LAS REPARACIONES Y LA VELA DEL *"SIMPSON"*

*Eri Solís Oyarzún**

El quehacer de las Armadas está inserto en la Relaciones Internacionales entre las naciones. En las reparaciones del Submarino "Simpson" en Filadelfia, dicha realidad quedó en evidencia cuando el Departamento de Estado se opuso a la transferencia de un snorkel a la unidad. Pero, en compensación el Astillero instaló una vela que perduró en forma de Museo de la Fuerza de Submarinos.

Finalizado mi mando de escampavía en la Tercera Zona, fui destinado al Departamento de Planes de la Dirección General de los Servicios, en esa repartición recibí la orden de embarcarme en el *"Simpson"*. El 27 de enero de 1967, relevé del mando a mi estimado amigo Capitán de Fragata Julián Bilbao Mendezona. Para sellar la entrega nos hicimos a la mar en la unidad y nos sumergimos a 360 pies. Con la emotiva recepción se cumplían las expectativas de mi ingreso a la Escuela de Submarinos un ya lejano año 1955.

El submarino, en aquellos tiempos, formaba parte de la Escuadra a cargo del Contraalmirante Jorge Swett Madge. Durante los primeros meses del año, se llevó a cabo un intenso entrenamiento individual (MEF) en el área Quintero-Valparaíso con frecuentes sumergidas y una exhaustiva Inspección de Arribo. Terminado este período, la unidad zarpó a Talcahuano el 9 de abril con el propósito de efectuar las reparaciones anuales de rutina. En el Astillero de la Armada (ASMAR) fue sometido a una prolongada inspección de casco en los diques *"Mutilla"* (ARD2) y dique seco Nº 1. Después de cinco meses de recorridas y finalizadas las pruebas de velocidad en superficie, 19.5 nudos con las cuatro máquinas full avante, se dio por terminadas las reparaciones y se zarpó de regreso a Valparaíso el 8 de septiembre. Pero, el buque quedó limitado a operaciones en superficie; la restricción se debía al anormal gaseo de las baterías, las celdas habían sobrepasado la vida útil estipulada por el fabricante y tenían que ser reemplazadas. Asimismo, la unidad requería de reparaciones para recuperar las condiciones operativas de diseño tanto del casco, armamento, sus complejos circuitos, maquinarias principales y auxiliares.

La situación me planteaba como Comandante diversos desafíos, entre ellos: conservar la moral y espíritu de superación del personal, mantener el alto grado de entrenamiento alcanzado por la dotación y apresurar la decisión de la superioridad para enviar al *"Simpson"* a reparaciones largas (overhaul) en Estados Unidos de Norteamérica. Para superar los retos, el submarino conservó

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. Destacado Colaborador de Revista de Marina, desde 1984.

la dotación completa y los transbordos se redujeron al mínimo indispensable; se desarrolló un programa de actividades equivalente a una unidad operativa, con frecuentes desplazamientos por el litoral y mantuvo una reiterada correspondencia con el alto mando en relación a las reparaciones.

La Escuadra dispuso la ejecución de un crucero de instrucción independiente en el área norte del país, en consecuencia el *"Simpson"* se desatracó del molo de abrigo el 2 de noviembre. Durante la navegación y permanencia en puertos aislados se intensificó las prácticas de zafarranchos por guardia y generales incluyendo sumergidas simuladas con diversas fallas programadas, lanzamiento de torpedos MK14 y 27 con conos de ejercicio y las consiguientes faenas de recuperación, etc. Se recaló a Puerto Aldea, Coquimbo, Bahía Inglesa, Caldera, Chañaral, Taltal, Antofagasta, Iquique, Arica, Tocopilla, Mejillones, Juan Fernández y Talcahuano. En el último puerto se entregaron las armas utilizadas en los ejercicios al Subdepartamento de Torpedos para su mantención y recorrida. El viernes 15 de diciembre recaló al puerto base, dando fin al período de instrucción y se atracó al costado del crucero *"O'Higgins"*.

