

RESCATANDO AL *CLIPPER ADVENTURER*

Una operación sin precedentes
del rompehielos *ARA Almirante Irizar*

Jorge R. Bóveda

Jorge Rafael Bóveda es abogado
y autor de numerosos trabajos
de historia naval argentina.

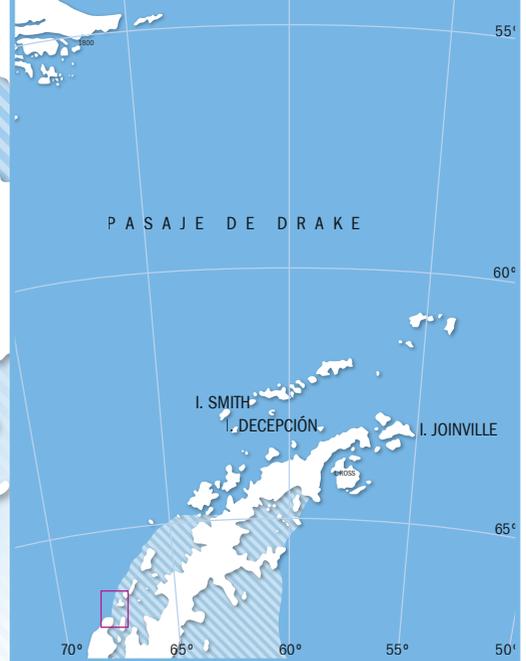
En febrero de 2000, el lujoso buque de pasajeros *Clipper Adventurer* quedó atrapado en un campo de hielo en pleno Mar de Bellingshausen, a pocas millas de la Península Antártica. Veintiocho kilómetros de *pack ice* lo separaban de aguas abiertas. El rompehielos argentino *ARA Almirante Irizar*, tras recibir un llamado de auxilio, puso proa hacia el Estrecho de Matha, a máxima velocidad para asistirlo. El presente trabajo reproduce los avatares de aquel rescate que por entonces mantuvo en vilo a la opinión pública argentina y mundial, sobre la base de entrevistas realizadas por el autor al Capitán de Navío Eugenio Luis Facchin, ex Comandante del RHA1, y algunos miembros de su plana mayor. Este testimonio inédito constituye una prueba más de la alta calidad e idoneidad profesional de los hombres de nuestra Armada y un recordatorio de los riesgos a que se exponen quienes año tras año frecuentan el continente blanco.

Una trampa de hielo

El 28 de enero de 2000 soltó amarras del puerto de Ushuaia en pos de su séptimo cruceo de la temporada, el lujoso buque de pasajeros *Clipper Adventurer* (Ex - *Alla Tarasova*) -en adelante CA-, un elegante crucero de placer de 330 pies de eslora y 4.364 toneladas de desplazamiento. El buque venía de permanecer 10 días en el dique de carena del Arsenal Naval de Puerto Belgrano tras sufrir una seria avería en sus hélices durante una desafortunada maniobra, efectuada la segunda semana de enero mientras operaba en la Antártida. Fue entonces cuando el CA embistió una aguja de hielo y al intentar retroceder,



Fue entonces cuando el *Clipper Adventurer* embistió una aguja de hielo y al intentar retroceder rompió dos palas de la hélice.



rompió dos palas de la hélice de paso controlable y elementos internos del núcleo (cruceca), lo que obligó al Capitán a desembarcar a sus 120 pasajeros en las Islas Malvinas y dirigirse a Puerto Belgrano para efectuar las reparaciones necesarias. El mal trago había quedado atrás y ahora sólo se pensaba en recuperar el tiempo perdido. En sólo tres días de navegación el CA arribó a las aguas del estrecho Matha, que separa la Península Antártica de la Isla Belgrano, donde tenía previsto visitar algunas bases antárticas y, previa escala en las Islas Malvinas, retornar a la capital fueguina el 8 de febrero.

Su nuevo capitán, Olaf Hartmann, un oficial con amplia experiencia en navegación ártica, no quiso privar a sus 71 pasajeros y 115 tripulantes ⁽¹⁾ del magnífico espectáculo que tenía ante sus ojos mientras su barco se desplazaba a baja velocidad, muy próximo a la península Antártica, a través del hielo quebradizo, pero todavía navegable. Su casco reforzado del tipo A-1 le permitía navegar en aquellas aguas con relativa seguridad. El día era soleado, los vientos moderados y nada hacía presagiar un inconveniente en el horizonte. Los despreocupados pasajeros –en su mayoría turistas norteamericanos y canadienses sexagenarios– invertían el tiempo en tomar cientos de fotografías desde las cinco cubiertas del barco para el ulterior deleite de familiares y amigos.

