

AVERÍA, ABANDONO Y SALVAMENTO DEL BUQUE TANQUE *INGENIERO HUERGO* EN OPORTUNIDAD DE SU INTENTO DE ASISTENCIA AL *HUMBERTO BEGHIN*⁽¹⁾

JORGE L. LONGOBARDI

El 18 de junio de 1990, navegando el buque tanque

Ingeniero Huergo (244 m de eslora) con destino a Puerto Cullen (en lastre), en medio de un temporal del sudoeste, fuerza 8/9, siendo las 15.30 hs, se recibe un pedido de asistencia del buque tanque *Humberto Beghin* (180 m de eslora), que se encontraba al garete en proximidades de Roca Bellaco.

Este buque tanque procedía del cargadero de la bahía San Sebastián (Tierra del Fuego), donde en su intento de atraque⁽²⁾, garreó, tocó fondo con su hélice, averiándola seriamente y quedando sin propulsión, salvo un pequeño rendimiento en máquina atrás.

La gerencia de YPF (Operaciones de Flota) contrató con la Armada el servicio de remolque para llevar el barco a Puerto Belgrano para su reparación. Los remolcadores designados eran el ARA *Gurruchaga* y el ARA *Sobral*. Este último cortó su remolque a peligrosa distancia de la Roca Bellaco.

Lo planteado ante estos sucesos era que el buque tanque *Ingeniero Huergo* pasara un remolque que vana y valientemente intentara sin éxito el *Sobral*, en medio de las olas de 9 m, a pesar de reiterados intentos.

El *Gurruchaga* colaboró hasta que el recalentamiento de un cojinete de la línea de eje le hizo abandonar la maniobra y dirigirse a fondear a bahía Desvelos para reparar.

El *Beghin* derivaba decididamente hacia punta Shag y sólo la poca acción de la hélice, en máquina atrás, pudo evitar, y a último momento, que encallara en los bajos fondos de ese lugar.

Así las cosas, en las primeras horas del día 20, el *Beghin* por acción del viento y la corriente, derivó hacia la entrada de bahía Nodales. El *Gurruchaga*, ya reparado, aprovechó la relativa calma de Nodales y pasó un remolque por proa.

Se inició así una lenta y trabajosa navegación hacia la rada de Puerto Deseado. Sin abrir juicio sobre la derrota del convoy, navegaron muy cerca de isla Pingüino y cuando cayeron hacia el oeste para entrar a la rada, el viento que había virado al norte los abatió decididamente hacia los bajos fondos entre la isla y la costa.

El Capitán de Ultramar Jorge Luis Longobardi egresó de la Escuela Naval Militar en 1959 como Guardiamarina.

En 1962 solicitó su baja y se incorporó a la Flota Petrolera de YPF, donde prestó servicio en una veintena de buques tanque como 3^{er}, 2^o y 1^{er} oficial hasta su ascenso a Capitán efectivo a partir de 1977.

Su último Comando fue precisamente el buque tanque Ingeniero Huergo, que al momento de su grave accidente que motivó el abandono de la unidad, lo sorprende en uso de licencia, siendo reemplazado por su 1^{er} oficial.

Por disposición de la Empresa se trasladó con una tripulación de su elección a Puerto Deseado, asumiendo el Comando para las tareas de reflotamiento y posterior remolque al fondeadero reservado de la ría de Bahía Blanca.

Desembarcó y solicitó su jubilación ordinaria a la que accede en febrero de 1991.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 21.12.2006

(1) Ambos buques tanque pertenecientes a la empresa YPF.

(2) Se atraca por popa a un campo de 5 boyas con ambas anclas fondeadas con 9 grilletes de cadena cada una.



Buque tanque
Ingeniero Huergo,
navegando por el
río Misisipi.

La poca potencia de los remolcadores no pudo corregir la trayectoria percibiéndose claramente el inminente desastre.

El *Ingeniero Huergo*, que acompañaba como apoyo eventual, apreciando la situación, intenta pasar (por intermedio del *Sobral*) el remolque de mar cuya mena de 6" y su traslado desde pañoles de proa hasta la cubierta de maniobra de popa fue una operación titánica.

Alrededor de las 11.30 hs hace una aproximación hasta 8 cables de las rocas al noroeste de isla Pingüino y se inicia el intento de pasar una guía al *Sobral* por medio de cañones lanzaguías. Se pudo pasar una, pero al virarla se cortó y el virador (que estaba empalmado a la guía) se enredó en la hélice por lo que hubo que picarlo.

En este momento (aproximadamente a las 12.25 hs del 20 de junio de 1990) se sintieron los golpes del casco sobre las rocas, quedando el *Huergo* encallado sobre ellas. Los hongos de ventilación de los tanques de máquinas expulsados violentísimamente impactaban en el cielo de las cubiertas de máquinas y las válvulas de presión y vacío, al expulsar el aire desplazado, gemían como animal herido. instantáneamente el cuarto principal de bombas de cargamento se inundó en forma total.