La Escuadra, ahora bajo el mando del Contraalmirante Fernando Porta Angulo -futuro Comandante en Jefe de la Armada- ordenó la participación del submarino en la celebración del bicentenario de Chonchi. Aprovechando la ausencia de la guardia con permiso anual, se embarcó la banda instrumental de la Insignia. El bombo se acomodó en la escotilla de acceso al cañón, pues el tamaño del instrumento impedía introducirlo a los departamentos interiores. Con las últimas luces del 8 de febrero de 1968, el submarino se acoderó al molo de abrigo de Chonchi. La dotación participó con entusiasmo en las ceremonias y festejos programados: una sección de fusileros izó el pabellón nacional en la plaza y desfiló con marcialidad ante las autoridades presentes, siendo ovacionados por la multitud; una orquesta de voluntarios amenizó la cena de gala, con que se coronó el aniversario. El lunes 12, el buque se desplazó a Castro por un día, luego levó anclas para arrumbar a Corral. En todos los puertos se autorizó visitas a bordo y numeroso público recorrió las dependencias de la nave, evidenciando gran interés y admiración. La grata y singular comisión finalizó el sábado 17 de febrero, para finalmente amarrarnos al costado del buque Insignia en Valparaíso el 21 de febrero.

Terminado los permisos anuales y con la dotación completa, el submarino abandonó el puerto base y zarpó a Talcahuano el 17 de marzo, con el objeto de realizar una inspección de casco en Asmar. Ingresó al dique *"Mutilla"* por 24 horas con tal propósito. El martes 19, atracó al molo 500 donde se le emplazó el cañón de 5 pulgadas y se embarcó la dotación de munición. Se realizó un tiro de prueba sobre la roca Quiebra Ola en las afueras de la bahía de Concepción. Terminada la práctica en forma satisfactoria, se gobernó en demanda de Valparaíso donde arribó el 21.

En el período comprendido entre el 25 de marzo y 19 de abril, el *"Simpson"* cumplió un activo programa de entrenamiento individual en el área Valparaíso-Puerto Aldea. Éste contempló maniobra logos carga liviana, tiro de cañón y lanzamientos de torpedos. En la primera semana de mayo el sumergible se desplazó a Talcahuano con la intención de someterlo a reconocimientos, pruebas del casco, baterías y equipos con mira a eventuales reparaciones. Una comisión de expertos británicos lo examinó para evaluar la factibilidad de efectuar el overhaul en el Reino Unido. Se intensificaron las visitas de las Direcciones, incluso concurrió a bordo el Director General de los Servicios, Almirante

Swett. Finalmente a mediados de junio, el Comandante en Jefe de la Escuadra comunicó la decisión de la Armada de realizar el overhaul del *"Simpson"* en Estados Unidos en el Astillero Naval de Filadelfia, terminando así la dilatada incertidumbre. Se procedió a depositar en los subdepartamentos de Talcahuano el cañón de 5" con su respectiva munición, los torpedos, herramientas e instrumental innecesario susceptible de extravío. Concluidas las faenas y transferencias se zarpó a Valparaíso el 21 de junio, recalando al día siguiente.

En el puerto base se aceleraron los diversos preparativos de las reparaciones destinadas a recuperar las capacidades operativas del material de la unidad; los oficiales de cargo contaban con la asesoría de las Direcciones Técnicas -las que contaban con las experiencias aportadas por el *"Thomson"*- para elaborar una exhaustiva Lista de Defectos tentativa y valorada. Al mismo tiempo, se debía cuidar de la mantención de los sistemas, circuitos, equipos y maquinaria; como también era necesario preocuparse de la conservación del casco y la presentación de la superestructura y habitabilidad. Asimismo, se otorgó permiso y facilidades al personal para solucionar los problemas familiares a suscitar por una larga y lejana ausencia. El *"Simpson"* fue subordinado a la Primera Zona Naval desde el 1º de julio, pues ese mando tenía que emitir la Orden de Viaje para la comisión al extranjero. Dentro de este bullente quehacer, se ordenó al submarino participar en la filmación de la película *"Ayúdeme Usted Compadre"* dirigida por el prestigioso profesional don Germán Becker, tarea realizada con alegría y plena satisfacción de los protagonistas.