La Clipper Cruise Line, propietaria del barco, cuenta con cuatro unidades de este tipo que recorren distintas rutas de Europa, el ártico

(1) Ese año había embarcado gran parte de la plana mayor correspondiente al año siguiente con fines de adiestramiento, por ello, el número de tripulantes era mayor al habitual.



canadiense, los Estados Unidos, Sudamérica y la Antártida. El *Clipper Adventurer*, construido en Tjtovo Brodogradjliste, Yugoslavia, en 1975, había sido sometido a una importante modernización (U\$S13 millones) en 1998 en Dinamarca, dotándolo de 61 confortables camarotes externos con baño privado y control de la temperatura ambiente individuales. En el comedor, con vista panorámica, los pasajeros podían disfrutar de un menú del tipo americano o continental. El barco disponía de dos cómodas salas de esparcimiento ubicadas en la cubierta "Promenade"; contaba también con una bien surtida biblioteca, un pequeño gimnasio, un salón de belleza y hasta una tienda de regalos. Lo que se dice un verdadero crucero de placer con cubiertas y maderas lustradas y bronce relucientes que hacían recordar a los grandes transatlánticos (2).

Lo que los risueños turistas ignoraban era que este viaje traería una dosis "extra" de emoción que no estaba incluida en el programa. En efecto, a pocas millas de donde se encontraba el buque, más precisamente entre el Cabo Chascomús y Punta Bajada, se forma un embudo natural que hace que el hielo, por efecto del viento y las corrientes marinas, se vaya acumulando entre la Isla Belgrano y la Isla Liard. Al sur de esta última isla hay una infinidad de islotes menores que salpican la bahía de Hanussen que, bajo ciertas condiciones meteorológicas extremas, impiden circular a las masas de hielo, evitando así que se descomprima la zona, tornándola por añadidura innavegable (3). Este dramático y temido cambio de escenario debido a una impredecible y desafortunada combinación de factores climáticos era el que estaba produciéndose mientras el *Clipper Adventurer* se adentraba más y más en el Estrecho de Matha, convirtiendo aquel paraje en una verdadera trampa de hielo.

Pero ni el experimentado Hartmann podía prever el súbito cambio en la dirección y velocidad del viento en aquel inhóspito desierto blanco. Y aunque no era habitual en esa época del año que se acumulase tanto hielo, Hartmann debió enfrentar el hecho de que la densidad del campo de hielo que lo rodeaba era ya de 10/10 (diez décimas), es decir, sin el más mínimo intersticio entre bloques, lo que hacía imposible navegar. Estaba encerrado y sin posibilidades de avanzar. Su posición era 66° 43' de Latitud Sur y 67° 31' de Longitud Oeste. Casi enseguida ordenó detener las máquinas, por temor a repetir el incidente que se había producido en el viaje anterior (daño a las palas de la hélice), concluyendo rápidamente que para salir de aquel atolladero necesitaría de la ayuda de un rompehielos especialmente diseñado para navegar en medio de un mar congelado como el que parecía querer tragarse al *Clipper*. Solo quedaba una cosa por hacer: pedir auxilio por radio y rogar que alguien estuviese cerca para prestarle asistencia.

Clipper Adventurer llamando

Hacia finales del mes de enero, el rompehielos ARA (4) *Almirante Irizar* (en adelante RHAI), al mando del Capitán de Fragata D. Eugenio Luis Facchin (5) debía haberse encontrado amarrado en el puerto de Ushuaia, pues ya había concluido la primera de las tres etapas

Ni el experimentado Hartman podía prever el súbito cambio en la dirección y velocidad del viento en aquel inhóspito desierto blanco.

(2)

Fuente electrónica:
Clippercruise.com

(3)

Entrevista del 24/5/02 al CN Eugenio Luis Facchin, ex Comandante del RHAI sobre las posibles causas climáticas que originaron la emergencia del *Clipper Adventurer*.

(4)

Armada República Argentina.

(5)

El CN Eugenio Luis Facchin contaba por entonces con una amplia experiencia en navegación antártica al haberse desempeñado como Segundo Comandante del RHAI en 1995/6, Jefe de Operaciones del rompehielos ARA Bahía Aguirre en 1981/2, y Jefe de Comunicaciones de ese mismo buque en 1980/81; y como Asesor Náutico a bordo del Buque de Investigaciones Oceanográficas de la Marina de Brasil Barao de Tefé durante la campaña 1987/88.





Este vuelo resultó, a la postre, providencial dado que permitiría que el personal de Palmer Station pudiera retransmitir al Clipper la presencia del rompehielos argentino.

