



*INSTITUTO DE  
ESTUDIOS  
HISTORICOS - MARITIMOS  
DEL PERU*



# **SUBMARINOS DE FABRICACION ALEMANA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERU**

*Pedro Alfonso Panizo Zariquiey*

67  
el 2  
Para el señor Almirante Oreste Indavecho Q.  
Honro de submarinistas extraordinarios.

**SUBMARINOS DE FABRICACION ALEMANA**

**EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERU**

1970 - 1983

BIBLIOTECA CENTRAL  
DIRINTEMAR  
Clasif: 359.981282/E92  
Nro. Inv.: 671992  
Fecha: 02/19/67



con el mejor afuera

Pedro Alfonso Panizo Zariquiey

*[Handwritten signature]*

Mayo 2005

SUBMARINOS DE FABRICACION ALEMANA

EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERU



© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO – MARITIMOS DEL PERU

Av. Salaverry 2487, Lima 27.

Telf.: 422-1861

Reservados todos los derechos de producción total o parcial, la fotomecánica y los de traducción.  
Impreso en el Perú.

# RECEPCION DE AL FONDO PANZO ZARIQUEY COMO MIEMBRO DE NUMERO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU.

DISCURSO DEL DOCTOR JOSE AGUSTIN DE LA PUENTE Y  
CANDAMO

Este Libro no hubiera sido posible producirlo sin el aliento de mi esposa Lily, el apoyo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú y de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú así como de todos los que participaron en la Comisión de Control de Construcción de Submarinos en la República Federal de Alemania, cuya actuación fue extraordinaria.



# RECEPCION DE ALFONSO PANIZO ZARIQUIEY COMO MIEMBRO DE NUMERO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU,.

## DISCURSO DEL DOCTOR JOSE AGUSTIN DE LA PUENTE Y CANDAMO

Señor Almirante Presidente del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.  
Señor General Francisco Morales Bermúdez, ex-presidente de la República.  
Señor Almirante Lizardo García Milera, representante del Comandante General  
de la Marina.  
Señores Almirantes, señores Oficiales, señoras y señores.

Por generosa designación del señor Presidente del Instituto me corresponde recibir al señor Vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey como miembro de número de nuestra corporación.

Diversas y plenamente legítimas son las razones que amparan el ingreso de Alfonso Panizo a esta casa. Su fidelidad a la vocación, su alta calidad como marino, su dignidad moral y su constante sentido ético de la vida son quilates centrales que explican su conducta y que se hallan en la entraña de su foja de servicios y de su vida cotidiana.

Es tarea central de la Historia, bien lo sabemos todos, penetrar en el alma de un documento para que exprese plenamente la vida de la cual es testimonio. La sobria y escueta relación de nombres, fechas y funciones de la foja de servicios del Almirante Panizo, entre 1955 y 1990, muestra la vida del oficial de Marina que desde Alférez de Fragata a través del cumplimiento del deber llega a la alta función de Almirante.

Nuestro nuevo colega, luego de los años escolares que vivió intensamente en el colegio de la Recoleta, con cuyo espíritu sigue vinculado, desempeñó en la vida de la Marina altas y diversas funciones de mando directo, de especialización técnica o de relación con diversas instituciones. Entre estas tareas deseo enumerar brevemente algunas que tienen relación con el esfuerzo docente y con la formación de oficiales.

Pienso que una reflexión no es impertinente; un oficial es de algún modo un maestro y si el oficial no es maestro es un oficial deficiente. El oficial es maestro en primer lugar por el ejemplo, en la vida privada y en la vida profesional en la Marina, y es maestro en la transmisión concreta de conocimientos; ese sentido docente del jefe, del jefe que debe ser docente en lo ejemplar de su actitud, es punto que importa subrayar creo, en este momento en que hacemos elogio de un oficial que sí vivió realmente ese sentido pedagógico de la autoridad, el mando como servicio, no el mando como abuso ni como autoridad material amparado solamente en la fuerza; el mando como razón y como ejemplo.

Entre 1966 y 1967 Alfonso Panizo es coordinador académico de la Escuela Naval, miembro del Consejo Académico de la misma Escuela, profesor de Trigonometría Esférica, de Navegación, de Mecanismos Básicos; más tarde entre 1981 y 1982 es Sub Director de la Escuela Naval.

Sin duda, en las responsabilidades citadas vivió Alfonso Panizo un especial entusiasmo en el trabajo cotidiano, cercano a la formación del hombre que es el marino; en este tema nos aproximamos a una reflexión fundamental y más importante en el Perú de la hora presente.

En la Marina, como en todas las tareas nacionales, es urgente poner énfasis especial en la formación del hombre antes que en la formación del profesional o el técnico; que el hombre conozca su dignidad de persona creada a imagen y semejanza de Dios, que entienda y acepte la existencia de un orden natural en la vida, que reconozca una clara jerarquía de valores, que posea en fin un sentido fresco de la solidaridad humana.

Aquí les pido proponerles otra reflexión: tal vez, en el Perú de las últimas décadas, el nivel de instrucción es un nivel en el cual el Estado y las entidades privadas, se esfuerzan por instruir; el nivel es muy modesto y más pobre es el nivel de la educación. Muchos peruanos identifican instrucción con educación cuando bien sabemos que son realidades absolutamente distintas; no es este un fenómeno peruano, es un fenómeno de los países iberoamericanos en conjunto, el culto de la instrucción, el culto de la técnica, el culto de lo metodológico y el desdén frente a la formación de la intimidad de la persona. Pienso en el ejemplo que hace poco una autoridad en temas educativos presentó: es el caso del hombre que domina la informática, que domina varios idiomas, que domina las disciplinas que le corresponde trabajar, pero es un hombre que carece absolutamente de un sentido moral en la vida; para él, el otro hombre es simplemente un instrumento para ganar el éxito y se desdeña lo que tiene que hacer por los valores de orden ético. Así como en otras épocas se hablaba de objetivos distintos en la vida del Perú, pienso que en el Perú de hoy día se podría afirmar como Sarmiento lo dijo para la Argentina en el siglo pasado: gobernar es poblar. Para el Perú se podría decir hoy: gobernar es educar, la educación del peruano antes que la instrucción.

Hoy se presenta el problema y los que trabajamos en la universidad lo advertimos todos los días; muchachos excelentes, con grandes condiciones pero que carecen totalmente de formación; inclusive los que vienen de colegios de alto nivel y de fama difundida en nuestra sociedad, que dominan repito la informática, varios idiomas y sobre todo las ciencias exactas, pero no han recibido una clase de ética, ni una clase de religión ni una clase que oriente al hombre en su conducta.

Pienso que nuestro nuevo colega en el Instituto, es un ejemplo de lo que un oficial de Marina puede hacer en este campo: todos somos maestros en esta tarea de difundir una cabal educación.

Además de funciones técnicas y de mando en diversas unidades de la Armada, fue Alfonso Panizo Agregado Naval a la Embajada del Perú en la República Federal de Alemania y Jefe de la Comisión de Control de la Construcción de Submarinos, materia del discurso que hemos escuchado, Director de los Servicios Industriales de la Marina, Director de Economía, antes de asumir la Comandancia General de la Marina.

El estudio que ha presentado el Almirante Panizo para incorporarse a este Instituto, es un esfuerzo serio, cuidadoso, analítico que muestra la preparación y el desenvolvimiento de un delicado encargo personal; aparece la formación del personal de los diversos niveles y una prolija atención de los detalles y de asuntos mayores.

Pienso que otra consideración es necesaria, me refiero a la importancia que el Almirante Panizo ha subrayado de la historia contemporánea, de la historia de nuestro presente, de lo que vivimos, de lo cual somos de algún modo actores.

Hace algunos años se pensaba que la historia del propio tiempo no era posible ni sería, hoy la posición es distinta en el campo de la historiografía; no se desconocen los riesgos de un posible apasionamiento que nubla el espíritu crítico, sin embargo mayores son los beneficios que se desprenden de un trabajo que, con rigor científico, estudia los hechos cercanos con un acopio importante de fuentes y con el testimonio de los mismos actores; además, en un ambiente como el nuestro, donde son escasas las memorias autobiográficas, es más urgente la investigación de la historia inmediata.

Todos lo vivimos de algún modo; el Perú es el país en Sudamérica que registra menor número de memorias autobiográficas; en otros países, toda persona que se jubila o que deja su tarea principal prepara sus memorias las publica o no, según las circunstancias. Yo siempre pienso que tiene que hacer con el carácter nuestro; los peruanos, como lo dijo Bolívar en una carta dura, somos muy reservados, y siempre lo somos, tenemos algo que puede ser o timidez o recato o temor a confiar cuestiones internas y no escribe el peruano memorias de su vida; por eso el trabajo como el de Alfonso Panizo es utilísimo porque es una suerte de memoria de su vida en un encargo especial con todo el material vivo y con el testimonio que él mismo encarna.

Bien sabemos la significación múltiple de los submarinos en la vida naval y en el desarrollo de la guerra moderna y el valor que han tenido en nuestra Marina de Guerra, asunto que bien ha estudiado y nos ha expuesto el Almirante Panizo. Se ha referido a los esfuerzos de Blume en los días de la guerra con Chile, la llegada de los primeros submarinos, que en este siglo está ligada al esfuerzo de la reconstrucción del Perú y al renacimiento de nuestra Marina.

Este es otro tema que los peruanos a veces olvidamos; los mayores aprendimos de nuestros padres lo que significaron las primeras décadas de este siglo en ese esfuerzo o el renacimiento del Perú sin apoyo de ninguna entidad, sin un solo país amigo, aparte del famoso discurso del Presidente de Venezuela

Guzmán Blanco que elogió la calidad heroica de nuestra defensa absolutamente solos, sin crédito; sin el préstamo de una sola esterlina o un dólar el Perú se levantó. Es lo que tanto reitera Basadre ¿qué levantó al Perú? dentro de ese proceso de resurgimiento del Perú llegaron los primeros submarinos y renació la Marina que había desaparecido en su poder naval ¿qué es lo que permite ese renacimiento del Perú? pues una suerte de espíritu secreto, de cariño al país rendido, al país postrado.

Basadre usa una expresión que a mí me parece muy bella y exacta: "Era una suerte de plebiscito cotidiano y silencioso, todas las mañanas nuestros abuelos fueron a trabajar porque creían en el Perú y porque le tenían cariño". Este es el camino de la reconstrucción del Perú.

A los estudiantes les asombra la comparación entre nuestro caso y lo que sucedió en la última guerra mundial, cuando los vencedores ayudan al renacimiento de los vencidos, lo que estuvo muy bien, evidentemente; en el Perú no hubo ayuda de ningún orden; el único protagonista del resurgimiento del Perú fue el espíritu que estaba encarnado en la generación de nuestros abuelos; en ese sentido, la llegada de los primeros submarinos es una muestra de eso, es como una expresión más de ese fenómeno de renacimiento del país.

En la historia de nuestros submarinos, que siempre encierra factores de riesgo, de coraje y de aventura en el mejor sentido de la expresión, que entre los marinos muestra cariño indeclinable y en los legos provoca admiración, la llegada de los famosos "R" sería la segunda promoción de submarinos que contemplamos en nuestra infancia y juventud en horas de crecimiento de nuestra Marina en la década del 20; es un hito insoslayable en la ruta que nos acerca a los submarinos alemanes cuya adquisición condujo nuestro recipiendario.

Es oportuno, como bien lo ha dicho Alfonso Panizo, citar aquí el testimonio de nuestro Presidente Honorario Federico Salmón de la Jara quien en un bello trabajo ha subrayado la importancia de estos submarinos, la generación de los "R" como se le podría llamar y lo que significaron en la Marina y en el Perú del tiempo; leo un pequeño fragmento del texto del Almirante Salmón: El empleo de los "R", los ejercicios y operaciones, trajo consigo un marcado avance en la operación y mantenimiento del torpedo como arma submarina, prácticamente no utilizada anteriormente por los buques de superficie; en cuanto a la tecnología en todos los campos de a bordo, fue muy grande el incremento de los conocimientos para oficiales y personal subalterno, en ingeniería, electricidad, uso y mantenimiento de grandes plantas de baterías, sistema de ataque, comunicaciones, armamento y demás instalaciones propias del submarino".

En el discurso que hemos escuchado con atención, se reconoce las calidades del Oficial de Marina que es Alfonso Panizo; están presentes: la minuciosidad en la preparación de la tarea, el adiestramiento del personal, el progresivo análisis de las circunstancias, en suma el mejor elogio tal vez estaría en decir que nada se dejó a la improvisación.

## SUBMARINOS DE CONSTRUCCIÓN ALEMANA EN LA

Al recibir pues en esta casa al Almirante Panizo y al expresarle el saludo de la corporación y de sus Miembros de Número, amigos cercanos, manifiesto de verdad la complacencia de todos los que trabajamos en esta casa que siempre hemos visto en él a un hombre que se esfuerza por ser fiel a sus principios y a un oficial de la más alta jerarquía identificado siempre con las mejores tradiciones de nuestra Marina de Guerra.

Muchas gracias.

Comprendo que la opinión de los submarinos de construcción alemana en nuestra Marina de Guerra y en sus viejos históricos días no deben perderse.