A fines de agosto, se rellenaron los niveles de víveres, consumos y repuestos necesarios para el viaje a Filadelfia. El Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval Contraalmirante Quintilio Rivera M., acompañado por su Estado Mayor, realizó una exigente revista de tenida y departamentos y luego despidió a la dotación en nombre de la Armada el 6 de septiembre. Dos días más tarde la nave levó anclas con destino al Astillero norteamericano, previa escala en Panamá. En relación a la tripulación, debido a las disposiciones adoptadas, ésta destacaba por lo homogénea, impecable conducta y excelente tenida marinera; el condestable del buque era el distinguido S.O. (M.) Luis Izunza. En la Cámara de Oficiales reinaba un cálido clima de confianza, armonía y camaradería. Un hecho digno de resaltar, siete de los ocho tenientes miembros ascendieron al grado de almirante; el Jefe de Cámara era mi recordado amigo Capitán de Corbeta Fernando Campos O.

El SS "Simpson" zarpando de Valparaíso.

El buque amarró al muelle de la base naval estadounidense Rodman el 16 de septiembre; al mediodía siguiente emprendió el cruce del canal de Panamá e ingresó al Caribe a las 20:00 horas, poniendo proa hacia el paso Windward. Al transitar al Atlántico, se mantuvo una estrecha vigilancia sobre un huracán situado en las cercanías de Puerto Rico progresando en dirección general NW. Ingresó sin novedad a la boca del río Delaware al amanecer del martes 23, embarcando al práctico a las 07:00. El piloto, al comprobar el profesionalismo con que el equipo del puente llevaba la derrota, no interfirió en su labor, y en las próximas travesías del submarino por el río se presentó como voluntario. A mediodía entró a la dársena del Astillero y se amarró

en el muelle "D". Esperaban el arribo del *"Simpson"* el Contraalmirante Raúl Montero C., Jefe de la Misión Naval de Chile en Washington, el Capitán de Navío F. W. Gooch Jr., Director del Astillero, el Capitán de Corbeta D. Mathews, oficial enlace del Astillero y otros jefes de la Base Naval y de la Misión.

La última semana de septiembre, el suscrito estuvo dedicado a las visitas protocolares y de coordinación con el Comandante en Jefe del 4º Distrito U.S.N. Contraalmirante R. H. Speck, el Comandante de la Estación Naval de Filadelfia y la directiva del Astillero y la Misión Naval, me acompañaba el Teniente 1º Osvaldo García A. como Ayudante y Secretario. En las conversaciones informales con las autoridades norteamericanas nos percatamos de cierta prevención ante la presencia de la unidad chilena, dicha disposición de ánimo se originaba en el censurable comportamiento del personal de naves sudamericanas que nos habían antecedido. La desconfianza se diluyó y transformó en una cálida afección con el pasar del tiempo, debido al ejemplar y tradicional buen comportamiento de la dotación. Mientras tanto, la tripulación con sus pertenencias y vestimentas se alojó en el edificio Nº619 y los oficiales en el B.O.Q.; mientras las oficinas, pañoles y dependencias del buque se instalaron en el edificio Nº 50.

Con los directivos del Astillero, entre ellos el Jefe de Reparaciones de los Submarinos (Type Desk Command) Capitán de Fragata F. P. Brown, hubo numerosas reuniones preliminares. Se nos entregó un libro de gran volumen con las Órdenes de Trabajo (O.T.) elaboradas, siguiendo las nuevas normas vigentes con las respectivas valoraciones. Aclaraban que las inspecciones y recorridas de máquinas, sistema o circuito no contenían los costos de los trabajos y repuestos para reparar los defectos evidenciados. A fin de cubrir el importe de las reparaciones contempladas por el overhaul, disponíamos de un crédito de 5 millones de dólares y para repuestos 3 millones de igual moneda.