(6)

Entrevista del 23/04/02 al Capitán de Corbeta Marcelo C. Tarapow.

de la campaña antártica de verano, pero por uno de esos caprichos del destino, el buque permaneció operando en la Antártida debido a que el único muelle donde aquél podía atracar en la capital fueguina estaba ocupado por otro barco. Para aprovechar aquella pausa forzosa, el Comandante decidió arrumbar al Estrecho de Bismarck, más exactamente al sur de la isla Amberes donde el extremo sur del Estrecho de Gerlache se funde en el Mar de Bellingshausen para realizar algunas tareas de balizamiento y oceanografía. A poco de llegar se ordenó un vuelo glaciológico por el Canal Lemaire, el cual puso sobreaviso a la estación científica norteamericana Palmer acerca de la presencia del RHA1. Este vuelo resultó a la postre providencial dado que fue el hecho que determinaría horas más tarde que el personal de Palmer Station pudiera retransmitir al CA la presencia en el área del rompehielos argentino tras enterarse de la crítica situación en la que se encontraba.

A las 07:55 de la mañana de aquel 31 de enero, el Jefe de Operaciones del RHA1, Teniente de Navío Marcelo Tarapow, un veterano oficial en navegación antártica con cinco campañas en su haber, atendió personalmente el llamado de auxilio del Capitán del CA por INMARSAT (International Maritime Satellite) dando cuenta de su comprometida situación y de la imposibilidad de propulsarse por sus propios medios. Hartmann señaló inicialmente que estaba rodeado de tan solo 3 millas de hielo, pero en un llamado posterior, advirtió que el viento había logrado acumular en pocas horas una cantidad mucho mayor de hielo que le impedía maniobrar su embarcación (6). Otra preocupación de Hartmann era el tiempo que demoraría la nave argentina en llegar al lugar del siniestro pues, aunque no lo dijo, temía que el casco del buque no aguantara la inusual presión a la que estaba siendo sometido en estas particulares circunstancias.

Rápidamente se verificó que la reserva de combustible diesel disponible era suficiente para llegar hasta donde se encontraba el buque de pasajeros siniestrado y prestarle asistencia. Mientras tanto, el Jefe de Navegación informaba al Comandante del RHA1 que si se mantenía la buena meteorología les tomaría aproximadamente 11 horas recorrer los 400 kilómetros que los separaban del CA. El Capitán Facchin ordenó enseguida dirigirse a toda máquina rumbo al Estrecho de Matha, tras lo cual puso en antecedentes al Comandante Conjunto Antártico, Capitán de Navío D. Marcelo Gustavo Genne, que también se encontraba a bordo, y dio enseguida su conformidad para llevar adelante la operación. Mientras los motores del rompehielos martillaban al máximo de revoluciones en pos de su nuevo destino, las cubiertas del Irizar se convirtieron en un hervidero de actividad. El personal embarcado puso manos a la obra previendo todo lo necesario para remolcar al buque.

Se inicia la operación

Con muy poca luz, vientos de entre 20 y 28 kilómetros por hora y temperaturas cercanas a los -3°, el RHA1 arribó a la boca de la bahía Hanussen hacia las 19 horas. Media hora antes había despegado de la cubierta de vuelo uno de sus dos helicópteros Sea King con los Capitanes Facchin y Genne a bordo, quienes intentarían obtener información de primera mano



sobre las condiciones meteorológicas en la zona del siniestro, verificar la condición en la que se hallaba el CA y evaluar las características del campo de hielo para decidir la derrota más conveniente para penetrar en el pack ice. Ambos oficiales no tardaron mucho en comprender el grave predicamento en el que se encontraba el buque de pasajeros. Mientras los turistas celebraban alborozados sobre cubierta la llegada de la aeronave argentina con la escarapela celeste y blanca pintada en su fuselaje, los marinos vieron ante sí un campo de hielo irregular de uno o dos años, y otros sectores con hielo mas antiguo (léase más duro) posiblemente provocado por el desprendimiento de glaciares que ofrecía mayor resistencia al avance del buque y dificultaría sobremanera la aproximación del RHA1. El Clipper estaba varado al norte de la Isla Belgrano, con la proa mirando hacia el sur, lo que implicaba que habría que moler el pack ice a su alrededor para girarlo en la dirección correcta y a la vez, aliviar la presión que el hielo ejercía sobre el casco del buque. Veintiocho kilómetros (14 millas náuticas) lo separaban de aguas libres. A poco de regresar de aquel vuelo, el Capitán Facchin convocó a una reunión con sus principales colaboradores para evaluar todas las alternativas posibles y recabar la opinión de sus asesores antárticos, entre los que cabe mencionar al Capitán de Navío (RE) Vicente M. Federici, del Servicio de Hidrografía Naval, un veterano de más de 20 campañas antárticas y tres invernadas, cuya experta opinión fue decisiva a la hora de la toma de decisiones. También se encontraba presente el Dr. Carlos Rinaldi, Director del Instituto Antártico Argentino.

El Clipper estaba varado al norte de la isla Belgrano, con la proa mirando hacia el sur.