Creo al mismo tiempo que la historia debe irse escribiendo conforme pasan los hechos, el cual no lo es más se sumará con el transcurrir del tiempo, sea la totalidad de la construcción o sea solamente lo más pronto posible. Hay experiencias vivas de quienes que han participado en acciones en el mismo momento y recuerdan las cosas por el paso de los años, levantados los hechos, difiere algo más en algunos casos, naturalmente.

A veces, cuando un Oficial de Marina ha sido objeto de demostraciones de afecto de parte de sus subordinados y la información, llevada a cabo por personal a su alrededor, hace el deber de hacer saber que los hechos se conozcan y pagar los honorarios y el valor de su vida que ellos no tendrán el privilegio de compartir con nadie, igual como lo que se ha dado en el trabajo se ofrece con personas que pertenecen en el punto de vista de la vida y lo hacen con honor, con el mismo espíritu de colaboración, entregando muchas veces sus regimientos, infantería, artillería y otros, para que se pueda, sobre todo, porque sea tipo de colaboración, como se ha dado, para la Marina.

Como un Oficial y un Comandante de los submarinos se han ofrecido muchas veces, de manera que se ha hecho mucho para tenerlos en la guerra, como se ha dado, para que se pueda, sobre todo, porque sea tipo de colaboración, como se ha dado, para la Marina.

Por que, cuando se ha dado, sobre todo, porque sea tipo de colaboración, como se ha dado, para la Marina.



# SUBMARINOS DE CONSTRUCCIÓN ALEMANA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

## INTRODUCCIÓN

Cuando se me comunicó que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, en Asamblea General Extraordinaria, había tenido la generosidad de aceptar la propuesta de mi adhesión como miembro de número, sentí que se me concedía un inmenso e inmerecido privilegio, por la admiración, el cariño y el respeto que siempre despertaron en mí sus miembros, civiles y navales, por la labor que realizan, manteniendo latente el espíritu tradicional de nuestra Marina de Guerra, labor que llevan a cabo sin reclamar ni esperar otra recompensa que la certeza de estar cumpliendo con sus principios navales y sus costumbres de hombría de bien. Al escoger el tema, no dudé en elegir la parte de mi carrera naval que ha ocupado el mayor tiempo de la misma y me ha deparado las más grandes satisfacciones: **Los submarinos.**

Considero que la aparición de los submarinos de construcción alemana en nuestra Marina de Guerra, marca un hito histórico cuyos momentos no deben perderse.

Creo, al mismo tiempo, que la historia debe irse escribiendo conforme ocurren los hechos; el juicio sobre ellos se formará con el transcurrir del tiempo, pero la fidelidad de la narración debe rescatarse lo más pronto posible. Hay experiencias acerca de actores que han participado en acciones en el mismo momento y circunstancias, pero, por el paso de los años, la versión de los hechos, difiere entre ellos, en algunos casos, notablemente.

Además, cuando un Oficial de Marina ha sido testigo de demostraciones de sacrificio, de valor, de entrega a la Institución, llevadas a cabo por personal a sus órdenes, tiene el deber moral de hacer que los hechos se conozcan y puedan ser admirados y servir de ejemplo para quienes no tuvieron el privilegio de compartir esos instantes. Igual debe hacerse cuando en el trabajo se alterna con personas que participan en el logro de un objetivo común y lo hacen con honradez, con sincero espíritu de colaboración, postergando muchas veces sus legítimos intereses empresariales; esto debe dejarse escrito, sobre todo, porque ese tipo de situaciones, por desgracia, son poco comunes.

Cuando en el cumplimiento de las obligaciones se han obtenido buenos resultados, las experiencias deben hacerse conocer para beneficio de las generaciones venideras que pueden encontrarse en circunstancias parecidas.

Por estas razones he querido escribir sobre hechos contemporáneos y espero que quienes han tenido participación en éstos y otros similares o relacionados con ellos, se animen a escribir sobre lo suyo, para que nuestra historia sea lo más veraz posible, para dar a conocer quiénes cumplieron a

cabalidad su misión dando de sí todo lo que su capacidad les permitía, para que sirvan de ejemplo y puedan recibir el respeto y admiración que sus actitudes les han hecho merecer.

No creo en los homenajes póstumos, que generalmente cumplen una función protocolar, pero que niegan a quien los merece, el derecho de disfrutarlos.

En el trabajo que presento, me han criticado, con cariño, que aparecen demasiados personajes, pero ellos son los que hacen la Historia y quisiera no haber pasado por alto a ninguno de los que conformaron las Comisiones de Control de Construcción de los Submarinos en Alemania ni a los componentes de las primeras dotaciones.

Tuve a mi cargo, como Jefe de la Sección de Personal del Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos, la labor de selección de las dotaciones de la Primera Comisión y años más tarde, la Jefatura de la Segunda Comisión. Trabajé con personal naval que tuvo, a mi entender, un rendimiento excepcional que se reflejó en resultados y para estos marinos todos los elogios serán pocos. Me refiero en este trabajo solamente a quienes estuvieron directamente a mis órdenes; dejo a la brillantez de quienes también fueron Jefes de Comisión, hacer lo propio con quienes trabajaron con ellos.

## EN BUSCA DE RENOVACIÓN.

La historia de los submarinos, como arma de la Marina de Guerra del Perú, se inicia realmente en el invierno de 1864, cuando el ingeniero danés don Federico Blume Othon, le propone al presidente Pezet, la construcción de una nave de guerra, capaz de navegar debajo de la superficie del mar, con el poder suficiente para volar por los aires a la escuadra española que se había apoderado de las islas de Chincha. Presenta gráficos y planos de su invento, que pone a disposición del Gobierno, con el único interés de servir a la tierra que lo había acogido, pero como ha sido estigma permanente en el Perú, los políticos de entonces se enfrascaron en apoderarse del gobierno, Pezet fue traicionado por Mariano Ignacio Prado, éste se hizo del gobierno del país, la escuadra española cayó vencida en 1866 y nadie se preocupó más por este invento que nos pondría en gran ventaja sobre las Marinas de esa época.

Cuando se desatan los problemas con los vecinos del sur, Blume inicia la construcción de su invento en el puerto de Paita, donde trabajaba en el ferrocarril, luego de haber ofrecido, por escrito, su invento a Prado, creyendo que éste había comprendido la importancia de esta nueva arma, para enfrentar el conflicto con Chile. Prado no entendió de qué se trataba y no hizo el menor caso al ofrecimiento.

Blume dirigió y solventó la construcción del submarino, apoyado por el personal y equipos de la maestranza del ferrocarril y logró poner en el agua para

prueba su embarcación, el 12 de octubre de 1879. El sacrificio del Almirante Grau se había producido cuatro días antes.

En noviembre de 1879, el submarino es desembarcado en el Callao y después de muchas dificultades Blume llega a convencer al Presidente Piérola de la bondad de su invento y se presentó la oportunidad de probar sus bondades con la llegada del "Blanco Encalada" y el "Cochrane", que, parece ser, fueron avisados del ataque que los esperaba desde bajo la superficie del mar y se retiraron hacia el oeste. Cuando esperaba una nueva oportunidad por la llegada de más buques enemigos, encontró los restos de su nave, que alguien había ordenado destruir, dando como pretexto la posibilidad que cayera en manos del enemigo.

Hasta muchos años después, no fue posible cristalizar la incorporación de submarinos a la Marina de Guerra del Perú.

La Marina de Guerra del Perú inicia sus adquisiciones de submarinos en 1911, incorporando a su flota los sumergibles "LAUBEUF" tipo SC, construidos en los astilleros de Chalón Sur Saône, Francia, de la Casa Schneider y Cía., tomando su nombre del inventor del sistema, Ingeniero Laubeuf.

Las características principales de estas Unidades de doble casco, eran:

Eslora	46.25 mts.
Manga exterior	4.50 mts.
Desplazamiento en superficie	290 tons.
Desplazamiento en inmersión	435 tons.
Velocidad en superficie	12.79 nudos
Velocidad en inmersión	8.00 nudos
Radio de acción en superficie	1225 millas
Radio de acción en inmersión	96 millas
Profundidad máxima	30 mts.

Estos datos han sido tomados del libro "**Los sumergibles Laubeuf**" editado en 1916, cuyo autor es el Teniente Primero César A. Valdiviezo y que me obsequiara el Señor Almirante don Jorge Luna García, submarinista de virtudes excepcionales.

Estos sumergibles, bautizados como "Ferré" y "Palacios" hacen que la Marina de Guerra del Perú, sea la segunda de América que incorporó submarinos a sus Fuerzas Navales, pues hasta entonces, solamente la de los Estados Unidos de Norteamérica había iniciado, en 1902, sus actividades submarinas, con la incorporación del submarino USS "Holland", mientras que el sumergible "FERRE" fue botado al agua en 1910 y con él se iniciaba la casa Schneider en esta clase de construcciones.

Estas unidades cristalizaban el empeño del ingeniero Federico Blume Othón, de dotar al Perú de un arma submarina, sueño que lo llevó a inventar un sumergible que, por falta de visión de futuro de algunas autoridades, que deberían

haberlo apoyado, no hubo oportunidad de contar con ella en las últimas décadas del siglo pasado.

La primera renovación se realizó ordenando construir cuatro submarinos tipo "R", en los astilleros de Electric Boat Co. en Groton, Connecticut, USA, entre 1924 y 1925.

Estas Unidades, fueron bautizadas R-1, R-2, R-3 y R-4, y se les rebautizó posteriormente como BAP "CASMA", BAP "ISLAY", BAP "PACOCHA" y BAP "ARICA"; fueron un escalón importante en el desarrollo de las actividades profesionales de los submarinistas peruanos en el mundo de los submarinos. Su incorporación a la Marina trajo consigo cambios en los procedimientos para la operación de las unidades: entrar en inmersión, salir a superficie, empleo de periscopios, lanzamiento de torpedos, efectuar cálculos de lanzamiento, etc.

Según nos narra el señor Contralmirante don Federico Salmón de la Jara en su libro **"Cuando los inolvidables "R" regresaron a los Astilleros de su construcción"**, éstos fueron los más modernos submarinos de su época, añadiendo que, en su edición del 21 de Abril de 1928, "The New London Day" informaba sobre el lanzamiento del "R-3", comentando: **"The R-3 at the time it skidded down the ways, was the finest and most modern submarine in the world.."**

Los "ERRES" desplazaban en superficie 576 toneladas y 686 toneladas en inmersión; contaban con cuatro tubos lanza torpedos y un cañón de 3 pulgadas en cubierta, pudiendo sumergirse hasta 60 metros de profundidad. Los "ERRES" fueron por muchos años escuela de operación de submarinos y, sobre todo, escuela de vida en ese mundo especial que se crea en cada unidad submarina.

En ellas se aprende a prescindir de las comodidades; se aprende, por ejemplo, a racionar el agua hasta extremos increíbles y a dormir en estrecheces que sólo disfruta quien ha vivido en estos buques; se hace hábito el compartir, solidariamente, las penas y las alegrías, los triunfos y los errores, entre los hombres que conforman la dotación de un submarino y entre quienes integran una División o una Flotilla.

Cuando estos submarinos habían celebrado ya 30 años de importantes servicios, entre otras actividades, patrullando nuestras costas durante la segunda guerra mundial, se inició su renovación con unidades construidas, para el Perú, también por Electric Boat Co., en Groton, cuyas características, equipos y sistemas significaron un avance en relación con los medios que, hasta entonces, se habían empleado en la Marina de Guerra del Perú.

Los submarinos tipo "SALSA" - años más tarde "SIERRA"-, fueron bautizados como "LOBO", "TIBURÓN", "ATÚN" y "MERLÍN" y posteriormente como "2 DE MAYO", "ABTAO", "ANGAMOS" e "IQUIQUE".

Su aparición en el medio naval peruano originó un reajuste en los métodos y programas de enseñanza de la Escuela de Submarinos que exigieron un mayor esfuerzo a las dotaciones para lograr la máxima eficiencia en su empleo.

Una de las novedades, el "Sistema de Control de Tiro", obligó a utilizar el ingenio para contar con un dispositivo de entrenamiento que permitiera la instrucción adecuada a los alumnos de la Escuela de Submarinos y el entrenamiento de las dotaciones de las nuevas unidades.

Según narra el Almirante Federico Salmón de la Jara, cuando los "ERRES" viajaron a la Base Naval de Cocosolo para reacondicionarse, en plena Segunda Guerra Mundial, el entonces Teniente Primero Alberto Ascenzo Cabello, conoció el sistema que empleaban los submarinistas norteamericanos para entrenar y con la ayuda del Maestro Williams, construyó un sistema propio para nuestras unidades.

Se instaló en la Escuela una réplica del "Puesto Central" con este ingenioso sistema, que reproducía muy diversas situaciones que podrían presentarse en superficie durante cualquier operación en el mar y, empleando los medios con que contaban los sistemas de control de tiro, se podían ejercitar a las dotaciones de los submarinos en llevar adelante ataques submarinos. Este "Puesto Central" lo hemos usado muchas promociones de la Escuela de Submarinos y también las dotaciones de las unidades, para mantener el entrenamiento.