El Jefe del Departamento de Abastecimiento, Teniente 2º Román Fritis Pérez, era el encargado de ejercer el control de estos fondos, tarea que cumplió con rigurosa exactitud a pesar de lo rudimentario de sus máquinas calculadoras y llamando la atención de sus similares norteamericanos.

Desde los primeros contactos con el Astillero expresamos nuestro vivo interés por instalar al submarino un snorkel; a pesar de no estar contemplado en el Libro de las OT, la petición fue acogida favorablemente, sugiriendo obtener la anuencia de la Armada de Estados Unidos. Por su parte, el Almirante Montero aceptó con gran interés la iniciativa y se comprometió personalmente en las gestiones realizadas en Washington. Concertó y asistió con el suscrito a las visitas al Pentágono y al Departamento de Material de la Armada Norteamericana del cual dependía el requerido sistema. A su vez, el Astillero coordinó una reunión con el Comandante de la Flota del Atlántico Almirante Rammage -legendario héroe submarinista- con sede en Norfolk. A la audiencia me acompañó el Comandante Brown del Astillero. En todos los niveles institucionales consultados, el requerimiento sobre el snorkel contó con una franca y favorable acogida.

La Reunión de Arribo presidida por el Type Desk Command, Comandante Brown y la asistencia de los oficiales de cargo del *"Simpson"* se realizó el 18 de diciembre. Se escogieron y definieron los trabajos a realizar por el Astillero y por el personal del buque. Se hicieron las previsiones de fondos destinadas a la instalación del snorkel, pues existía un equipo usado disponible, listo para ser montado previas reparaciones y las aprobaciones correspondientes; la construcción y emplazamiento de una vela hidrodinámica se desechó en beneficio de la modificación antedicha. La dotación se hizo cargo de una pesada carga de tareas tales como la recorrida de las 10.000 horas de las 4 máquinas diesel de propulsión, de los tubos lanzatorpedos y otros análogos

demandantes de gran cantidad de mano de obra.

La preparación profesional y especializada de la dotación se mantuvo mediante un programado empleo del Diving Trainer; asimismo las partidas de control de fuego asistían a prácticas en el Attack Teacher. Grupos de diez hombres realizaron cursos y entrenamientos contra incendio y control de averías en el Damage Control Center. Las facilidades y equipos los suministraba la Estación Naval, los que no tenían gran demanda. Los jefes de guardia -Ttes. Osvaldo García, Juan Mackay y Carlos Toledo- se esmeraron en obtener el máximo provecho de las frecuentes prácticas.

El Astillero dio comienzo a las reparaciones intensivas el 13 de enero de 1969. La supervisión y control de los trabajos referidos a la maquinaria de propulsión, eléctrica, circuitos de estiba, aire e hidráulico recayó en el Departamento de Ingeniería bajo la dirección del Teniente 1º Douglas Ashcroft S. y secundado por el Teniente 2º Sergio Martínez G. Se desarmaron y desembarcaron gran cantidad de bombas, componentes, equipos y cañerías de todas clases y tamaños. El 31 de enero, el buque entró al dique seco Nº 2, se cortaron extensos sectores del casco de presión con el propósito de extraer del interior de la nave máquinas y material voluminoso. En esta época se convocó a una importante reunión a la cual asistió la directiva del Astillero y el suscrito con algunos oficiales del *"Simpson"* para tratar sobre la instalación del snorkel, que en la práctica ya se encontraba aprobada por la Armada de EE.UU. Al comienzo de la sesión, tomó la palabra un representante del Departamento de Estado, quien afirmó: la Autoridad responsable de las relaciones exteriores de Norteamérica rechazaba la transferencia de material bélico confidencial a la Marina de un país inseguro; la resolución se fundamentaba en lo incierto del resultado de las próximas elecciones presidenciales en Chile. La tajante decisión de carácter político puso término a la posibilidad de contar con el ansiado snorkel. El buque salió de dique el 12 de mayo atracando al muelle E. Con los recursos ahora excedentes y en compensación, el Astillero construyó e instaló la Vela, entregó contramedidas electrónicas pasivas y otros elementos o equipos desclasificados. Por iniciativa de oficiales del buque, la Vela se diseñó simulando un snorkel alojado en su interior y se emplazó sobre el casco del *"Simpson"* el 7 de julio. En el proyecto destacaron por su creatividad los tenientes Jorge Llorente y Octavio Bolleli L.