Recibimiento con aplausos y banderas argentinas

Le tomó nada menos que cinco interminables horas al RHA1 llegar desde la boca de la Bahía Hanussen hasta el canal irregular el cual se cerraba moderadamente o cambiaba de posición por efecto del viento y las corrientes marinas. Esto implicaba que sólo una parte de ese canal sería utilizable en el viaje de salida del campo de hielo. El

El rompehielos Irizar rescató al lujoso crucero

Una operación que demandó 1.0 horas

Ayer a las 4 de la madrugada, el buque de la Armada liberó de los hielos al Clipper Adventurer. Y a las 9.10 lo dejó en aguas abiertas.

El crucero turístico con bandera de Bahamas atrapado por los hielos antárticos, fue rescatado ayer a las 4 de la madrugada por el buque de la Armada Almirante Irizar, que lo rescató y lo pasó a la tripulación del navío. En total, 186 personas —en su mayoría norteamericanos y canadienses, según se informó oficialmente.

El capitán de navío Marcelo Gené, a cargo del Irizar, informó que a las 4 de la madrugada logró colocar el sistema de remolque al crucero Clipper hacia aguas libres. Lo que permitió rescatar el viaje que tenía programado.

Gené aseguró que el pasaje y la tripulación del Clipper "se encuentran en perfectas condiciones".

El responsable del Irizar indicó que navegaba por cercanías de la isla de San Juan de los Rios, cuando se encontró al buque de turismo atrapado por el hielo.

"Nosotros llegamos anoche [por el lunes] y comenzamos las maniobras para zafarlo de la situación. A las 4 de la madrugada logramos tomarle remolque y comenzamos a llevarlo hacia aguas libres".

También precisó que el navío estaba a unos 1.000 kilómetros de Ushuaia, el punto extremo austral argentino.

El capitán del Irizar estimó que el

Clipper, que traslada a turistas norteamericanos y canadienses, continuará con el itinerario que tenía previsto y que el día comenzó con 2 grados y sin viento. "Bastante agradable", indicó.

Atrapado

El buque de pasajeros de bandera de Bahamas, con 186 personas a bordo y que el viernes último zarpó del puerto de Ushuaia, se encontraba "atrapado" en la manana del lunes

último por bloques de hielo en la Antártida.

El Irizar se aproximó al buque atrapado y rompió los hielos alrededor, con el propósito de generar una superficie de agua que le permitiera salir.

El Estado Mayor General de la Armada informó que el buque estaba varado al sur del Estrecho de Magallanes, situado al oeste de la península Antártica.

El moderno crucero, estaba navegando entre las islas Shetland y Liard,



Los pasajeros no recibieron con banderas argentinas

Los pasajeros no recibieron con banderas argentinas. Los pasajeros no recibieron con banderas argentinas. Los pasajeros no recibieron con banderas argentinas.

SORTEOS DE AYER

Quienias

Nacional			
Sorteo	Primer premio	Segundo premio	Tercer premio
21 043	81 040	181 007	
21 228	91 877	161 581	
31 063	101 803	171 545	
41 473	111 835	181 741	
51 787	121 300	191 276	
61 338	131 407	201 296	
71 827	141 835		

Buenos Aires			
Sorteo	Primer premio	Segundo premio	Tercer premio
21 945	81 002	151 385	
21 974	91 015	161 531	
31 825	101 220	171 015	
41 642	111 877	181 702	
51 461	121 930	191 475	

(7)
Ibid. 6.

antiguo “Jefe de Operaciones” del RHA1 mantiene aún frescos en su memoria aquellos difíciles momentos: “Tuvimos que picar bloques que tenían entre 1,2 y 2 metros de espesor. Además había bloques aislados de hielo glaciar de varios metros de altura sobre el nivel del mar que dificultaban la apertura de un canal navegable” (7). El viento continuó soplando del noroeste, lo que impedía la disgregación del campo de hielo. Fue sin duda alguna una exigencia “brutal” para los motores, recordó luego el Capitán Facchin. Grande fue la sorpresa del comandante argentino y su tripulación al comprobar que una multitud de pasajeros alborotados enfundados en sus trajes rojo-anaranjados los esperaba sobre la cubierta del CA agitando banderas argentinas y filmando todo cuanto ocurría. “Hubo aplausos y voces agradeciendo nuestra presencia” recordó el ahora Capitán Tarapow.

(8)
Término náutico que significa girar.

A la medianoche el RHA1 comenzó a romper el hielo alrededor del *Clipper* maniobrando a distancias inferiores a los 20 metros del buque de pasajeros con el fin de reducir la presión sobre el casco del CA y abrir un espacio de agua alrededor del barco siniestrado para que éste pudiera ser virado (8) en la dirección del norte verdadero, es decir, hacia aguas libres. A la ya difícil tarea de abrir un espejo de agua en medio de aquella masa compacta de hielo se sumaba la de hacer lo propio para el rompehielos, de manera tal de poder iniciar el remolque en una buena posición. Con uno y otro propósito, la proa del coloso argentino, especialmente diseñada para cortar bloques de hielo de hasta 2 metros de espesor, según su antigüedad, y sus hélices de acero inoxidable molieron hielo durante horas interminables.