Hubo que aprender a sustituir la "guitarra" en los cálculos de lanzamiento de torpedos, por un gran sistema eléctrico de engranajes y camones en el que se combinaba el ojo del Comandante para determinar "ángulos en la proa" a través del periscopio, con marcaciones y distancias tomadas por métodos diversos, auxiliados por el trabajo en el "Trazador de Estima" que calculaba, complementando los cálculos del "Director de Tiro", las intenciones del blanco, para que, con la decisión del Comandante, automáticamente se introdujeran las órdenes al torpedo, dentro del tubo lanza torpedos, a fin de hacer impacto en el blanco.

Cambiaron los métodos para entrar en inmersión y salir a superficie; el sonar trajo novedades igual que el "Equipo de Contramedidas Electrónicas" y más tarde el "Navegador por Satélite". Este equipo se instaló por primera vez en un buque de guerra de nuestra Marina a bordo del BAP "ABTAO", para participar en las Operaciones UNITAS de 1972, haciéndose cargo de su operación el Teniente 2º Carlos Gómez de la Torre, quien mientras duraron las operaciones; esperaba el paso de los satélites, mañana, tarde y noche, para determinar nuestra posición; hasta que un "veterano" en el uso de estos sistemas, a bordo de un submarino de la Marina Norteamericana, que participaba en las operaciones, lo introdujo en el "misterio del programa de paso del satélite", permitiendo al Tte. Gómez de la Torre tener algo de descanso, después de batallar con un equipo que le fue entregado el día anterior al zarpe.

En 1964, habiendo sido dados de baja, en la segunda mitad de la década del 50, los submarinos tipo "R" y, sobrepasada la primera década de servicio de los "SIERRA", se iniciaron las gestiones para renovar estas últimas unidades.

Se recurrió, inicialmente, a los constructores que desde 1924 habían sido los proveedores de unidades submarinas para nuestra Marina de Guerra y, que en 1965 estaban trabajando en el recorrido integral del BAP "2 DE MAYO" y del BAP "ABTAO".

La Electric Boat ofertó el submarino de ataque 304 A, y al Comandante de la Flotilla de Submarinos el entonces Capitán de Navío don Luis Ernesto Vargas Caballero, más tarde Vicealmirante, Comandante General y Ministro de Marina, le correspondió recibir la oferta del astillero, analizarla y emitir informe a la Superioridad Naval.

El análisis exhaustivo del Comandante Vargas Caballero, que abarcó el detalle de todos los sistemas del buque y su comparación con los correspondientes a los submarinos tipo "SIERRA", concluye afirmando que el submarino que nos estaban ofertado no significaba avance ni mejora en relación con los submarinos que teníamos en servicio y queríamos renovar.

Una pléyade de submarinistas, que ya había pasado el cincuentenario en lides de la profesión, sabía muy bien lo que necesitaba y cuál era el desarrollo, en ese momento, de las unidades submarinas en el mundo.

Se recurrió entonces a otros países; se recibieron ofertas de Inglaterra, Italia, Suecia y Alemania; ésta última presentaba un avance real y conveniente en el diseño de la unidad y sus sistemas componentes.

Se tomó pues la decisión de mandar construir dos submarinos tipo 209, en los astilleros de Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW) en la ciudad de Kiel, en la República Federal Alemana, de acuerdo con la oferta presentada por la firma Ferrostaal AG de Essen.

## FINANCIACIÓN.

La decisión de ordenar la construcción de los submarinos en la República Federal Alemana, obligó a buscar fuentes de financiación, para lo cual se sostuvieron conversaciones con la firma CITECO, representantes de Ferrostaal en el Perú.

El 24 de Junio de 1970 el Ministerio de Marina del Perú y el "Consortio Ferrostaal- Howaldtswerke Deutsche Werft AG", firmaron un contrato para la fabricación de "secciones" para dos submarinos, a entregarse en 1973-1974 y montadas en un país a determinar posteriormente.

El contrato fue firmado para la construcción de "secciones" porque en ese momento la República Federal Alemana estaba sujeta a las condiciones que habían impuesto los Aliados al terminar la segunda guerra mundial y una de ellas impedía la construcción, en los astilleros alemanes, de unidades submarinas de desplazamiento mayor de 600 toneladas, pero el impedimento no comprendía la construcción de secciones de submarinos.

Por esta razón, al terminarse de construir las secciones del que sería BAP "ISLAY", éstas fueron trasladadas a bordo de una barcaza a un puerto holandés, donde las secciones fueron soldadas entre sí y convertidas en una unidad submarina que luego fue remolcada a Kiel para su "reparación".

Este concepto original para la construcción de submarinos sólo fue empleado para el caso del BAP "ISLAY", ya que cuando estaba construyéndose el BAP "ARICA", para Alemania, las restricciones que pesaban sobre sus astilleros en relación al tonelaje de los submarinos que podían construir, haciendo innecesario el traslado, por secciones, a otro astillero no alemán para su ensamblado.

El contrato dio lugar a la firma de otros convenios: para fabricación de torpedos con la compañía AEG-Telefunken y con el Ministerio de Defensa Alemán, sobre ayuda oficial, en forma de asesoramiento y apoyo técnico, instrucción, supervisión de la construcción y examen de calidad y medidas de seguridad.

## **PRIMERA COMISIÓN DE CONTROL Y SELECCIÓN DE DOTACIONES.**

Desde que se dio a conocer la decisión de mandar construir los submarinos en Alemania, el entonces Capitán de Navío don Ramón Arróspide Mejía, más tarde Contralmirante y Ministro de Vivienda y Construcción, inició los estudios para determinar la organización de la Comisión que se encargaría del control de la construcción de las unidades, la preparación que recibiría el personal en el Perú y en Alemania, y la selección de los más idóneos para cubrir los diversos puestos.

Una condición que se impuso fue que no se afectara la eficiencia de las unidades que en ese momento formaban la Flotilla de Submarinos, que seguirían operando normalmente.

La Junta encargada de cumplir con estas funciones la presidió el Comandante de la Flotilla de Submarinos, Capitán de Navío don Ramón Arróspide Mejía y la conformaron los comandantes de las unidades submarinas: Capitán de Fragata don Raúl Sánchez Sotomayor, Capitán de Fragata don Oleg Kriljenko Buich, Capitán de Fragata don Jorge Salinas Sedó y Capitán de Fragata don Jorge Camino Rasso. (ver anexo al final del libro).

Esta Junta elaboró un documento, que muestra la seriedad con que se encaró la misión, el cual transcribo textualmente, que fue titulado:

**"Procedimiento y premisas para la selección de la Comisión".**

- "1. Sobre la base que el perfeccionamiento del contrato se "haga en Julio de 1970 y considerando el tiempo de "construcción, las fechas de comisionamiento de los buques "será:

" Perfeccionamiento	Julio 1970
" Tiempo de construcción	3 años
" Fecha de comisionamiento	1973-1974"
  
- "2. Selección del Comandante. Debe ser tal que pueda "permanecer como Comandante por lo menos un año después del "comisionamiento. En consecuencia:"
  - "- El Comandante del 1er. submarino debe ser un C de F que "deba ascender a C de N en Enero de 1975 (o después)
  - "- El Comandante del 2do. submarino debe ser un C de F que "deba ascender a C de N en Enero de 1976 ( o después)"
  
- "3. Selección del Segundo Comandante.- Por las mismas razones "debe ser:
  - "- Para el 1er. submarino un C de C que deba ascender a C de F "en Enero 1975.
  - "- Para el 2do. submarino un C de C que deba ascender a C de F en Enero 1976."
  
- "4.- Para Jefe de Ingeniería."
  - Para el 1er. submarino un oficial que permanezca como "Tte.1º "hasta Enero de 1975 ó después.
  - Para el 2do. submarino un oficial que permanezca como "Tte.1º hasta Enero de 1976 o después.
  
- "5. Para Jefe de Operaciones y Armamento.
  - "- Para ambos submarinos debe ser un oficial que permanezca "como Tte.1º hasta Enero de 1976."
  
- "6. Para Ayudante de Ingeniería.
  - "- Para ambos submarinos debe ser un oficial del grado de "Tte-1º ó Tte.2º que permenezca en el grado de Tte.1º hasta "Enero de 1978.

Propusieron para escoger por cumplir con los requisitos que establecieron y su propia evaluación:

<b>" COMANDANTES</b>	<b>C de F</b>	<b>C de N</b>
"C de C Alfonso Panizo Z.	1971	al 1975
"C de C Carlos Valdez de la T.	1973	al 1977
"C de C Luis Bardales V de V.	1974	al 1978
"C de C Rogelio Argüelles L.	1974	al 1978

<b>" SEGUNDOS COMANDANTES</b>	<b>C de C</b>	<b>C de F</b>
"Tte.1º Guillermo Tirado V.	1972	al 1976
"Tte.1º José García C.	1972	al 1976
"Tte.1º Guillermo Newton V.	1972	al 1976
"Tte.1º Manuel Rivadeneyra C.	1972	al 1976

<b>" JEFES DE INGENIERÍA</b>	<b>C de C</b>	<b>C de F</b>
"Tte.1º Ernesto Roca G.	1973	al 1977
"Tte.1º Alfonso Balaguer T.	1974	al 1978
"Tte.1º José Piaggio T.	1974	al 1978
"Tte.1º Alberto Dávila P.	1974	al 1978
"Tte.1º José Garfias	1974	al 1978

**" JEFES DE OPERACIONES**  
 " Selección para Escuela de Electrónica (2)  
 "

**" JEFES DE ARMAMENTO**  
 " Selección para Escuela de Electrónica (2)  
 "

**" JEFE DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES**  
 " Promoción actual de la Escuela de Submarinos  
 "

**" AYUDANTE DEL JEFE DE INGENIERÍA**  
 " Promoción actual de Escuela de Submarinos ,Electricidad (2)  
 "

**" DE INMEDIATO PARA COMISIÓN- CURSO ALEMÁN 1970**

" C de C Alfonso Panizo  
 " Tte.1º Guillermo Tirado  
 " Tte.1º Alfonso Balaguer  
 "

**" A LA COMANDANCIA**

" Tte.1º José García - Ayudante  
 " Tte.1º Raúl Pereira - Estación de Submarinos  
 " Tte.1º Guillermo Newton- Estado Mayor  
 "

**" A ESCUELA DE ELECTRÓNICA**

"(4) oficiales  
 "(x) alternativa: (2) de Submarinos (2) de Escuela Electrónica  
 "

**" CURSOS ALEMAN 1970**

" Tte.1º Naim Benavente

**" CURSOS ALEMÁN 1971**

" Tte.1º José García

" Tte.1º Guillermo Newton

" Tte.1º Ernesto Roca

" Tte.1º José Piaggio

" Tte.1º Alberto Dávila

" Tte.1º Juan Garfias

La Junta consideraba que con este procedimiento se podía lograr - manteniendo al personal necesario para las dotaciones de los submarinos en operación -, que integraran la Comisión los más idóneos para encarar la transformación que debía producirse al cambiar del sistema general de los submarinos americanos al de los alemanes, que contarían con una tecnología mucho más avanzada y bajo la influencia de la mentalidad algo diferente de los submarinistas alemanes, cuyos antecesores fueron, sin duda alguna, protagonistas de primer orden en las dos guerras mundiales.

Habría que tomar contacto con una Marina de cuyas hazañas estaban muy bien enterados los submarinistas peruanos que habían leído con gran interés del desempeño de Karl Doenitz, Gunther Prien, Otto Kretschmer, Herbert Schultze, Schepke, Mutzelburg, etc. y de quien después alcanzaría el grado de Contralmirante y resultaría gran amigo de muchos submarinistas peruanos, Erich Topp.

Para integrar la Comisión de Control de Construcción de Submarinos se nombró:

C de N Rómulo Aste Baptista, quien la presidía

C de F Jorge Novoa Altamirano

Tte.1º Guillermo Tirado Villena

Tte.1º Domingo Giribaldi Del Campo

Tte.2º Enrique Bustamante

Tte.2º Manuel Fernández Lino

A esta Comisión, que viajó a Alemania en Marzo de 1971, le correspondió tomar contactos iniciales con los representantes de la empresa Ferrostaal que financiaba la operación y había negociado los contratos de construcción; con los directivos y trabajadores del astillero Howaldtswerke Deutsche Werft -más conocido por las siglas HDW-, en cuyas instalaciones se construirían los submarinos.

Tomaron contacto, también, con las autoridades del Ministerio de Defensa Alemán que asesorarían en aspectos técnicos y de control de calidad de fabricación del casco, de los sistemas, de los equipos e instrumentos y fueron

también fuente permanente de consejo. Igualmente, con los directivos, representantes y trabajadores de las fábricas de Alemania Federal, Holanda y Francia, de los principales proveedores de equipos para los submarinos: Krupp Atlas Elektronik, AEG Telefunken, Signaal Aparateen, Varta Batterie, Thomson, Siemens, Motoren Und Turbinen-Union (MTU), Zeiss, Ingenieurkontor Lubbeck (IKL), Draeger, Piller, Tuschka, etc.

En el mes de Abril de 1971 falleció el Vicealmirante don Manuel Fernández Castro que ocupaba el cargo de Comandante General y Ministro de Marina. El Almirante Fernández era calificado en submarinos y se desempeñó, siendo Capitán de Navío como Comandante de la Flotilla de Submarinos. Durante su Comando General, se llevaron a cabo las negociaciones para la construcción de los submarinos en Alemania.

