la zona de alojamientos.

Ante la inminencia de la orden de abandono bajé a mi camarote y armé mi bolso de abandono. Ya no había luz eléctrica y los que teníamos linternas tratábamos de ayudar. Tratando de pensar y obrar sin perder control llené mi bolso con ropa de abrigo para suficientes recambios, varios pares de medias de lana, toalla, borceguíes abrigados, navaja marinera, documentos, dinero, mis medicinas, las fotos de mis nietos y mi medalla de Stella Maris. Al pasar por la repostería vi el primer plato servido y pensando en la necesidad de calorías comí dos “omellets” y bebí un vaso de vino tinto. Guardé en el bolso dos tabletas de chocolate y dos botellas de agua mineral.

Me admiró ver a todos mantener la calma. La esposa y las tres hijas del Vicecomodoro Paolini, una joven fotógrafa, jóvenes cabos recientemente incorporados caminando de la cubierta de vuelo hacia proa por pasillos a oscuras, todo lleno de humo acre que dificultaba la respiración. Las llamas ya salían por las ventilaciones. Los mamparos estaban calientes y su pintura se aglobaba y ennegrecía, las balas estaban muy expuestas al fuego. Nadie se apuró, nadie dejó de cumplir órdenes, nadie infló su salvavidas por temor.

Llegó la orden de abandono.

El abandono se hizo a balsa completa, considerando la experiencia del Crucero ARA “General Belgrano”, en la que muchos habían tenido problemas de hipotermia y algunos murieron por causa de ello. Se usaron las balsas empezando por mujeres, los chicos y los periodistas civiles. Después se cumplió con el ordenamiento las balsas según el rol de abandono.

El Segundo Comandante del buque, que tenía una pierna fracturada, fue conductor del abandono según las normas. Se organizaron los grupos de a 20 para completar las balsas mientras algunos jóvenes marinos estaban en un pasillo donde tenían por un lado la chapa caliente y por otro la carga que venía de las bases antárticas con tambores de basura y tubos de gas vacíos. Nadie perdió la calma, no hubo pánico, nadie desobedeció las órdenes, se organizaron los grupos de veinte y así fuimos llegando a las balsas. Por mi parte tuve suerte porque abandoné en la última tanda; pude armar mi bolso como dije antes con el olvido de mi celular y de mi G.P.S. que podían ser de utilidad.

En esos movimientos previos me encontré a las hijas del Vicecomodoro Paolini junto con su madre y les di chocolate para que lo comieran una mitad antes de la balsa y la otra mitad en la balsa; así tendrían calorías para compensar el frío en la balsa. Esas chicas resultaron verdaderas combatientes.

El abandono fue excepcionalmente bien ejecutado.

Por mi experiencia en el Buque ARA “Capitán Cánepa”, que se quedó sin combustible en medio del Atlántico en 1961 y luego en otros como el cazaminas “Chaco”, suponía que no me iba a marear, pero la realidad es que en la balsa nos mareamos todos, hay un efecto de contagio que es incontenible. Quizá la recomendación es tomar algo preventivo antes.

Cuando me asomé para vomitar, confirmé que había tiburones. El agua era muy transparente, la ola no producía espuma y pude ver tiburones grandes. Uno pasó por debajo de otra balsa cercana y rajó su piso de tela plástica. Vivieron un momento de susto, fueron trasladados a otra balsa y ayudados por un Zodiac MK5 cuyo patrón era el Jefe de Cubierta. En mi balsa éramos 22 y la capacidad era para 20. Cuando cerraban la carpa teníamos calor y cuando se abría sentíamos un poco de frío. Lo conveniente es que la balsa tiene que estar completa de gente.

Hubo acciones como las del Jefe de Cubierta que, con dos suboficiales, hicieron cosas maravillosas. Había en el buque un bote (marca Zodiac MK5) con un motor de 105 HP. Estaba desinflado, en la bodega, lo inflaron y sacaron el motor a cubierta y lo hicieron funcionar. Fue el recurso de ese bote lo que permitió ir acercando las balsas al buque petrolero que acudió en auxilio (de 270 metros de eslora). Este no tenía mucha maniobra como para ir a buscar las balsas, pero fue ese bote, tripulado por el teniente Jefe de Cubierta y los dos suboficiales, el que pudo ir llevando rápidamente las balsas. De la balsa que tuvo inconvenientes socorrió a las chicas, las puso en el bote y las hizo subir al petrolero.