En un momento dado se le propuso a Hartman que intentase maniobrar por sus propios medios, pero las hélices no se movían.



En un momento dado se le propuso al Capitán del *Clipper* que intentase maniobrar por sus propios medios, pero las hélices no se movían. Todavía el hielo aprisionaba el casco. Entonces el rompehielos ensayó una nueva maniobra: soltando las amarras, retrocedió hasta ubicarse muy próximo a la proa del CA de manera de abrir el hielo que los separaba de esa banda, para luego imprimir la máxima potencia a su planta propulsora de 4 motores diesel de 5.200 caballos de fuerza cada uno, tomando carrera para reabrir el canal que los conduciría hacia aguas abiertas. La tediosa maniobra de largar el remolque, abrir camino, dar marcha atrás y tomar el remolque debió repetirse ininidad de veces, bajo la dirección del CF Daniel Della Rodolfa y el TN Musso Soler, Segundo Comandante y Jefe de Cubierta respectivamente, del *Irizar*, con el personal soportando más de -12° y un viento que les helaba la sangre. Recién a las 02:25 de la madrugada del 1° de febrero, tras formar exitosamente una laguna con hielo triturado en derredor del barco de pasajeros, se pudo iniciar la primera maniobra de remolque tendiente a girar al CA haciéndolo caer 30 grados a estribor con el objeto de hacerlo entrar en una grieta abierta por el rompehielos.

La derrota hacia aguas abiertas

Tras una serie de maniobras para lograr invertir el rumbo del CA y posicionarlo dentro de la grieta abierta en el hielo, se inicia el remolque hacia aguas abiertas a las 05:06 de la

mañana a través del canal abierto por el RHAI durante la navegación de entrada. Dos horas después el RHAI debió largar el remolque para reabrir el canal, pues se había constatado mediante un vuelo glaciológico que el hielo obstruía el paso del buque unas 5 o 6 millas adelante y en algunos tramos había variado su posición, confirmando con ello un antiguo axioma antártico que señala que: “Jamás el camino más corto entre dos puntos es una línea recta”. Una vez despejado el canal se reanudó la marcha, navegando a 2 o 3 nudos por efecto del hielo. A medida que el hielo se hacía más delgado, es decir, que su densidad iba disminuyendo, y en consecuencia, era más fácil de romper, se pudo incrementar gradualmente la velocidad hasta alcanzar los 6,6 nudos a las 8:22. La navegación de salida duro unas 4 horas a través de un precario canal lleno de ondulaciones que iba desapareciendo sin dejar rastros visibles conforme se alejaban de la zona.

Epílogo

Hacia las 09:15 de la mañana ambos buques logran salir del campo de hielo. Tras revisar el casco y verificar el correcto funcionamiento del timón, las hélices y los demás sistemas del buque, el Capitán Hartmann manifestó que estaba en condiciones de retomar su itinerario, por lo que Facchin ordenó parar máquinas para largar el remolque que los unía hasta ese momento. Veinte minutos más tarde, una lancha del CA, con el oficial de cubierta a bordo y



Facchin destacó la permanente colaboración e iniciativa de sus oficiales y tripulación señalando que no se escatimaron esfuerzos ante aquellas circunstancias tan particulares como lo es auxiliar a un barco en peligro.

otros miembros de la tripulación, se amadrinó al rompehielos portando un mensaje de agradecimiento de Hartmann y algunos presentes para la plana mayor y dotación por la noble tarea realizada. Dicho oficial fue rápidamente conducido al puente de comando donde aprovechó la ocasión de agradecer en nombre propio la tarea realizada y estrechar la mano del Capitán Facchin, del Capitán Genne, y de otros miembros de la plana mayor que se hallaban en ese momento allí siguiendo la evolución de los acontecimientos. El rompehielos navegó una hora más en conserva del CA (al lado del buque) hasta que se recibió la confirmación de que la nave no tenía ningún daño. La misión había resultado un éxito completo.

El Capitán Facchin destacó *“la permanente colaboración e iniciativa de sus oficiales y tripulación señalando que no se escatimaron esfuerzos ante aquellas circunstancias tan particulares como lo es auxiliar a un barco en peligro”*⁽⁹⁾. Agregó también que *“muchos de mis oficiales contaban con amplia experiencia en navegación antártica, la que resultó muy provechosa a la hora de sacar al CA del predicamento en el que se encontraba. Fue un verdadero privilegio para mí haber podido trabajar con cada uno de ellos”*⁽¹⁰⁾.

(9)
Ibid. 3.

(10)
Ibid. 3.