Lo sucedió el Vicealmirante don Fernando Elías Aparicio, también calificado en submarinos y quien siendo Capitán de Fragata fue comisionado para traer al Perú el submarino BAP "Tiburón" del cual fue su primer Comandante.

El Almirante Elías continuó el proceso de la adquisición de los submarinos, correspondiéndole decidir el nombramiento de parte de las Comisiones.

La selección de dotaciones fue encargado, en 1972, a la Comandancia de la Flotilla de Submarinos al mando del Capitán de Navío, más tarde Vicealmirante, Ministro y Comandante General de la Marina, Juan Egúsquiza Babilonia, quien dispuso que la Sección de Personal del Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos preparara las bases de la selección y recomendará quiénes deberían integrar las dotaciones.

El Jefe de la Sección de Personal era entonces el Comandante del BAP "ABTAO", Capitán de Fragata Alfonso Panizo Zariquiey. Se organizó la Junta de Selección de personal y se planteó la necesidad de seleccionar a los más convenientes, manteniendo la eficiencia operativa de los submarinos que entonces formaban la Flotilla de Submarinos.

Ya, para entonces, se había emitido la Resolución Suprema 0101-72-MA/DP, nombrando en comisión del servicio a la RFA al Capitán de Corbeta Gustavo Barragán Schenone, quien sería más tarde nombrado Comandante del BAP "ISLAY"; al Capitán de Corbeta Carlos Valdez de la Torre, quien sería luego nombrado Comandante del BAP "ARICA" y al Capitán de Corbeta José García Castaños, quien sería después Segundo Comandante del BAP "ARICA". El Capitán de Corbeta Guillermo Tirado Villena, que había sido nombrado anteriormente con el primer grupo de la Comisión, sería luego nombrado Segundo Comandante del BAP "ISLAY", con lo cual quedaban conformados los Comandos de los dos submarinos.

Como ya se expuso, el Jefe de la Comisión era el señor Capitán de Navío Rómulo Aste Baptista, quien lamentablemente falleció en Kiel el año 1973. El Comandante Aste fue un oficial muy querido por su don de gentes y muy respetado por su capacidad profesional. Durante los dos años que estuvo a cargo de la Comisión de Control de Construcción y como Agregado Naval a la Embajada del Perú en Alemania Federal, fijó las pautas para una relación eficaz entre todos los involucrados en el proceso de la construcción de los submarinos.

Para la selección de los restantes miembros de las dotaciones, la Junta de Selección preparó cuestionarios relacionados con la capacidad profesional y la aptitud académica, se llevaron a cabo exámenes psicotécnicos y entrevistas personales con todo el personal calificado en submarinos de grado inferior a Técnico de Tercera, ciñéndose a las recomendaciones planteadas por el Comandante de la Flotilla de Submarinos en 1970, C de N don Ramón Arróspide.

Se consideró también la necesidad de enviar oficiales que siguieran cursos de capacitación sobre los diversos sistemas de las nuevas unidades, a fin de que establecieran en la Escuela de Submarinos del Perú la preparación de las diversas curricula para la calificación.

Todo el personal pasó bajo la lupa de la Junta de Selección de Personal y es preciso recalcar que en 1972, tanto el Comandante de la Flotilla de Submarinos, Capitán de Navío Juan Egúsqiza Babilonia como el Comandante General de la Marina y Ministro de Marina, Vicealmirante don Luis Ernesto Vargas Caballero, aceptaron todas las recomendaciones de la Junta y no hicieron cambio alguno a las dotaciones propuestas, a pesar, creo yo, que deben haber soportado muchas presiones, a las que ellos supieron anteponer la necesidad que en los submarinos de construcción alemana se mantuviera, desde el inicio, la tradición de eficiencia operativa y administrativa, característica de los submarinos peruanos.

Planteadas las recomendaciones, se iniciaron los nombramientos, programados de modo tal, que fueran cubriéndose los cargos en función del avance de la construcción y de la capacitación del personal en el manejo de los nuevos sistemas, tanto en el Perú como en la República Federal de Alemania.

Una de las primeras preocupaciones, después de nombrada la Primera Comisión de Inspección, fue la designación de personal submarinista para realizar la inspección de los torpedos, que se habían adquirido para dotar a los nuevos submarinos. Dentro de los adelantos que traía el submarino 209, estaban el sistema de control de tiro y el modelo de torpedos que era capaz de lanzar. El personal de esta comisión debería tomar conocimiento de la nueva arma, el torpedo SST-4 (Special Surface Torpedo) y además efectuar las tareas de recepción y pruebas de todo el material relacionado con esta nueva arma submarina.

Era importante que este personal de avanzada tuviera una visión integral del binomio "Submarino-Torpedo", para que logaran la necesaria concatenación entre los sistemas de control de tiro y las armas.

Dadas las características de estos nuevos torpedos, autopropulsados, con sistema de búsqueda acústico y ser comandados a través de un cable bifilar, se realizó el concurso, tal como se había llevado a cabo antes de todas las designaciones.

Los seleccionados recibieron, antes del viaje, un refuerzo de sus conocimientos de Ingeniería Electrónica.

El 15 de Mayo de 1972, por R.S.Nº 0208-72-MA/DP, se nombró al Tte.1º Pablo Jhery García y al OM2 Cot.Guillermo Burmeister Gonzales, a la República Federal Alemana, en Misión de Estudios, permaneciendo, en las instalaciones de AEG-Telefunken en la ciudad de Wedel-Hamburgo, familiarizándose con el torpedo SST-4.

El 19 de Junio de 1972, por R.S. 0263-72 MA/DP se nombró, para seguir cursos en las escuelas alemanas y luego integrar las dotaciones de los nuevos submarinos, a los oficiales:

Teniente Primero José Piaggio Thorne  
Teniente Primero Jorge Teixeira Rivarola  
Teniente Primero Félix Sáenz Muñoz  
Teniente Segundo Alberto Indacochea Graner  
Teniente Segundo Alfredo Palacios Dongo.

El 1º de Agosto de 1972, por R.S. 0346-71 MA/DP se nombró a un grupo de Oficiales de Mar con la misma finalidad con que se nombraron anteriormente a los oficiales. Uno de ellos, el OM1 Electricista Oscar Konto Gómez, falleció en Kiel, cuando sus conocimientos y actitud de servicio eran de gran valor para la Comisión. Estos Oficiales de Mar fueron:

OM1 Motorista (SS) Juan Yui Yong  
OM1 Electricista (SS) Oscar Konto Gómez  
OM2 Electrónico (SS) Luis Chunga Juárez

El 21 de Agosto de 1972, por R.S. 0388-72 MA/DP, se nombró a un grupo de Oficiales y Oficiales de Mar, para integrarse al grupo nombrado en Mayo de 1972, para capacitación y recepción de los torpedos:

Teniente Segundo Jorge Ostolaza Ercilla  
Teniente Segundo Jaime Bouroncle García  
OM1 Tor. Segundo Borda Carrasco  
OM1 Tor. Juan Perleche Núñez del Arco  
OM1 Tor. Jorge Alcántara Oliver  
OM1 Tor. José Blas Herrera.

El 21 de Noviembre de 1972, por R.S. 0523-72 MA/DP, se nombró al Teniente Primero Alfonso Balaguer Torriani a fin de que, junto con el Teniente Primero José Piaggio, que había sido nombrado anteriormente, siguieran cursos

en las escuelas de Neustadt y Eckerförd, al término de los cuales regresarían al Perú como instructores en la Escuela de Submarinos.

La calidad profesional de estos oficiales se reflejó en la excelente organización que establecieron en la Escuela para consolidar los conocimientos de los diversos sistemas que formaban parte de distintos tipos de submarinos.

El 6 de Marzo de 1973, por R.S. 0333-73 MA/DP, se nombró en misión de estudios a la RFA, para familiarizarse con el equipamiento electrónico a los Oficiales de Mar:

OM2 Electrónico (SS) César Arroyo Silvestre  
OM2 Electrónico (SS) Juan Teullet Molina.

El 29 de Marzo de 1973, por R.S. 0188-73 MA/DP, se nombró en misión de estudios al Teniente Primero Alberto Massaro Silva, de la dotación del BAP "ABTAO". El Teniente Massaro demostró, a través de los años que sirvió en la Marina, condiciones excepcionales para el servicio en submarinos, el cual requiere, en adición a la capacidad profesional, un alto sentido de responsabilidad, de solidaridad y de disposición permanente para servir.

El 5 de Septiembre de 1973, por R.S. 0590-73 MA/DP se nombró como Agregado Naval a la Embajada del Perú en Alemania y encargado de la Comisión Naval de Inspección de Submarinos al Capitán de Navío Armando Vidal Martínez, en reemplazo del Comandante Aste quien, como se mencionó anteriormente, había fallecido en Kiel.

Durante la gestión del Comandante Vidal se consolidaron las dotaciones de los dos submarinos, en base a oficiales y tripulantes que ya se encontraban en la Comisión de Inspección y de aquéllos que fueron nombrándose en ocasiones posteriores.

Las cualidades personales y profesionales del Comandante Vidal, permitieron que el sistema de trabajo establecido por su compañero de promoción, el Comandante Aste, no sufriera variación.

El 12 de Octubre de 1973, se llevó a cabo la ceremonia del bautizo del primer submarino, el BAP "ISLAY", en los astilleros de HDW, en Kiel.

El 21 de Noviembre de 1973, por R.S. 0579-73 MA/DP, se nombró como dotación del BAP "ISLAY" al siguiente personal:

OM1 Rad. (SS) Esteban Suárez Martínez  
OM1 Mot. (SS) Domingo Manrique Osnayo  
OM1 Eco. (SS) Casimiro Rocha Medina  
OM1 Ele. (SS) Pedro Huachín Pino  
OM1 Eco. (SS) Carlos Norberto Lagos  
OM1 Mot. (SS) Víctor Mallma Matamoros

OM2 Tor. (SS) Juan Ambía Reyes  
OM2 Ele. (SS) Pedro Ninahuanca Olivera  
OM2 Ele. (SS) Asisclo Pacheco Solís  
OM2 Mot. (SS) Guillermo López Ramos.

Estos hombres habían iniciado en Lima su capacitación teórica sobre los nuevos submarinos, y fueron integrando las diversas Juntas de Inspección en la RFA según su especialidad, conformando finalmente la dotación del BAP "ISLAY".

El 26 de Noviembre de 1973, por R.S. 0605-73 MA/DP, se nombró como dotación del BAP "ARICA" al siguiente personal:

OM1 Mot. (SS) Oscar Castro Vilar  
OM2 Rad. (SS) César Lobatón Aranzabal  
OM2 Tor. (SS) Gustavo Beltrán Yengle  
OM2 Mot. (SS) Felipe Herrera Chirinos  
OM2 Ele. (SS) Jorge Escalante Chang  
OM2 Ele. (SS) Mario Benavides Calderón  
OM2 Mot. (SS) Guillermo Au Rivas  
OM3 Eco. (SS) Basilio Cruz Cobeñas  
OM3 Eco. (SS) Luis Rivera Berna  
OM3 Ele. (SS) José Anderson Bravo

Con este personal se siguieron las mismas pautas que con la dotación del BAP "ISLAY". Conviene hacer notar que no se seleccionó a ningún tripulante de grado superior a Oficial de Mar de Primera, a pesar de que habían Tripulantes, con grado superior, que tenían condiciones notables para cumplir cualquier comisión, pero ellos, los que quedaron, fueron los que, en gran parte, tuvieron la responsabilidad de mantener la eficacia operativa y administrativa de las unidades de construcción norteamericana que quedaron en el Perú, así como también, siguieron preparando con sus conocimientos y con su ejemplo a los más jóvenes, que no fueron seleccionados.

Durante el período 1974-1975, hubo que considerar también las dotaciones de los submarinos BAP "LA PEDRERA" y BAP "PACOCKA", del tipo flota, adquiridos en los Estados Unidos de Norteamérica. Estos fueron los únicos "submarinos de segunda mano" que adquirió la Marina de Guerra del Perú en toda su historia, pues siempre se consideró la conveniencia de adquirir unidades nuevas en cuyo diseño tuviera participación el elemento técnico de nuestra Marina, considerando nuestra realidad, nuestra experiencia y nuestras necesidades.

El 17 de Abril de 1974 se llevó a cabo la ceremonia de bautizo del segundo submarino, el BAP "ARICA", en los astilleros de HDW en Kiel.

El 29 de Abril de 1974, por R.S. 0191-74 MA/DP, se nombró en comisión del servicio, para integrar posteriormente la dotación del BAP "ARICA", al OM2

Ele. (SS) Jesús Arias Chumpitaz, quien se había quedado en las puertas de ser seleccionado y había ocurrido lo que puede considerarse un "accidente de selección".

El OM Arias reemplazaba a un OM que en examen psicotécnico resultó "no conveniente", pero en el examen profesional logró excelentes resultados, demostrando gran capacidad técnica, con lo cual, según la Junta, suplía el resultado de "no conveniente" alcanzado en el examen psicotécnico. Se conversó con el seleccionado, se le hizo notar lo que significaba la imagen de la Institución en el extranjero, más aún estando presentes marinos de otros países, formando parte de comisiones parecidas en el mismo astillero.