Como dije tuve suerte de abandonar tarde, los que más estuvieron en el mar fue 7 horas y media en el agua. Estuve con mi balsa a las órdenes de un guardiamarina sólo por dos horas y media hasta que llegamos al Pesquero “Magritte”, con una tripulación maravillosa. El momento peligroso, para mí y para mi balsa, fue cuando hubo que salir de la balsa y subir al pesquero. Peligro por el cansancio de ese momento y porque el mar había aumentado su oleaje. Además porque debíamos trepar por una “escala de gato” del pesquero y sin inflar el salvavidas para no tener inconvenientes con los movimientos del cuerpo. Lo hice tratando de llevar mi bolso de abandono. Subí y fue el único momento en que me mojé algo, la ola me tomó de abajo, subí empujado por ella hasta que unas manos amigas llegaron a la altura de la borda y de golpe me encontré parado en firme en la cubierta.

Después pasamos dos noches y un día en el pesquero, donde los pescadores cedieron su cama, su ropa, calzados, tomamos café, comimos chocolate y hicieron parrillada en cubierta donde comimos dos o tres veces por día carne de vaca, pollo y filet de abadejo fresco, etc. Como ven, no pasamos hambre. El inconveniente en el pesquero es que es un buque muy pequeño y tuvimos que dormir, la mayoría, en los pasillos o sentados.

Respecto del Rompehielos “Irizar” se han publicado muchas cosas; el Comandante permaneció a bordo, dio la orden de abandono a toda la gente cuando ya no había con que luchar contra el fuego y se tenía evidencia que se iba a propagar hacia la parte alojamiento. En el pesquero “Magritte”, donde yo estaba, embarcó el Capitán de Navío Losada, Comandante Conjunto Antártico, fue el último en abandonar la nave y se cayó al agua desde la planchada llegando a nado a la balsa. Permanecimos en los alrededores del buque siniestrado hasta que el Capitán Losada, el Jefe de Máquinas, el Jefe de Operaciones, el Jefe de Control de Averías y dos Suboficiales regresaron al rompehielos.

No se fisuraron los tanques de gasoil, no explotaron los de combustible de aviación, tampoco los tubos de gas todos expuestos al fuego y a altísimas temperaturas.

Esa es mi anécdota respecto del “Irizar” y que por suerte sobrevivió, es un buque fuerte y que, con dinero de por medio, va a ser recuperado porque es “la gran base antártica argentina” y que también lo es para otros países. No solamente provee sus servicios logísticos y sirve de base, de plataforma científica, a los argentinos, españoles, alemanes, búlgaros, checos, etc. a los que llevamos y traemos haciendo tareas a bordo. En el hemisferio sur es el único buque que puede ir a zonas donde otros buques no pueden ir.

AC. ALVAREZ FORN: ¿Cómo bajaron del “Irizar”?

CAP. FEDERICI: Escala de gatos para algunos y después se arriaron las dos escalas reales y había que bajar como uno pudiera, yo bajé sentado y me equivoqué y me tiré con la cola en la carpa de la base, caí de 3 m. y no sentí absolutamente nada, pegué en el techo de la balsa. El adiestramiento de los oficiales para el abandono funcionó perfectamente. El buque estaba incendiado, totalmente a oscuras, con tantos recovecos, con dos metros de ola, el viento se estaba poniendo a 25 nudos, que ninguna balsa se perdiera, que ningún nadador se perdiera, que nadie quedara en un pasillo quemado, o que nadie se quedara paralizado sin saber qué hacer, o escondido en un camarote, eso no pasó.

Todos los de a bordo están en su casa; el más afectado fue el Capitán Romero, con la pierna enyesada, otro hombre, con una mano quemada y el contra maestre que se había luxado el hombro por un gran esfuerzo.

AC. CASTELLO: Las llamas quedaron contenidas porque se cerraron compuertas de la mitad del buque para la popa o por alguna otra circunstancia?

CAP. FEDERICI: El buque tiene mamparas estancas que llegan hasta la cubierta principal y mamparas retardadoras de fuego que funcionaron. También se fueron cerrando las ventilaciones, las tapas y todas las tomas de aire exteriores. Se cerraron todos los tipos de tapas que significaran ventilación, eso y el hecho de que el buque fuera presentado de proa al viento, significó que el incendio se quedó sin oxígeno. La gente de auxilio que subió después al buque contó que cuando abrían algunos compartimentos el fuego se reavivaba y tuvieron que inundar parte de máquinas con agua salada, porque ventilaban y aparecía de nuevo el fuego que parecía controlado. Hay un antecedente de un pesquero argentino hace tres o cuatro años atrás que estaba en alta mar con incendio controlado y cuando abrieron los compartimentos reapareció el incendio y se quemó el buque.

AC. PRESIDENTE: Señores, muchas gracias.

Sin otro particular se levanta la reunión.