Posteriormente, el Capitán Hartmann agradeció formalmente al comandante del rompehielos argentino su encomiable tarea por carta de fecha 8 de febrero de 2000, donde entre otros conceptos destacó que su desafortunado incidente *“posibilitó a la Armada Argentina ver a uno de sus caballos de batalla en acción. Asimismo, quisiera señalar el placer adicional y excitación que sintieron nuestros pasajeros. La experiencia de pasar un día*

Existoso rescate y remolque del buque de pasajeros "Clipper Adventurer"

Ayer a la tarde regresó al puerto de Ushuaia el rompehielos de la Armada Argentina "Almirante Irizar", tras haber rescatado y remolcado al buque de pasajeros "Clipper Adventurer" en aguas antárticas. El buque que debió ser auxiliado, con 71 pasajeros a bordo y 115 tripulantes, se encontraba al norte de la isla Belgrano, imposibilitado de avanzar debido a un campo de hielo que lo aprisionaba. La operación de rescate y remolque resultó exitosa, pero demandó más de 25 horas de trabajo intenso del rompehielos argentino. El "Clipper Adventurer" no sufrió daños y pudo continuar la navegación por medios propios. En la próxima edición de *el diario* se ampliarán los detalles del rescate.

Tras haber rescatado y remolcado a un buque de pasajeros que había quedado aprisionado en el hielo antártico, ayer a las 16.30 llegó al puerto de Ushuaia el rompehielos de la Armada Argentina "Almirante Irizar".

En la mañana del pasado 31 de enero, desde cercanías de la isla Belgrano, el "Clipper Adventurer" había solicitado ayuda al buque argentino, que se hallaba en esos momentos desarrollando tareas de balizamiento y oceanografía en el estrecho de Bismarck, a más de 400 kilómetros de distancia.

A máxima velocidad, el "Irizar" zarpó hacia el sitio donde el "Clipper Adventurer" había quedado atrapado en medio de un campo de hielo denso, sin fisuras. El buque de pasajeros estaba con los motores quietos, sin poder navegar, a más de 28 kilómetros de un mar libre de hielo, soportando presiones sobre el casco, y a merced del viento y las corrientes.

Los 71 pasajeros y 115 tripulantes del "Clipper Adventurer" vieron con alivio la llegada del rompehielos a la zona. De

inmediato se destacó un helicóptero que efectuaría un vuelo glaciológico, para evaluar la situación del buque y analizar el campo de hielo que lo rodeaba, a fin de decidir la táctica y derrota a seguir.

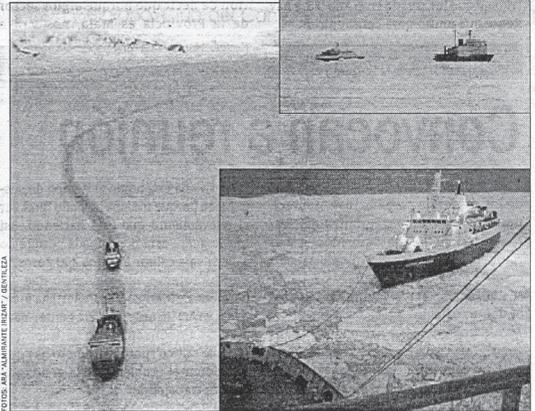
A la medianoche, el "Irizar" había comenzado a romper el hielo próximo al "Clipper Adventurer", intentando trazar "calles" que permitirían girar el buque (apuntaba al sur) y aliviarían la presión que el hielo ejercía cada vez más sobre su casco.

Pasadas las dos de la madrugada del 1ro. de febrero, se realizó la primera maniobra de remolque. A las cinco, se había logrado virar completamente al "Clipper Adventurer" y se lo empezó a remolcar por uno de los canales abiertos por el rompehielos.

Pero a las siete de la mañana—cumplidas 24 horas de iniciada la operación—, el remolque debió ser soltado, para reiniciar la apertura de una nueva "calle", que se había cerrado por efecto del viento.

Pasadas las ocho el rompehielos pudo comenzar nuevamente a navegar, remol-

cando al buque de pasajeros que, una hora más tarde, se encontraba fuera del campo de hielo, y ya libre de peligro. ■



FOTOS: MAR MAXIMILIANO INSUASTI / BENTON & BOWLES

(11)
Ver aparte en un recuadro el texto completo del mensaje en inglés.

Para los oficiales y tripulantes del RHAÍ aún quedaban dos largas etapas de la campaña antártica de verano por cumplir antes de regresar a su apostadero habitual

entero en el hielo culminó con su esfuerzo y el de todos sus oficiales y dotación, y los de su espléndido buque. Ellos nunca olvidarán esta experiencia (sic)". (11)

Para los turistas del CA la aventura tuvo un final feliz el 8 de febrero en horas de la mañana cuando el barco amarró en el puerto ushuaiense y luego tomaron el avión de regreso a sus hogares; pero para los sacrificados oficiales y tripulantes del RHAÍ aún quedaban dos largas etapas de la campaña antártica de

verano por cumplir antes de regresar a su apostadero habitual el 14 de mayo de 2000 en la dársena E del puerto metropolitano, oportunidad en que completarían un total de 21.335 mn navegadas.