Desgraciadamente el "no conveniente" pesó más y el OM tuvo que ser trasladado de inmediato a Lima, siendo el único tripulante peruano en Kiel, que observó una conducta que no estaba de acuerdo con las costumbres del personal peruano. El OM Arias, por el contrario, fue un tripulante ejemplar, que por sus méritos, formó parte de la dotación del BAP "ARICA".

El 21 de Mayo de 1974, por Resolución Suprema 0239-74 MA/DP se nombró para completar la dotación del BAP "ISLAY" al siguiente personal:

- OM2 Señ.(SS) Santos Vargas Romero
- OM2 Eco.(SS) José Ayala Huapaya
- OM2 Rad.(SS) Erwin Berríos Silva
- OM2 Tor.(SS) Adalberto Bernales Robles
- OM2 Cot.(SS) Jabo Chuquihuanca Jiménez
- OM3 Eco.(SS) Alfredo Damián Narciso
- OM3 Rad.(SS) Moisés Reyes Montoro
- OM3 Son.(SS) Pedro Advíncula Atúncar
- OM3 Ele.(SS) Alejandro Solís Flores
- OM3 Ele.(SS) Eusebio Tasayco Fuentes
- OM3 Mot.(SS) Jorge Au Rivas
- OM3 May.(SS) Marcelino Burgos Cayao
- OM3 Mot.(SS) Daniel Zavala Avila

Este personal se sumó al que con anterioridad había sido nombrado para formar la Comisión de Inspección y para seguir cursos de capacitación en Alemania sobre los equipos y sistemas del BAP "ISLAY".

El 23 de Agosto de 1974 fue Comisionado el BAP "ISLAY", integrándose a las Fuerzas Navales del Perú.

El 14 de Octubre de 1974, por Resolución Suprema 0587-74 MA/DP se nombró para completar la dotación del BAP "ARICA" al siguiente personal:

- OM1 Señ. (SS) David Oliva Masías
- OM1 May. (SS) Artidoro Palomo Huertas
- OM2 Eco. (SS) Alfredo Bravo Berrospi
- OM2 Tor. (SS) Ramón Montero Pineda
- OM2 Rad. (SS) Sigifredo Torres Flores
- OM2 Son. (SS) Segundo Carnero Carnero
- OM2 Ele. (SS) Froilán Huaila Taparaco
- OM2 Ele. (SS) Víctor Comina Chicotac
- OM2 Mot. (SS) Arturo Ramos Bazán
- OM2 Mot. (SS) José Quispe Valdez
- OM2 Eco. (SS) Esteban Oqueso Zúñiga
- OM3 Rad. (SS) Benigno Vargas hicota
- OM3 Coc. (SS) Demetrio Ordaya Quispe

En la misma forma que se completó la dotación del BAP "ISLAY", se completó la del BAP "ARICA"

El 24 de Enero de 1975, se realizó la ceremonia de Comisionamiento del BAP "ARICA", que se integró desde entonces a las Fuerzas Navales del Perú.

### **SE REQUIERE COMPLETAR LA FUERZA.**

En 1976, siendo Comandante General de la Marina y Ministro de Marina el Vicealmirante don Jorge Parodi Galliani, se iniciaron las conversaciones para continuar el proceso de renovación de los submarinos. Contábamos con dos submarinos de fabricación alemana, que habían dado los resultados que se esperaba y se consideró de interés para la Marina de Guerra, continuar la renovación con este tipo de submarinos y, adicionalmente, proponer las modificaciones consideradas necesarias, de acuerdo con experiencias adquiridas durante el proceso de construcción y el empleo de los buques.

Se trató el tema a nivel de Presidencia de la República, que ejercía el señor General de División don Francisco Morales Bermúdez quien desde el primer momento apoyó la iniciativa. Quiero mencionar que el General Morales Bermúdez tuvo una preocupación especial por satisfacer las necesidades de la Marina de Guerra y durante su gobierno se realizaron importantes adquisiciones que fueron las últimas que se hicieron para la Marina.

### **AHORA SE REQUIERE AMPLIAR LA FINANCIACIÓN.**

Fue necesario reiniciar conversaciones sobre la financiación con la firma Ferrostaal, representada por el señor Gerhard Thulmann y por su representante en el Perú, la firma CITECO, dirigida por el señor Dieter Hamann. La firma alemana planteó los términos de la financiación y los puso a consideración de la Marina

de Guerra del Perú. Se llegó a un acuerdo conveniente para las partes, para financiar la construcción de dos submarinos que se denominarían luego como de la clase "CASMA".

En el transcurso de las conversaciones, la Comandancia de la Flotilla de Submarinos presentó argumentos convincentes que llevaron a la decisión de incrementar el contrato con dos submarinos más. En 1976, desempeñaba el cargo de Comandante de la Flotilla de Submarinos el entonces Capitán de Navío Raúl Sánchez Sotomayor, quien más tarde alcanzaría el grado de Vicealmirante y a él le correspondió asesorar al Almirante Parodi durante la primera etapa de negociaciones.

El 10 de Mayo de 1977, siendo comandante de la Flotilla de Submarinos el Capitán de Navío Jorge Telaya Hidalgo, quien alcanzó el grado de Vicealmirante y desempeñó el cargo de Jefe del Estado Mayor General de la Marina, se dio el Decreto Ley 21848, que autorizaba la compra de cuatro submarinos tipo 209, a fabricarse en la república Federal de Alemania.

El 15 de Junio de 1977 el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Guillermo Villa Pazos, presentó al Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Parodi, las recomendaciones sobre la conformación de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos en Alemania.

## **LA SEGUNDA COMISIÓN DE CONTROL.**

El 14 de Noviembre de 1977, el Director General del Personal Contralmirante José Montoya Carcelén, comunicó al Capitán de Navío Alfonso Panizo Zariquiey, que por orden del Comandante General de la Marina se le había designado para desempeñarse como Agregado Naval en Alemania y, en adición a sus funciones, Jefe de la Comisión de Inspección de Construcción de los Submarinos.

El 3 de Enero de 1978, por Resolución Suprema 0010-78-MA/DP, se resolvió que el Capitán de Navío Alfonso Panizo Zariquiey pasara a prestar servicios a órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores, para ser nombrado como Agregado Naval a la Embajada del Perú en Alemania y en adición a sus funciones como Jefe de la Comisión de Inspección de la Construcción de los Submarinos, con fecha 1º Febrero 1978.

El 12 de Enero de 1978, el Comandante Panizo, luego de leer el contrato celebrado para la construcción, estudiar la programación de la misma y teniendo en cuenta la indicación del Comandante General de la Marina, en el sentido que la Comisión debería contar sólo con el personal indispensable por razones de austeridad, solicitó por escrito los requerimientos de personal para organizar la Comisión de Inspección en Kiel.

Para 1978	C de C. Tte 2º OM1 Fur.	Alberto Indacochea Graner José Montoya Manrique Guido Gibbons Baca
Para 1979	C de F. Tte.1º	Manuel Rivadeneyra Cockburn Guillermo Soriano Lindo

Se expusieron las razones para esta selección. El Comandante Indacochea tenía la experiencia de un desempeño muy eficiente en la primera Comisión; por su antigüedad podría cumplir oportunamente con el embarque correspondiente a su grado; además, el Comandante Indacochea había dado muestras evidentes a través de su carrera, de capacidad profesional, honestidad y don de gentes, poco comunes, las que confirmó durante el lapso que integró la Comisión de Inspección.

El Teniente Montoya no había trabajado antes a órdenes de Comandante Panizo, pero había logrado la más alta nota final de electrónica en su promoción de la Escuela de Submarinos y su área de trabajo en la Comisión, se relacionaría con esta especialidad.

El OM Gibbons, hablaba, leía y escribía en español, inglés y alemán, además conocía perfectamente toda la problemática administrativa del Astillero HDW y de la República Federal Alemana.

En cuanto al segundo grupo, el Comandante Rivadeneyra era uno de los oficiales más experimentados en submarinos, en su grado, trabajador, muy buen profesional y "sólo hablaba lo necesario".

El Teniente Soriano, primero de su promoción en la Escuela Naval, en la Escuela de Submarinos y en la Escuela de Electrónica; integraría la Comisión justamente en la etapa de incremento de la carga de trabajo en electrónica.

Se preparó la Orden de Viaje que debía emitir la Comandancia General de la Marina y en ella se consignaron disposiciones basadas en experiencias de la primera comisión y que significaron a la larga mayor eficiencia en el servicio, bienestar para el personal en comisión y economía para la Marina.

El Jefe de la Comisión debería ver lo conveniente para contratar la enseñanza de idioma alemán y tomar un seguro de salud para los miembros de la comisión y sus dependientes mientras estuvieran en Alemania. Muchos niños nacieron en Alemania amparados por el seguro y se atendieron accidentes y enfermedades con un mínimo costo, que hubieran significado desembolsos muy grandes de dinero, en un sistema de "Primer Mundo" como el Alemán.

La ventaja de conocer el idioma alemán para tratar con los encargados de la construcción de los submarinos, en todos los niveles, fue grande.

El 17 de Enero de 1978, por R.S. 0026-78-MA/DP, fueron nombrados como inspectores de la Comisión Permanente de Inspección el Capitán de Corbeta Alberto Indacochea Graner y el Teniente Segundo José Miguel Montoya Manrique; asimismo, se nombró al OM1 Fur. Guido Gibbons Baca, como integrante de la Comisión.

## LA AVANZADA DE LA COMISIÓN, LLEGA A KIEL

El 28 de Febrero de 1978, viajó el primer grupo a Kiel, vía Hamburgo donde llegó la comitiva compuesta de 14 personas, entre ellas siete niños.

Se trató de un viaje inolvidable. Despegamos de Lima con 12 horas de retraso debido al mal tiempo en Nueva York, en cuyo aeropuerto aterrizamos para permanecer "en cuarentena" casi cuatro horas, que se iniciaron a las 2 de la mañana.

Para peor suerte, los niños no se dormían y hubo que hacer malabares para tenerlos encerrados y entretenidos. Por fin despegamos y aterrizamos en Frankfurt, en hora cercana a la salida de un vuelo con destino a Hamburgo.

Nos sentaron dispersos en los asientos desocupados y felizmente el viaje no duró mucho, pues hubiera sido terrible tener que buscar maderas y pañales entre todos los pasajeros que ocupaban sus asientos y por supuesto, a ninguno se le ocurrió cambiar de asiento para que estos viajeros que venían de un viaje larguísimo, fueran menos incómodos.

Como en Kiel desconocían que habíamos logrado alcanzar un vuelo más temprano, no nos esperaban en Hamburgo a las 2350 y hubo que llamar a Kiel, donde felizmente estaba Heinz Friebel, que viajó desde Kiel para recogerlos, lo más rápido que pudo. A las 2350 horas del día 29, con nieve y temperatura inferior a los cero grados centígrados, el señor Heinz Friebel, representante de Ferrostaal ante el astillero HDW, viajó desde Kiel para recoger a los casi congelados viajeros del aeropuerto de Hamburgo.

Llegamos a Kiel, al Hotel "Maritime", pasadas las 2 de la mañana y no había quien subiera los equipajes. Fue necesario cargar con criaturas y maletas. Siendo catorce personas, de las cuales siete no estaban en condiciones de cargar ni sus abrigo, pueden imaginar a que hora terminamos la faena y pudimos descansar de un viaje casi interplanetario.

Al día siguiente, tal como nos había recomendado anteriormente el señor Friebel, salimos a comprar ropa de abrigo, pues la que podíamos haber llevado de Lima, no nos hubiera sido de utilidad, pues la nieve no tiene consideraciones con la vestimenta que no es adecuada para resistirla.

Regresamos al hotel cargados de casacas, camisas, botas, etc. etc. cargados como "eekos", cansados y congelados. Fue la primera experiencia fría en Alemania.



*La construcción se hizo en talleres por partes que luego se trasladaron a un dique flotante en el cual se soldaron las partes entre sí, se montaron las baterías y se conectaron terminales*



Otro asunto importante, fue la adquisición de movilidad para poder desplazarnos por la ciudad y más tarde cubrir nuestras necesidades de transporte. Como viajaba con cinco hijos más el ama del menor que tenía un año y meses, fue necesario comprar camioneta en la cual pudieran transportarse ocho personas, ya que en Alemania no se permite viajar tipo "sándwich", cargando a los pasajeros unos sobre otros. Los Indacochea, que viajaban con dos niños, uno de ellos nacido en Alemania durante la primera Comisión, se las arreglaron con un "Pasatt" y el Teniente Montoya les siguió las aguas y viajó más tarde en su propio automóvil hasta Passau. Gibbons, que era conocedor de la zona, compró lo que más le convenía y a precio módico.

En Kiel se encontraban comisiones de otros países; la de Venezuela, terminaba su misión y había dejado personal sólo para cerrar las oficinas; la de Ecuador, estaba en las pruebas finales de sus dos submarinos y con sus integrantes se creó un ambiente de franca camaradería que se tradujo en reuniones sociales con buena comida y buena música a las que asistían los amigos comunes alemanes; las de Grecia y Turquía también estaban en etapas finales y la delegación de Indonesia a cargo del Coronel Sudirjo, iniciaba la construcción de dos submarinos al término del segundo submarino peruano y la terminaba antes que se iniciara la construcción del tercero.