Fotografía de la época que muestra la instalación de la vela.

Las múltiples y delicadas pruebas de aceptación de las reparaciones de los sistemas, circuitos y maquinaria del sumergible comenzaron en agosto. El mayor percance ocurrido durante el proceso fue la falla de la barredora del diesel de propulsión Nº 3 rectificada por el Astillero. Con todos los defectos y detalles subsanados, el buque estuvo listo para abordar las pruebas en la

mar a mediados de octubre. El 26 de dicho mes, el *"Simpson"* zarpó a realizar las cruciales pruebas, nos acompañaban algunos representantes del Astillero, quienes observaban con curiosidad y cierta ansiedad nuestras habilidades profesionales, pues sus vidas dependían de ellas. Desembarcado el práctico a mediodía, el buque se dirigió al área de pruebas de superficie; una vez concluidas satisfactoriamente, se puso proa para reunirse con el ARS *"Tringa"*, unidad que prestaría asistencia durante las sumergidas. El rendez-vous con la unidad de rescate se llevó a efecto al amanecer del 27 y se establecieron de manera adecuada las comunicaciones por radio y teléfono submarino.

A las 07:25, el *"Simpson"* se sumergió a profundidad de periscopio; la fluidez de los procedimientos dejó en evidencia el profesionalismo y los frutos de un metódico entrenamiento del personal para alivio de los inspectores norteamericanos. Asimismo, se pudo apreciar el riguroso control de las variaciones de los pesos del sumergible ejercido por el oficial de Estiba, Teniente Ashcroft. Una vez bajo la superficie se procedió a una sistemática y exhaustiva verificación del casco de presión, circuitos e instalaciones relacionadas con la impermeabilidad de la nave. La profundidad se aumentó en forma escalonada cada 50 pies hasta alcanzar los 200. Se afloró a las 10:15 horas y se gobernó para alcanzar el área de sumergidas profundas. A media tarde se iniciaron las pruebas programadas hasta llevar al submarino a la profundidad máxima de diseño sin registrar filtraciones ni anomalías. Al crepúsculo volvimos a navegar en superficie, reanudando el programa de comprobaciones estipuladas. A mediodía del 28, nos encontrábamos operativos, amarrados en la dársena del Astillero; sólo nos restaba finiquitar detalles, rellenar niveles y realizar las despedidas formales de rigor.

El personal del *"Simpson"* y familiares que los acompañaron a Filadelfia disfrutaron de una cordial acogida en el ámbito civil y, en particular, entre los compatriotas residentes. La nutrida colonia estaba liderada por un diligente ex servidor de la Armada, Sergio Vera M. y su cónyuge norteamericana. La tripulación se integró a este núcleo y colaboró con franco entusiasmo en eventos de carácter social y relaciones públicas para darle realce a la presencia chilena. Concurrió a una Feria Folklórica Internacional, donde asistieron 55 países; asimismo, intervino en un programa de televisión de amplia difusión conducido por el popular actor Bill Bennett, su acto tuvo elogiosos comentarios de prensa.

La irreprochable conducta, caballeroso comportamiento, marcial apostura y capacidad de trabajo de la tripulación despertó en el círculo naval local aprecio y respeto. El Comandante en Jefe del 4º Distrito Naval, Contraalmirante Veth me expresó, con profundo sentimiento, que nuestra presencia en la Estación Naval, había sido un ejemplo digno de imitar. El afecto despertado se retrató al zarpe del *"Simpson"* a mediodía del 1º de noviembre, a pesar del frío reinante, el muelle estaba atestado de civiles y marinos otorgándonos una emotiva despedida.