Durante el período comprendido entre la misión de auxilio al CA y el regreso a su apostadero en Buenos Aires, el Irizar instaló cuatro nuevas balizas en Isla Marambio (Pierrou), Isla Laurie (Bordenabe), Nunatak Larsen (Panzarini) y Bahía Margarita (Garay), efectuando el mantenimiento de un número varias veces superior de estas imprescindibles ayudas para la navegación.

Asimismo, colaboró con la Prefectura Naval Argentina en el rescate de

Aeronave en Galván

El rompehielos "Almirante Irizar" amarró ayer a las 11.30 en Puerto Galván con el helicóptero Puma de la Prefectura Naval Argentina que se accidentó el pasado lunes frente a las costas del Chubut.

No se establecieron aún, oficialmente, las causas del siniestro que dejó como saldo la muerte del piloto de la aeronave, prefecto principal Eduardo Emilio Velázquez Tarlseti, y la desaparición del copiloto, oficial principal Dax Maximiliano Consentino.

A pesar del secreto del sumario, se supo que el helicóptero de la PNA, con seis personas a bordo, fue dañado cuando intentaba rescatar a un tripulante de un barco pesquero en alta mar.

Según trascendió, un lingote del barco se cortó e impactó al helicóptero, el cual, en medio de las inclemencias del clima, emprendió de inmediato su retorno a tierra.

En ese trayecto, a 107 millas de Puerto Deseado, debió acuatizar, ya que las roturas impedían continuar el viaje.

Bajo esas circunstancias, en un bote salvavidas cuatro navegantes se pusieron a salvo, mientras que el piloto y su acompañante se quedaron en el helicóptero pa-



▲ Los restos del helicóptero Puma de la PNA, accidentado el lunes en las costas del Chubut.

ra tratar de mantenerlo estable, labor que resultó infructuosa.

En la antevíspera, buzos del Servicio de Salvamento de la Armada, a bordo del buque oceanográfico ARA "Puerto Deseado", y de la Prefectura Naval, quienes arribaron con otro helicóptero de

esa institución, lograron rescatar la aeronave accidentada y ubicarla a bordo del rompehielos "Almirante Irizar".

Los restos del helicóptero serán trasladados por vía terrestre a San Fernando, para realizar las pericias de rigor.

El rompehielos, al mando del capitán de fragata Eugenio Pachin, fue recibido en nuestra ciudad por autoridades de la PNA y de la Marina. Después de cargar combustible, retornó al continente blanco para cumplir con la última etapa de la campaña 1999/2000.

Regreso a Ushuaia el buque de turismo que fue rescatado por el rompehielos "Irizar"

El séptimo crucero antártico del "Clipper Adventurer" según sus pasajeros: "Una gran aventura, inesperada pero muy excitante"

Ayer a la mañana, el "Clipper Adventurer" regresó al puerto de Ushuaia, terminando así su séptimo crucero antártico de esta temporada estival. Por la tarde volvió a partir hacia el sur. El 31 de enero pasado, este buque de pasajeros había quedado atrapado en el hielo como consecuencia del viento y las corrientes, justo al sur del círculo polar antártico, y debió ser rescatado y remolcado por el rompehielos argentino ARA "Almirante Irizar", en una operación que distrajo casi cuarenta horas del trabajo habitual que la nave de la Armada cumple en la Antártida. El centenar de pasajeros de este viaje, en su mayoría norteamericanos, desembarcaron ayer del "Clipper Adventurer" para abordar de inmediato un avión que los llevaría de regreso a sus hogares. En el mismo aeropuerto, durante el preembarque, algunos de ellos aceptaron dialogar con *el diario* sobre la "excitante" experiencia que significó el momento intenso vivido con el rescate.

Emilio Urruty

Periodista de la redacción de
EL DIARIO del Fin del Mundo



Casi todos ellos han superado la barrera de los 60. Ya no están atados a sus trabajos, hace muchos años terminaron de criar a sus hijos, y con todo el tiempo libre, casi toda la experiencia y el dinero suficiente como para hacerlo, se dedican a recorrer el mundo.

Son los turistas que, cada verano, llegan a Ushuaia para saltar desde aquí a la Antártida, acaso único destino en el planeta que les falta para completar sus nutridos pasaportes.

Embarcados en más o menos lujosos navios, que hacen el viaje de crucero de ida y vuelta hasta la península

la antártica, estos pasajeros sólo buscan decorar sus años maduros con una buena historia para contarle a los nietos.