Recién llegados, los únicos que tenían dominio del idioma alemán, que no es fácil, eran el Comandante Indacochea y el OM Gibbons. Fue indispensable enviar al Teniente Montoya a estudiarlo, en el Instituto Goethe, en la ciudad de Passau, que se encontraba en una posición geográfica diametralmente opuesta a Kiel, en base a un curso intensivo que duró dos meses, al término de los cuales regresó a Kiel con conocimiento suficiente del idioma para desempeñar las funciones de su cargo.

El trabajo inicial fue intenso pues la Comisión era realmente reducida para la tarea que se le había encomendado, pero el sentido de responsabilidad y espíritu naval que mostraron el Comandante Indacochea, el Teniente Montoya y el OM Gibbons suplió todas las carencias, por eso, los elogios que se les puedan brindar, siempre serán pocos.

Tratamos de evitar a los próximos viajeros, las incomodidades que podíamos haber sufrido los primeros y, con ese fin, confeccionamos una "Guía para viajeros a Kiel", en la cual se indicaba qué gestiones era necesario realizar en Lima, sobre los certificados de estudios que pedirían las autoridades educativas alemanas para los niños que seguirían instrucción en Kiel., los exámenes de salubridad que exigirían los municipios alemanes, los médicos pediatras que hablaban español, las movilidades que debían tomar en caso que no los recibieran en el aeropuerto de Hamburgo a su llegada, en fin, todo aquello que les facilitaría su viaje y estadía. Remitimos una buena cantidad de copias a la Dirección del Personal en Lima, para que les fueran entregadas a los viajeros. Transcurrió todo el año 1978 en una lucha contra el tiempo ya que, conforme se adelantaron los

trabajos, los reajustes de precio por aumentos de costo de material y de mano de obra serían menores.

En esta situación el concurso del Comandante Indacochea, que ya había adquirido experiencia como integrante de la primera Comisión y como miembro de la dotación del BAP "Islay", fue un factor determinante para alcanzar los fines que se perseguían; las coordinaciones que se llevaron a cabo, sobre todo en lo referente a las modificaciones con respecto al modelo de los dos primeros submarinos, se llevaron a buen término con eficacia y rapidez; era de rutina encontrar al Comandante Indacochea con el corrector de tinta y el lapicero, marcando las modificaciones en los planos y en las memorias descriptivas. Su dedicación al trabajo y su honestidad, en el ejercicio de la profesión y en su vida privada, le merecieron el respeto de todos los que en una forma u otra participaron en la construcción de los submarinos en Alemania. El Comandante Alberto Indacochea Graner, es un ejemplo a seguir por las próximas generaciones de Oficiales de Marina.

El Teniente Montoya, el más joven del grupo, puso gran empeño en las responsabilidades que se le asignaron, hasta el punto de hacernos olvidar su juventud y su recién naciente experiencia profesional; no necesitó supervisión en su trabajo y su rendimiento se reflejó en la calidad que logró de los equipos que estuvieron bajo su control. A lo largo de lo que va de su carrera naval, el actual Comandante José Montoya Manrique, justificó con creces su nombramiento.

La participación del OM1 Gibbons, tuvo características muy especiales. Para la emisión de la correspondencia, bastaba indicarle el destinatario y el tema; él se encargaba de la redacción y en el idioma que correspondiera, español, inglés o alemán; adicionalmente, era una especie de experto en todo el sistema burocrático de la República Federal y se hizo cargo de los trámites aduaneros, municipales, escolares, sanitarios, etc.

Este señor furriel merece un párrafo aparte con la gratitud de todos aquéllos que vimos aliviados grandemente los trámites administrativos a que fuimos sometidos por las diversas instancias de la administración alemana; su participación hizo posible que con pocos oficiales, por no decir poquísimos, se cubrieran los aspectos técnicos y administrativos de la Comisión y de la Armada Naval.

## **BUSCANDO RECURSOS**

En esta etapa, uno de los primeros problemas que fue necesario resolver, se refería a disponer de fondos para enfrentar las obligaciones propias de las inspecciones, tales como enviar a los inspectores a los diversos puntos de fabricación de los sistemas de los buques.

El estudio permanente del contrato y la experiencia del Comandante Indacochea, fueron sumamente útiles para encontrar la solución, a lo que se sumó la buena voluntad y el apoyo del señor Thulmann.

El contrato establecía que la Marina tenía derecho a contratar el control de calidad del Ministerio de Defensa Alemán para verificar el resultado de los trabajos en las diferentes empresas que habían sido contratadas para fabricar piezas, partes, sistemas y equipos, así como también para verificar las pruebas que se realizarían en las unidades, tanto en puerto como en la mar.

Especificaba también el contrato que, si la Marina desistía de contratar este control de calidad, se descontaría en la última letra a pagar, correspondiente a cada unidad submarina, la cifra de doscientos mil marcos alemanes.

La Marina contrató, con el Ministerio de Defensa de la RFA, el "control de calidad en fábrica", quedando pendiente la firma de las etapas de "control de calidad en puerto" y "control de calidad en la mar".

Fue acertado contratar el control en fábrica porque el sistema del Ministerio de Defensa Alemán contaba con personal permanente en todas las fábricas y nos hubiéramos visto obligados a cubrir esos puestos con nuestro personal si no firmábamos el contrato. La opción del descuento al valor de las últimas letras, ya había sido pues desechada, pero era una tabla de salvación que encontramos y nos propusimos reflotar de alguna manera.

En conversación con el gerente del astillero, señor Udo Ude, se le planteó que convenía al astillero, llevar a cabo las verificaciones en el puerto y en la mar con personal de la Comisión Permanente de Control del Perú, en lugar del personal del sistema del Ministerio de Defensa alemán.

En la forma que proponíamos, las labores de control no se limitarían a ocho horas diarias, como ocurriría con personal del Control de Calidad del Ministerio de Defensa Alemán, con los consiguientes costos mayores para el Astillero, pues esos gastos corrían por cuenta de ellos, por sobretiempo cuando las pruebas demoraran más horas que las formales de trabajo; además, los gastos de combustible, a cargo del astillero, en las etapas de pruebas en la mar, serían menores, pues con nuestro personal no se tendrían que suspender las pruebas para evitar exceder las ocho horas diarias de labor- situación que se daba con el personal de control alemán- con la pérdida diaria de horas efectivas de trabajo, por el tiempo empleado en el desplazamiento a las áreas de prueba; adicional y principalmente, el personal peruano tenía capacidad profesional suficiente para controlar las pruebas y tenía interés en avanzar los trabajos con rapidez, por lo cual la labor, en caso necesario, no se limitaba a ocho horas diarias de trabajo. Por otro lado fue importante recalcar que el control de calidad en fábrica no afectaba en absoluto al astillero.

Después de varias tazas de café, el señor Ude, aceptó que las pruebas en puerto y en la mar significaban el setenticinco por ciento del control de calidad general. Se argumentó que en caso de no firmarse el contrato con el Ministerio de Defensa Alemán para la siguiente etapa de inspección, correspondería que se nos considerara un descuento de setenticinco por ciento, conforme lo establecía el contrato, ya que el veinticinco por ciento restante no podía deducirse de la última letra de cada unidad, por haberse ya firmado el convenio con el Ministerio de Defensa.

Esto significaba que por cada buque había que considerar un descuento de ciento cincuenta mil marcos alemanes en lugar de los doscientos mil que planteaba el contrato en caso de no intervención del control de calidad del Ministerio de Defensa Alemán.

Esta propuesta fue aceptada y manifestó el señor Ude que se descontaría el porcentaje convenido en cada última letra de pago, tal como estipulaba el contrato. Ante su estupor, se le propuso que el dinero fuera entregado por adelantado pues todo el esfuerzo de negociación se debía a la necesidad de contar con capital de trabajo.

Por no darnos con la puerta en las narices, debido a su muy buena educación, el señor Ude dijo que la propuesta se consultaría con el ente financiero, la firma Ferrostaal.

El teléfono permitió comunicación inmediata con el señor Thulmann, quien luego de comentarios muy peruanos sobre la "frescura" de la propuesta, prometió pensar en ella.

El asombro del señor Ude al informarnos al día siguiente sobre la aceptación del planteamiento, era comprensible y se abrió una cuenta corriente por seiscientos mil marcos alemanes, a nombre de la Comisión de Inspección convirtiéndonos de la noche a la mañana en un Comisión sin apremios económicos.

Esta cifra y su origen, que en nada gravaba a la economía de la Marina, permitió cumplir, oportunamente, con las inspecciones en diversos lugares de Europa, con tiempo suficiente para que los inspectores mejoraran su cultura general visitando lugares de interés de las ciudades de inspección, en las horas no laborables. Se pudo, también, apoyar a la Escuela de Submarinos y a las unidades de la Fuerza de Submarinos, enviándoles algunas cosas que requerían, desde repuestos hasta útiles de escritorio.

De estos fondos se rindió cuenta escrupulosa a la Dirección General de Economía que se encontró liberada de conseguir medios para mantener las necesidades de la Comisión de Control en Alemania, con excepción de los haberes del personal.

Así fue el trabajo con el astillero y la relación con las empresas; hubo apoyo mutuo permanente y se cumplió lo que dije al señor Norbert Henke, Presidente del Astillero, durante una comida para agasajar al Ministro de Marina, Almirante Jorge Parodi. El señor Henke me pidió que recurriera a él en caso de producirse algún conflicto durante los trabajos de construcción y mi respuesta fue: hemos venido para construir junto con ustedes cuatro submarinos para la Marina del Perú y con la voluntad de ambas partes para lograr la misión que nos hemos propuesto, no creo que se presenten conflictos que no podamos resolver amigablemente. Y gracias a Dios, en ese ambiente nacieron los cuatro submarinos de la clase "Casma".

## **La Asociación de Submarinistas**

Por esta época, nos relacionamos con la "U-Boot Kammaradenshaft", que en castellano sería la "Confraternidad de Submarinistas". Esta entidad agrupa a todos los submarinistas alemanes en situación de retiro y comprende también a los submarinistas de países vecinos que son miembros de esta confraternidad, marinos que quizás fueron enemigos en situaciones de guerra, pero que el haber participado de las alegrías y penurias, comunes para quienes comparten el mundo de los submarinos, los hace compartir fraternalmente la paz.

Desde entonces nos nació la idea de formar algo similar en nuestra Fuerza de Submarinos y en 1983 iniciamos los primeros pasos para crear la "Confraternidad de Submarinistas", con un almuerzo en el cual participaron los marinos que habían desempeñado el Comando de la Flotilla de Submarinos y los que comandaron los submarinos "Salsa" cuando se incorporaron a las Fuerzas Navales Peruanas. La idea fue bien recibida y quienes habían conocido de esta entidad en Alemania, empezaron a trabajar en el proyecto de Estatuto.

En 1984, se organizó un almuerzo en la Estación de Submarinos en el Callao, invitando a todos los Oficiales de Marina calificados en el arma submarina, en actividad y retiro. En este almuerzo se plasmó la idea de la Confraternidad, que se hizo realidad a las 1105 horas del Sábado 15 de Diciembre de 1984 en el auditorio del Centro Médico Naval, eligiendo a la Directiva que presidió el señor Contralmirante don Federico Salmón de la Jara. Más tarde, por razones de técnica de organización, se le denominó "Asociación de Submarinistas del Perú", que nos agrupa a todos los oficiales submarinistas en retiro y nos hace compartir momentos sumamente gratos.

## **La Visita al Gran Almirante Karl Dönitz**

Nuestro contacto en Alemania con la "Confraternidad de Submarinistas", nos llevó a visitar al Gran Almirante Karl Doenitz; concurrimos a su domicilio en Hamburgo, acompañados por uno de sus antiguos comandantes de submarino, el Capitán Jenisch, quien era funcionario del astillero HDW.

La visita la realizamos el Comandante Indacochea, el Teniente Montoya y el que garabatea estas líneas. Conversamos más de una hora con quien fue el Comandante de la Fuerza Submarina Alemana durante la Segunda Guerra Mundial y luego Presidente del Tercer Reich, al desaparecer Adolfo Hitler y como tal, le correspondió firmar la capitulación de su país ante las fuerzas aliadas.

Al presentarnos al Almirante Doenitz, le transmitimos el saludo de los submarinistas peruanos al marino que en los momentos más difíciles para su patria, decidió asumir las mayores responsabilidades. Como expresión del respeto que inspiró siempre el Gran Almirante Doenitz, cuando asistía a las reuniones de la Confraternidad de Submarinistas, una vez al año y en las cuales participaban submarinistas de casi todos los países de Europa, en el momento que ingresaba el Gran Almirante, el silencio era sepulcral, luego iniciaba su discurso y al terminar, la algarabía, los aplausos y expresiones de afecto, eran inacabables

El Gran Almirante fue condenado a 12 años de prisión por los jueces de Nuremberg, sin haberle probado falta alguna contra los Derechos Humanos. Trató de negociar con los norteamericanos hacer causa común contra la URSS, pero no fue entendido y resultó un ejemplo vivo de ¡Ay de los vencidos!!