Por acción de la máquina el buque zafó de su encalladura, navegando alrededor de 20 minutos en la búsqueda de una zona más segura para poder fondear, hasta el blackout final en el lugar donde se logró fondear ambas líneas de anclas al 090° y 1 milla de la isla Pingüino. La sala de máquina tenía una inundación incontrolable y el sistema de gran achique no funcionaba por la severa deformación de una válvula.

El temporal tenía una leve tendencia a amainar pero soplaba aún con fuerza 7/8 nudos. Evaluada la situación, a 16.30 hs el capitán ⁽³⁾ ordena el abandono del buque. Al lanzar las balsas al agua, por efecto del viento y del mar, ellas cortaban las bozas y se alejaban girando con el viento.

Cayó la noche, a la vista el *Sobral* y el transporte *ARA San Blas*.

El rescate de la tripulación se intentó con una sola balsa remanente con capacidad para 8 personas. Las lanchas salvavidas fueron descartadas por razones del temporal y la maniobra era arraigar la balsa con una línea de 100 m y dejar que el viento y la corriente la hicieran derivar hacia popa, donde el *Sobral* maniobraría para rescatarlos; luego se viraría la línea y se repetiría la operación.

El primer viaje fue el último, puesto que la balsa se hizo jirones cuando entró en contacto con el *Sobral*, debiéndose agregar a la larga permanencia de los embarcados en la balsa, la angustia que esa circunstancia representaba, el tremendo frío reinante y la temperatura del agua de mar en el orden de los 6° C.

Se coordina con el Comandante del *Sobral* (el viento había amainado algo) y éste acercó al costado con mucho coraje, golpeando fieramente contra nuestro casco.

Los tripulantes debían desplomarse desde la cubierta del *Huergo* a la del *Sobral*, donde un grupo de forzudos marineros hacían lo imposible por abarajarlos (tres metros más abajo y a un metro entre buque y buque).

(3)
Primer oficial a cargo del
comando, en reemplazo del
capitán efectivo.

Hubo un solo accidentado con fractura del calcáneo.

Se trasladó la tripulación del *Ingeniero Huergo* al *San Blas*, que tomó Puerto Deseado esa misma mañana.

Desde la gerencia de transporte marítimo y fluvial de la empresa YPF (en Buenos Aires) se dispuso el traslado del capitán efectivo del *Huergo* y de 16 tripulantes a su elección para agotar las instancias del salvamento de la unidad.

Se contrataron los servicios de un helicóptero Sea King de la Armada que haría el apoyo al buque en material y personal.

El apopamiento del petrolero era preocupante, llegando el nivel del mar a besar la cubierta principal. Se dispuso el traslado de dos tripulantes idóneos (helicóptero mediante) para colocar una tapa pasa-hombre entre la sala de máquinas y el cuarto de timón a fin de evitar el pasaje de agua que aceleraba el apopamiento.

También se contrata el servicio del remolcador *Jade Fish* que traslada, por la noche, al grupo de salvamento aun con muy malas condiciones meteorológicas, logrando embarcar solamente a 5 tripulantes con la tarea de preparar la maniobra para achicar los tanques de lastre laterales, mediante una bomba de balasto del remolcador.

Esta operación fue infructuosa por las particulares características de la bomba. El achique de esos tanques laterales era de fundamental importancia porque disminuían el calado en forma pareja de proa y popa.

A 02.00 hs del 23 de junio de 1990 se desató un fuerte temporal por lo que el remolcador debió abandonar el costado del *Huergo* con tal premura que no se pudo reembarcar a los tripulantes que habían embarcado.

Luego de varios intentos de rescatar a la tripulación y en medio de la tormenta (habían transcurrido 5 horas) se logra el rescate de la misma en una maniobra de alto riesgo que consistió prácticamente en embestir en varias oportunidades al *Huergo* para permitir el salto de una embarcación a otra.

A mediodía del 23 se logra embarcar nuevamente y, en simultáneo, el helicóptero trasladó dos motobombas nafteras (con el peligro que ello implicaba en la cubierta gasificada de un buque tanque).

Para hacer arrancar el generador de emergencia fue necesario destapar en cubierta principal una carbonera de gasoil, sacando con baldes el combustible por medio de una cuerda.

El aprovisionamiento (vía helicóptero) continuaba, pudiéndose poner en servicio las dos bombas nafteras citadas en los tanques y otras dos (eléctricas sumergibles) en la sala de máquinas.

El achique de la sala de máquinas descargaba al cuarto de bombas principal que estaba en comunicación directa con el mar, por la avería sufrida, usando dicho cuarto como tanque de decantación ⁽⁴⁾, ya que en la sala de máquinas se encontraban derramados 250 m³ de fuel oil por las averías en las carboneras.



Buque tanque
Humberto Beghin.

(4)
El rumbo estaba ubicado prácticamente en el pantoque por lo que el fuel oil estaba en superficie y el agua limpia drenaba al exterior.



Aspecto de la sala de máquinas principales al momento del achique final.



Helicóptero
aprovisionando.

Debieron tenderse líneas volantes de alimentación debido a que las fijas del servicio del generador estaban en la sala de máquinas bajo el agua.