Ya vivieron las emociones africanas de leones y rinocerontes acercándose al jeep del safari fotográfico, ya montaron en exóticos camellos con las pirámides egipcias como telón de fondo, ya recorrieron la Muralla China y se hicieron llevar en un rickshaw por las calles de Shanghai.

¿Qué lugar les queda —antes de la Luna—, si no visitar la verdadera última frontera, el Antártico, el helado continente blanco? Cualquier otra propuesta les sonaría a mero *minutismo*.

Entre los miles que nos visitan cada temporada, muchos, muchísimos, son estadounidenses. Tal era el caso de los pasajeros del buque "Clipper Adventurer", cuyo séptimo crucero antártico culminó ayer, a su arribo al puerto de Ushuaia. Además de los procedentes de los Estados Unidos, había a bordo unos pocos pasajeros canadienses, algún turco, israelíes y un par de brasileños.



El buque de pasajeros "Clipper Adventurer" entró ayer al puerto de Ushuaia por la mañana, y volvió a zarpar a eso de las siete de la tarde. Estuvo el tiempo justo para recambiar pasajeros y reabastecerse. En su casco se notaban las marcas que había dejado el hielo que lo aprisionó a la altura del círculo polar antártico.

El rompehielos colaboró en el rescate de un helicóptero Puma que había realizado un amerizaje de emergencia a 198 km de la costa de Puerto Deseado.

un helicóptero Puma perteneciente a esa institución que había realizado un amerizaje de emergencia a 198 km de la costa de Puerto Deseado, provincia de Chubut, donde perdieron la vida dos de sus seis tripulantes tras intentar evacuar al cocinero de un pesquero argentino en alta mar con motivo de una emergencia médica. Por último, ingresó a Isla Decepción (Fuelles de Neptuno) el 29 de abril, tras 20 años de ausencia, y tomó contacto con el buque alemán Polar Stern con el cual se coordinó una visita cruzada. La misma se extendió por espacio de dos horas y se aprovechó para hacerle entrega de unas muestras científicas que iban a ser depositadas en la base Jubany hasta su llegada.

En resumen, pese a esta innegable cuota de riesgo, el continente blanco sigue siendo hoy un polo de atracción turística irresistible para quienes gustan del denominado "turismo aventura", es decir, personas que no temen desafiar los elementos a la hora de pasar unas vacaciones a varios cientos de millas de su hogar. El quinto continente en tamaño del mun-

Actualmente existen en la Antártida unas 40 bases permanentes, seis de ellas pertenecen al Gobierno argentino.



PUBLICO

R 251200 ABR 00

FM ROMI

TO ANAN - RHAI

INFO COOP - SGNA - SIIN

BT

17/19 APR SE REALIZO EN LONDRES LA XXIV ANTARTIC TREATY MEETING OF EXPERTS. DURANTE LA MISMA SE EFECTUARON REITERADAS MENCIONES A LA EXCELENTE

LABOR DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y SU ARMADA, EN DIFERENTES ASPECTOS (SAR, APOYO METEOROLOGICO, ETC.). EN ESTE FORO UN TRIPULANTE DEL BUQUE

CLIPPER ADVENTURE, COMENTO AL PLENARIO DE EXPERTOS, Y AGRADECIO MUY ELOGIOSAMENTE, EL ACCIONAR DEL (RHAI) PARA BRINDARLE AUXILIO EN LA

ANTARTIDA, EN OPORTUNIDAD DE ENFRENTAR UNA SERIA EMERGENCIA. FINALIZADA LA REUNION SE ACERCO AL SUSCRITO Y LE PIDIO QUE HICIERA

LLEGAR AL COMANDANTE Y DOTACION DEL (RHAI) EL RECONOCIMIENTO DE TODA LA TRIPULACION DEL CLIPPER ADVENTURE.

BT

NNNN

do es hoy un gigantesco laboratorio abierto donde los científicos de todas las naciones se esfuerzan por desentrañar pistas que nos permitan descubrir la historia de nuestro planeta y detectar señales que anticipen cualquier signo de polución global.

Actualmente existen en la Antártida unas 40 bases permanentes, seis de ellas pertenecen al Gobierno argentino. Los sucesivos gobiernos constitucionales de nuestro país han convertido esta cuestión en una verdadera "política de Estado" al estar comprometida la soberanía del sector Antártico Argentino cuya importancia no puede soslayarse a la luz del enorme potencial en reservas ic-tícolas y riquezas minerales que el mismo encierra y que aún permanecen en gran medida inexploradas. ■

OTRAS FUENTES

- Informe Oficial remitido por la Armada Argentina a la Dirección Nacional del Antártico sobre Contribución de la CAV 99/00 de fecha 15/05/00.
- Diarios: *La Nación*, *Clarín*, *La Nueva Provincia*, *Tiempo Fuego*, *El Diario del Fin del Mundo*, *La voz del interior*, *Gaceta Marinera*.