Ese fue el personaje que comandó a los submarinos alemanes durante la segunda guerra mundial, que estableció en sus órdenes de operaciones el trato humanitario a las dotaciones de los buques enemigos hundidos, a las cuales deberían remolcar a lugar seguro, pero estas disposiciones fueron utilizadas varias veces por el enemigo para atacar a los submarinos alemanes que tenían que remolcar en superficie a embarcaciones cargadas de naufragos; varias veces se disfrazaron de buques hospital a buques de guerra, para atacar a los submarinos de Doenitz, que en superficie, enviaban dotaciones de presa para cumplir con lo que establecían los convenios sobre la guerra en el mar.

La entrevista, inolvidable; encontramos a un submarinista al que continuaban amando y respetando quienes habían servido a sus órdenes; esos hombres nunca lo abandonaron y aún después de muchos años, cuando el Almirante perdió a toda su familia, no estuvo solo; cada día uno de sus oficiales, por turno, permanecía con él, acompañándolo a donde necesitara ir, atendían su correspondencia y sobre todo, le brindaban cariño y compañía.

Indudablemente, esta reacción se comprendía por tratarse de un verdadero "conductor de hombres", que entendió y cumplió su papel como tal.

## Homenaje en el Monumento de Heikendorf

En ese año de 1978, se cumplieron 40 años de la inauguración del monumento a los submarinistas, levantado en Heikendorf. Es realmente un hermoso jardín, frente al mar, con un monumento central, rodeado por un pasaje

semi-circular, especie de zanja a tres metros de profundidad y de cuatro metros de ancho. En las paredes de esta zanja, se encuentran las placas de cada uno de los submarinos alemanes hundidos durante las dos guerras mundiales, con los nombres de sus Comandantes y de sus tripulantes desaparecidos. Este es un lugar de peregrinación al que acuden los deudos de aquellos marinos que quedaron sepultados para siempre en el mar, por servir a su patria.

Pedimos participar en la ceremonia anual de aniversario, siendo la primera vez que marinos extranjeros tomaban parte en ella; nos concedieron el privilegio de un lugar preferencial en el acto celebratorio y colocamos una corona de laurel, permanente, que lleva dos cintas con los colores del Perú y en ellas puede leerse: **"A los submarinistas alemanes que cayeron cumpliendo su deber, homenaje de sus camaradas submarinistas del Perú"**.

Si alguna vez van a visitar el monumento de Heikendorf, encontrarán esta corona en el área cubierta del extremo, al salir de la visita, junto con otras coronas presentadas por las dotaciones de submarinos alemanes.

### **Se completa la Segunda Comisión de Inspección**

El 22 de Noviembre de 1978, por Resolución Suprema 0469-78-MA/DP fueron nombrados en comisión del servicio, como Inspectores de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos:

Capitán de Fragata Manuel Rivadeneira Cockburn  
Teniente Primero Guillermo Soriano Lindo

Con estos dos oficiales se completaba el grupo de inspectores que se encargó de la parte inicial de la inspección y negociación con los proveedores para lograr que los equipos y sistemas que proveían cumplieran con los requerimientos de la Marina del Perú y trabajaron con gran dedicación, sobre todo, para mantener el ritmo de trabajo que permitiría abaratar costos, tal como veremos más adelante.

El 9 de Enero de 1979 fueron nombrados, por R.S. 0020-79 y por R.S. 0021-79 MA/DP el Teniente Primero Juvenal Cáceres Morales como inspector en la Comisión y el OM2 Aba. Pedro Sánchez Alcántara a órdenes de la Comisión, respectivamente.

El Teniente Cáceres, calificado en ingeniería eléctrica, realizó una labor excelente apoyando muchas veces las múltiples tareas que cumplía el Comandante Indacochea; juntos realizaron, entre otras cosas importantes, un estudio muy completo sobre las baterías de nuestros submarinos, tan bueno, que hubo quien se atreviera a dudar de su autoría, posiblemente porque no llegaba a imaginar tanto conocimiento en oficiales tan jóvenes.



*Con el Gran Almirante Karl Doenitz  
durante la visita a su casa en Hamburgo*  
*De Izq. A Der.: C de N Alfonso Panizo Zariquiey, Tte. 2º José Montoya Manrique*  
*Gran Almirante Karl Doenitz, C de C Alberto Indacochea Graner*



*Gran Almirante Doenitz, entregando los libros autografiados,  
"Diez Años y Veinte Días", del cual es autor.*

El OM2 Sánchez inició la preparación del nuevo sistema computarizado de control de repuestos, almacenados en contenedores especiales, que fueron otra innovación para la Fuerza de Submarinos.

### **Repuestos**

En el contrato de los submarinos de la Clase "Islay", se había establecido que los repuestos serían entregados de acuerdo con un porcentaje de la cantidad considerada para abastecer a los submarinos de la Marina Alemana, embalados en cajas de madera, siendo el costo del embalaje un porcentaje del precio de los repuestos.

En el segundo contrato se mantuvo esta idea, pero la experiencia de quienes habían estado sirviendo en las dos primeras unidades de este tipo, aconsejó que se pidiera a la Comandancia de la Flotilla la relación de repuestos que no se habían empleado hasta entonces.

El resultado llevó a la Comisión a considerar la conveniencia de negociar con el astillero y los proveedores, la confección de una nueva lista de repuestos y adicionalmente, que en lugar del recargo establecido en el porcentaje por embalaje, se incrementara dicho porcentaje en 2 puntos, pero la entrega se efectuaría en contenedores, que permitieran una estiba segura, traslado rápido en caso necesario y la localización fácil de los repuestos por medio de sistema computarizado.

El trabajo fue arduo, pues se tuvo que considerar una serie de factores para cada equipo y sistema, de modo tal que se pudiera determinar un porcentaje de empleo de repuestos correcto, con niveles de sustitución de stocks útiles, que nos evitara las urgencias en caso de reparaciones o mantenimiento.

El astillero nos dio un gran apoyo para la confección de las listas, basados en determinación de vida útil, tiempos entre fallas, y toda la información que debíamos aplicar como elemento a tener en consideración. El resultado fue el sistema conteneirizado con que cuenta desde entonces la Fuerza de Submarinos para almacenar y manejar sus repuestos.

### **Taller en Contenedores**

La idea de los repuestos en contenedores y administrados con un sistema computarizado, trajo aparejada la del "Taller en contenedores". Para cada submarino se consideraba en el contrato una provisión de herramientas, muchas de las cuales duplicarían a las ya existentes en los dos primeros buques. Se negoció con el astillero reemplazar las herramientas que se entregarían a cada Unidad, por un sistema que permitiera a la Fuerza de Submarinos realizar trabajos de mantenimiento en el nivel que no requiriera del concurso de los Servicios Industriales de la Marina u otros talleres de reparación.



*Monumento a los submarinistas desaparecidos en las dos guerras mundiales al cumplirse 40 años de la inauguración del monumento, en Heikendorf, los Submarinistas Peruanos rindieron un homenaje junto con los antiguos submarinistas: entre ellos los que habían servido con Donitz.*





Los talleres fueron diseñados teniendo en cuenta las indicaciones de los miembros de la Comisión de Inspección que tuvieron en consideración la posibilidad de desplazamiento de algunas Unidades de la Fuerza por períodos más o menos prolongados, fuera de su Base. Las mejoras al taller se realizaron gracias a las economías logradas por el empeño de los inspectores, de las cuales se tratará más adelante.

Estos talleres fueron instalados junto con los contenedores para repuestos en una loza de concreto, en la Estación de Submarinos, que se financió junto con el taller y es lo suficientemente resistente para evitar desplazamientos de suelo que afecten a los equipos e instrumentos que operan en ellos.

### Economía

Al terminar el año 1978, hicimos los cálculos de cuánto significaría en Marcos Alemanes el esfuerzo de los miembros de la Comisión para lograr que el avance de los trabajos fuera significativo.

El Decreto Ley 21848 del 10 de Mayo de 1977, autorizaba al Ministerio de Marina para concertar la adquisición con financiación parcial de 4 submarinos, hasta por un monto equivalente al precio básico más el máximo de reajuste posible. Reajuste que se refería a los incrementos de precios de mano de obra y de materiales, que ocurrieran en la República Federal Alemana durante la construcción.

Después de pasar y repasar los cálculos, conversamos con el señor Thulmann para que dispusiera el mismo trabajo de revisión de cálculos por parte de la Empresa Ferrostaal y los cálculos coincidieron.

Comunicamos al Comandante de la Fuerza de Submarinos Contralmirante Willy Harm Esparza, más tarde Almirante Ministro de Marina, sobre el resultado de los cálculos: se había logrado una economía de CINCUENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS CUARENTA MIL CUATROCIENTOS OCHENTA MARCOS ALEMANES (51'540,480 DM), equivalente a una cifra aproximada de 21 millones de dólares americanos, que podía aumentar ligeramente en caso de ocurrir determinadas circunstancias económicas en la RFA.

El documento que contenía el informe fue escrito a mano y enviado al Almirante Harm con un proyecto de modificación de la ley, en el sentido que, sin cambiar la cifra original, se añadiera en el artículo 1º, después de "...el máximo reajuste posible", la frase "más los elementos adicionales que requieran para su mayor efectividad".

El Almirante Harm trabajó el expediente con el tino que era necesario y logró que se expidiera el Decreto Ley 22512 de 24 de Abril 1979, en el cual se recogía la recomendación que la Comisión había planteado y a partir de ese momento iniciamos la determinación de prioridades para el empleo de los fondos que habíamos economizado.

A la Empresa Ferrostaal se le comunicó con carta V.200-0728 de 08 de Mayo de 1979, sobre la ley modificatoria y se iniciaron las conversaciones sobre nuestras necesidades más urgentes, que podrían satisfacerse con los "ahorros".

Se dispuso la construcción de una "lancha para rescate de torpedos", de acuerdo con los planos de una lancha, que para el mismo fin, servía en la Marina Alemana, y que luego sería bautizada como BAP "San Lorenzo"; se mandó construir el "taller en contenedores" que se encuentra en la Estación de Submarinos; se adquirieron nuevos torpedos; y así, satisfaciendo necesidades, se comprometieron los fondos.

La cuota inicial aún no había sido cancelada y el señor Thulmann gestionó la entrega de todo lo que solicitamos con cargo a los fondos que "ahorramos", en igual forma que nos adelantaron los Marcos que deberían ser descontados al pagar cada última letra de cancelación de los submarinos, por no contratar al Control de Calidad del Ministerio de Defensa Alemán.

Adicionalmente, se recorrieron los submarinos BAP "ISLAY" y BAP "ARICA", en Kiel, durante la construcción de los submarinos de la clase CASMA.

Por estas razones, la Marina de Guerra ha hecho todas las gestiones que han estado a su alcance para que se culmine la cancelación de esta deuda a un acreedor que se portó con decencia, con altura y que respetó el concepto que aplicaron al firmar los contratos: "La Marina de Guerra del Perú siempre ha cumplido con sus compromisos".

Desgraciadamente, por diversas circunstancias, los sucesivos gobiernos no han podido honrar aún este compromiso, hecho que mortifica a todos los submarinistas que tuvimos que ver en el manejo de estos contratos.

### **Siguen los trabajos de construcción**

Cuando se estaban realizando los primeros trabajos, producto de las negociaciones que habían aprobado el Presidente de la Comisión de Control, señor Vice Almirante Jorge Dubois Gervasi- más tarde Almirante Comandante General y Ministro de Marina- y los directivos de Ferrostaal, se recibió un oportuno refuerzo de personal.

Por Resolución Suprema 0122-79-MA/DP de 21 de Marzo de 1979, se nombró como Inspector de los sistemas de control de tiro al Teniente Primero Oscar Penny Cabrera, quien desarrolló la mayor parte de su labor en las instalaciones de la firma Hollandse Signaalapparaten B.V. en Hengelo, Holanda.

El Teniente Penny fue una garantía en su trabajo; no era solamente un profesional responsable sino que el nivel de su capacidad profesional lo hizo ganar el respeto y la admiración de quienes tuvieron oportunidad de compartir

con él sus conocimientos y más de una vez les modificó la plana a profesionales holandeses, alemanes, franceses e ingleses ya que sus intervenciones fueron requeridas muchas veces más allá de lo comprendido sólo por los sistemas de control de tiro

El Teniente Penny, llegó casi recién casado con Patricia Sarmiento Oviedo y se constituyó en el hombre de la Comisión en Holanda, con la responsabilidad de controlar la construcción de los sistemas de Control de Tiro, con tecnología de punta, muy moderna y que requería de gran capacidad profesional; el Teniente Penny demostró que eso era lo que más le sobraba y fue objeto de muchas tentaciones de empresas europeas que querían contar con sus servicios.

Se presentaron dificultades para establecer la compatibilidad del sistema de Control de Tiro holandeses con los sonares alemanes; quien resolvió el problema fue el Teniente Penny, mostrando a los profesionales europeos, la capacidad de los marinos del Perú.