El próximo destino del buque era New London para llevar a efecto un breve e intenso período de reentrenamiento. Se navegó las aguas del río Thames para acceder a la Base de Submarinos, donde se amarró al muelle 11 Sur a mediodía del 2 de noviembre. Concluidas las visitas protocolares al Comandante en Jefe del Escuadrón de Submarinos Nº 2 y al Director de la Escuela de Submarinos, se coordinó el programa de actividades a ejecutar. Quien escribe había hecho dos cursos en la Escuela, el Básico y Comandante para Armadas Extranjeras Amigas. Oficiales y Personal asistieron a prácticas en simuladores operados y supervisados por profesores del plantel desde el 3 al 8 de noviembre. La unidad se hizo a la mar el 10 de noviembre para efectuar ejercicios en Long Island Sound. Durante estas navegaciones se detectó un chisporroteo anormal

en el conmutador del motor de propulsión Nº 2, ante esta circunstancia se puso término al adiestramiento y regresó a la base el 12 a mediodía.

El 13 de noviembre se celebró a bordo un consejo integrado por el Jefe de la Misión, Inspectores del Astillero, Asesores de la Base, Ingeniero de Cargo y el suscrito, debido a las graves repercusiones de la falla se dispuso su reparación en Filadelfia. En consecuencia el *"Simpson"* zarpó esa misma tarde e ingresó a la dársena del Astillero a las 13:00 horas del día siguiente. El rotor del motor se rectificó y balanceó en su emplazamiento hasta alcanzar resultados satisfactorios; paralelamente el Astillero había gestionado la transferencia de un motor nuevo en caso que los trabajos no lograran superar la emergencia.

Dada la conformidad a los trabajos, el sumergible zarpó de regreso al país vía Panamá, el 20 de noviembre previa escala en Norfolk para efectuar el degaussing en las instalaciones especiales de la inmensa base naval. Se fondeó en Colón en espera del piloto a las 08:30 del martes 25, el cruce del canal principió a mediodía y se atracó al muelle de Rodman al atardecer. Las autoridades navales estadounidenses otorgaron toda clase de facilidades a nuestra tripulación. Permanecimos hasta el 28, en que desabracamos con rumbo a Guayaquil.

El práctico ecuatoriano subió a bordo en la desembocadura del río Guayas en la mañana del domingo 30; condujo al *"Simpson"* hasta Puerto Nuevo donde quedó amarrado a media tarde. Esperaban el arribo, el Agregado Naval chileno Capitán de Fragata Marcos Ortiz G. y oficiales de la Marina de Ecuador. Se realizaron las visitas protocolares al Comandante en Jefe de la Zona Naval y autoridades civiles de acuerdo al programa. Después de una grata permanencia, la unidad levó anclas para navegar hacia el sur. Durante el tránsito en aguas internacionales se desarrolló un vigoroso y exigente entrenamiento que mostró la gran eficiencia adquirida por la dotación. Tras un corto y placentero paso por Arica, el *"Simpson"* retornó a Valparaíso el jueves 11 de diciembre y puso fin a una importante comisión de un año y tres meses. De inmediato, el submarino completamente operativo y adiestrado se reintegró a la Escuadra con la nueva silueta dada por la vela.

SS.-21 "Simpson" en la Antártica.

La vela, que tantas inquietudes y trabajos demandó, sobrevivió al submarino *"Simpson"*, pues, una vez retirado del servicio y dado de baja, la armazón se instaló en la Base Naval de Submarinos para servir como museo, guardando en su interior la historia, recuerdos e ilusiones de quienes pertenecieron al *"Servicio Semper Fidelis"*.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. *Historial del Submarino "Simpson", 1967 – 1970.*
2. *Bitácoras del Submarino "Simpson", 1967 – 1970.*