Las cuatro cámaras frigoríficas (carne, pescados, lácteos y verdura) fueron vaciadas y enviadas a Puerto Deseado para que sus autoridades las entregaran a entidades de bien público.

A medida que el achique avanzaba, la popa del buque, que hasta ese momento embarcaba agua, dejó de hacerlo, brindando margen de maniobra para instalar una de las bombas que operaban en la cubierta principal en el cuarto del timón que se encontraba inundado por el ingreso del agua y fuel oil desde la sala de máquinas y además por el ingreso de agua a través de la caña del timón, lo que generaba una atmósfera irrespirable por las emanaciones del fuel oil y de los productos que allí se almacenaban (desengrasantes, desincrustantes, productos de dosaje de calderas, ácidos, etc.). Complementariamente se sumaba la dura tarea de levantar las bombas a cada rato para desobstruir el chupón de la manguera de aspiración de la motobomba (cuyo peso era descomunal) de la estopa y trapos que también se almacenaban en ese compartimiento.

Todos estos trabajos permitieron que aflorara un cierto francobordo en la popa, hasta el punto que el agua descubriera la leyenda del nombre del buque y su puerto de matrícula, hasta ese momento bajo el nivel del mar.

El mal tiempo continuaba, y en la sala de máquinas también los productos aislantes de tuberías y tanques, fibra de vidrio, amianto, capocite, estopa, etc. obstruían las rejillas de aspiración de las bombas y los tubos diversos de acetileno, oxígeno y freón se deslizaban a gran velocidad e impactaban contra todo lo que se encontraba delante, con el grave riesgo que eso significaba. Se debía pescar dichos tubos y retirarlos a un lugar de estiba seguro debido a las deformaciones que presentaban las respectivas válvulas.

Las tareas citadas continuaron sin interrupción durante un mes y permitieron otras que "mejoraron el hábitat", como alimentación de luces a pasillos, a una plancha de la cocina, lo que permitió ¡al fin! un plato de comida caliente.

Se construyó un pallette de colisión de dimensiones importantes que no pudo presentarse por las grandes deformaciones del casco.

En esas condiciones se realizó un primer remolque desde isla Pingüino hasta la rada Deseado, donde la menor profundidad proveía un ansiado confort. El remolcador *Jade Fish* proveyó la alimentación eléctrica para la puesta en marcha de los cabrestantes de anclas del *Ingeniero Huergo*, y por su sistema de remolque automático fue seleccionado para el remolque final.

El achique de la sala de máquinas llegó finalmente a la sentina, logrando un control total del ingreso de agua y la revelación del área por donde entraba profusamente.

Se trataba de la brazola de la tapa registro del cofferdam de los doblefondos, cuya soldadura estaba totalmente rajada.

Sobre esa área (con generosos márgenes) se construyó una cajonada de concreto de dimensiones descomunales, trabada en cara superior por una pléyade de gatos hidráulicos de alta capacidad que apoyaban en los refuerzos longitudinales altos.

El petrolero ya flotaba en un calado más que aceptable; sólo faltaba la energía eléctrica necesaria para timón, VHF, luces de navegación, cabrestante, estación de radio y servicios menores, ¿menores?, como plancha de cocina.

Para ello se construyó un tinglado sobre el helipuerto donde se instalaron dos grupos eléctricos de capacidad suficiente que fueron trasladados a bordo por una grúa flotante adecuada. De último, se requirió el servicio de buzos de una compañía de salvamento de Buenos Aires para que realizaran un relevamiento detallado de las averías y rumbos del casco.

Cumplimentadas las exigencias reglamentarias de la Prefectura Naval Argentina, cursadas todas las notificaciones de rigor y con cuidadoso análisis meteorológico, se inició el segundo remolque (que sería el final) hacia Bahía Blanca, con el *Jade Fish* como remolque y el *Zaga* (remolcador contratado al servicio de YPF para prestar servicios de apoyo en la bahía de San Sebastián (Tierra del Fuego).

La travesía, sin mayores inconvenientes y a 8 nudos de promedio (notable logro por cierto), culminó felizmente con el arribo al fondeadero reservado para buques mercantes de la ría de Bahía Blanca, el 16 de agosto de 1990.



Lo relatado pretende ser fiel a los hechos. He consultado valiosos datos que guardaban oficiales que sirvieron a mis órdenes. El buque tanque *Ingeniero Huergo* pudo haber sido reparado sin ninguna duda en Puerto Belgrano. Esto no sucedió y el buque fue vendido como chatarra al exterior (China).

Para todo lo relatado se emplearon 57 días y, como colofón, el ingreso a remolque entre boyas n° 1 y 2 del canal a Bahía Blanca hasta fondeo en proximidad de boya n° 17 se llevó a cabo con niebla cerrada que no permitía ver desde el puente el remolcador.

Agradezco a Dios que iluminara mis decisiones cuya más acertada fue la selección de oficiales, maestranza y marinería que dejaron el alma en el logro exitoso de la aventura marítima. ■