Por Resolución Suprema 0255-79-MA/DP de 25 de Junio de 1979 se nombraron refuerzos a la Comisión, quienes posteriormente integrarían la dotación del BAP "CASMA":

- C de F. José Linares Leyva
- C de C. Luis Ferré Cornejo
- Tte.1º. Dario Romani Insúa
- Tte.1º. Eddie Thornberry Schiantarelli
- Tte.2º. José Tirado Silva
- Tte.2º. Pedro Talledo Arana
- Tte.2º. César Pedraz Calderón

Estos oficiales participaron en las labores de inspección, determinación de la lista de repuestos y siguieron cursos de capacitación en diversas escuelas de la Marina Alemana.

Por Resolución Suprema 0268-79-MA/DP, del 2 de Julio de 1979, se nombró a órdenes de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos, para integrar posteriormente parte de la dotación del BAP "CASMA" a los siguientes tripulantes:

- OM1 Mot. (SS) Felipe Herrera Chirinos
- OM1 Ele. (SS) Asisclo Pacheco Solís
- OM1 Son. (SS) José Ayala Huapaya
- OM1 Ars. (SS) Juan Teullet Molina

Estos fueron los primeros integrantes de las dotaciones que llegaron a Kiel y rápidamente se adaptaron al sistema de trabajo que se había establecido en la Comisión.

Todos ellos tuvieron oportunidad de mostrar la bondad de sus conocimientos, su alto nivel profesional y sobre todo, su don de gentes; fueron excelentes embajadores del Perú en Alemania y en más de una oportunidad los funcionarios y trabajadores de las empresas, hicieron llegar a la Jefatura de la Comisión, sus elogios por el desempeño de estos señores tripulantes.

Lo mismo ocurrió con los que posteriormente fueron integrándose a la Comisión; nadie se apartó de la línea de conducta trazada desde que la primera Comisión de Control llegó a Kiel al mando del Comandante Aste.

El 31 de Agosto de 1979, con la asistencia del Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante Willy Harm Esparza, se realizó la ceremonia de bautizo del BAP "CASMA", cumplida por el R.P. Manuel Cavanna S.J. quien, encontrándose en España, fue invitado a llevar a cabo la ceremonia, porque quisimos que un sacerdote del Perú fuera quien se encargara de ella. Varios años después, con ocasión de conmemorarse un aniversario de esta ceremonia, el Comando del BAP "CASMA", en Lima, invitó al Padre Cavanna a compartir con ellos ese día, que para muchos de los que estuvieron presentes, fue de grata recordación.

En esa misma fecha, 31 de Agosto de 1979, por Resolución Suprema 0345-79-MA/DP fueron nombrados a la Comisión para integrar posteriormente la dotación del BAP "ANTOFAGASTA", los siguientes oficiales:

Capitán de Fragata Víctor Tirado Silva  
Capitán de Corbeta Carlos Rotalde Rotalde  
Teniente Primero José Espejo Núñez  
Teniente Primero Francisco De Las Casas Sommerkamp  
Teniente Segundo Edmundo Masías Astengo  
Teniente Segundo Germán Vásquez-Solís Talavera

Estos oficiales, junto con los nombrados anteriormente para integrar la dotación del BAP "CASMA", recibieron instrucción en escuelas de la Fuerza de Submarinos de Alemania y luego integraron las diversas juntas de inspección, de acuerdo con el puesto que ocuparían a bordo y con sus conocimientos más avanzados en cada área de trabajo.

El 16 de Octubre de 1979, se nombró a la Comisión de Inspección, para integrar posteriormente las dotaciones de los BAP "CASMA" y "ANTOFAGASTA", por Resolución Suprema 0413-79-MA/DP al siguiente personal:

OM1. Ars. (SS) Ramón Montero Pineda	"CASMA"
T3 . Eco. (SS) Enrique Manco Cuzcano	"ANTOFAGASTA"
OM1. Mot. (SS) Guillermo López Ramos	"ANTOFAGASTA"
OM1. Ele. (SS) Mario Benavides Calderón	"ANTOFAGASTA"
OM1. Cot. (SS) Jorge Meza Paredes	"ANTOFAGASTA"

Este personal inició su instrucción teórica en el Perú y siguió luego estudios en las escuelas de la Marina Alemana, antes de integrarse de lleno al trabajo de inspección.

Por Resolución Suprema 0488-79-MA/DP de 12 de Diciembre de 1979, se nombró como inspector a la Comisión, para integrar luego la dotación del BAP "ANTOFAGASTA", al Teniente Segundo Hugo Ramírez Canaval, quien había culminado sus estudios en la Escuela Naval del Perú, con el primer puesto de su promoción y se había hecho merecedor de recibir la "Espada de Honor"; más tarde ocuparía también el primer puesto en la Escuela de Submarinos. Su padre, el señor Contralmirante Hugo Ramírez Canaval, fue nombrado más tarde Jefe de la Comisión de Control de Submarinos y Agregado Naval a la Embajada del Perú.

El 29 de Enero de 1980, por Resolución Suprema 0055-80-MA/DP se nombra como Agregado Naval en Alemania y en adición a sus funciones como Jefe de la Comisión de Control de Submarinos al Capitán de Navío Eduardo Shoobridge García.

El Comandante Shoobridge mantuvo el sistema de relaciones con los involucrados en la construcción y le cupo hacerse cargo de las ceremonias de bautizo del BAP "ANTOFAGASTA".

El Jueves 28 de Febrero de 1980 terminé de entregar el cargo al Comandante Shoobridge y esa tarde viajamos a Hengelo, en Holanda, para despedirnos de los miembros de la Comisión que se encontraban cumpliendo obligaciones en las instalaciones de Hollandse Signaalapparaten B.V.

El Lunes 3 de Marzo levantamos vuelo desde el aeropuerto de Hamburgo, de regreso a Lima, donde llegamos el Martes 4 de Marzo en la mañana. Terminaba mi participación directa en la Comisión, para hacerme cargo de la Dirección de Proyectos Navales, entre cuyas funciones estaba la de apoyar a las Comisiones de Control que se encontraban en el extranjero, entre ellas, la de Construcción de Submarinos en Alemania.

El 4 de Marzo de 1980, por Resolución Suprema 0112-80-MA/DP, se nombró para conformar la dotación del BAP "ANTOFAGASTA" al OM1 Ars.(SS) Adalberto Bernaldes Robles.

El 10 de Marzo de 1980 por Resolución Suprema 0145-80-MA/DP, se nombraron como inspectores de la Comisión a los Tenientes Primeros Mario Runciman Saettone y Jaime Mendiola Herrada.

El 14 de Marzo de 1980 se bautizó al BAP "ANTOFAGASTA".

El 09 de Abril de 1980, por Resolución Suprema 0179-80-MA/DP, se nombró como inspector de la Comisión de Control al Teniente Primero Miguel Teixeira Rivarola, hijo y hermano de marinos que formaron una estirpe brillante de miembros de la Institución Naval.

Por Resolución Suprema 0228-80-MA/DP de 7 de Mayo de 1980, se nombró para conformar la Comisión de Control al Técnico Tercero Ars. (SS) Juan Saúl Ambía Retes.

El 4 de Junio de 1980, por Resolución Suprema 0272-80-MA/DP, se amplió la estadía del Técnico Tercero Fur. Guido Alberto Gibbons Baca. Normalmente expresamos que en los cargos no hay indispensables y siempre pueden ser relevados los hombres por otros tan o más eficientes que los que se encuentran desempeñándolos; el Técnico Gibbons es la excepción que confirma la regla y continuó por un año más, prestando su valioso apoyo a la Comisión y a la Agregaduría Naval.

El 23 de Junio de 1980, por Resoluciones Supremas 0324 y 0338-80-MA/DP, fueron nombrados a la Comisión para luego integrar la dotación del BAP "CASMA", el OM1 Mot. (SS) José Antonio Urbina Carrasco y el OM1 Ele. (SS) Manuel Antonio Astudillo Castillo,

Por Resolución Suprema 0374-80-MA/DP de 16 de Julio de 1980, fueron nombrados a la Comisión de Control, para luego integrar la dotación del BAP "CASMA" el OM2 Ele (SS) Alfredo Yanamango Ramírez y el OM2 Ele (SS) Bimet Ruiton Arias.

Por Resolución Suprema 0404-80-MA/DP de 24 de Julio de 1980, se nombró a la dotación del BAP "CASMA":

- OM1 Son. (SS) José Huapaya Villarubia
- OM1 Fur. (SS) Rómulo Chinga Macharé
- OM1 Señ. (SS) Nórvil Sánchez Núñez
- OM1 Enf. (SS) Pedro Silvestre Salvador
- OM1 Rad. (SS) Sigifredo Torres Flores
- OM1 Ars. (SS) Eduardo García Rodríguez
- OM1 May. (SS) Pelayo Cárdenas Chuquitaype
- OM2 Mot. (SS) Carlos Orozco León
- OM2 Mot. (SS) Rodolfo Ramos Arroyo
- OM2 Mot. (SS) Ever Valera Aredo
- OM2 Ars. (SS) Juan Espejo Sarmiento
- OM2 Cot. (SS) Neptalí Millones Agüero
- OM2 Rad. (SS) Mario Santos Terreros
- OM2 Eco. (SS) Pepe Conde López
- OM2 Rad. (SS) Alberto Bragayrac Valderrama
- OM3 Aba. (SS) Américo Delgado Millán
- OM3 Mot. (SS) Antonio Medina Aliaga
- OM3 Mot. (SS) Guido Angeles Millones
- OM3 Eco. (SS) Hipólito Chipana Quino
- OM3 Ele. (SS) Luis Aguirre Blancas
- OM3 Ele. (SS) José Seden Araujo
- OM3 Ele. (SS) Francisco Escobedo Advíncula

- OM3 Señ. (SS) Luis Albarracín Torres
- OM3 Coc. (SS) Antonio Cappcha Padilla

El 10 de Noviembre de 1980, se nombró por Resolución Suprema 0557-80-MA/DP como integrantes de la Comisión a los Capitanes de Fragata Enrique Bustamante Salazar y Juan Garfias Reátegui. Estos oficiales deberían seguir cursos de capacitación en Holanda y luego integrarse a la Comisión como inspectores. Más tarde, serían relevados por el C de F Carlos De Souza Barclay y el C de C Carlos Tejada Bailly.

El 19 de Diciembre de 1980, fue comisionado el BAP "CASMA", integrándose a las Fuerzas Navales de la Marina de Guerra del Perú.

Por Resolución Suprema 0005-81 de 5 Enero 1981, se nombró la dotación del BAP "ANTOFAGASTA":

- OM1 Rad. (SS) Carlos Pérez Oliva
- OM1 Señ. (SS) Pedro Gutiérrez Reátegui
- OM1 Son. (SS) Fernando Farías Rosas
- OM2 Mot. (SS) Fidel Quelopana Flores
- OM2 Mot. (SS) Antonio Medina Aliaga
- OM2 Ars. (SS) Hugo Macha Orihuela
- OM2 Ars. (SS) Oswaldo López Ruiz
- OM2 Son. (SS) Baltazar Chirinos Pérez
- OM2 Son. (SS) Hipólito Chipana Aquino
- OM2 Cot. (SS) Walter Berna Becerra
- OM2 Cot. (SS) Félix Espinoza Osorio
- OM2 Rad. (SS) Oscar Trelles Córdova
- OM2 Enf. (SS) Hugo García Dolores
- OM3 Mot. (SS) Juan Obeso Lara
- OM3 Mot. (SS) Carlos Ulloa Culqui
- OM3 Ele. (SS) Eleazar Balarezo Ansaldo
- OM3 Rad. (SS) Arturo Marcos Espinoza
- OM3 Ele. (SS) Luis Aguirre Blancos

El 26 de Enero de 1981, por Resolución Suprema 0049-81-MA/DP, se nombró al Capitán de Fragata José Linares Leyva como Comandante del BAP "CASMA" y al Capitán de Corbeta Luis Ferré Cornejo, Segundo Comandante del BAP "CASMA". Hasta ese momento, ambos Comandantes, se desempeñaron como inspectores de la Comisión, el Comandante Linares a cargo de la preparación de documentación y como asesor del Jefe de la Comisión y el Comandante Ferré, a cargo de la confección de las listas de repuestos y partes que llevarían como dotación los submarinos de la Clase Casma y los que se requerían para completar las dotaciones de los Clase Islay. El ahorro nos permitió contar con lo que realmente necesitábamos.

Por Resolución Suprema 0068-81- MA/DP de 2 de Febrero de 1981, se nombró como inspector de la Comisión al Teniente Primero Antonio Forcelledo Secada.

El 20 de Marzo de 1981, arribó al Callao el BAP "CASMA", primero de la serie de cuatro, de la misma clase, cuya construcción se inició en 1977. Al mando del submarino estaba el C de F José Linares Leyva.

El 24 de Marzo de 1981, por Resolución Suprema 0178-81-MA/DP se nombró como inspector de la Comisión al Teniente Segundo Fergán Herrera Cuntti.

En la misma fecha con Resolución Suprema 0180-81-MA/DP, se nombra a la dotación del BAP "ANTOFAGASTA", al siguiente personal:

- OM2 Fur. (SS) Luis Vega Chumpitaz
- OM2 Aba. (SS) Oswaldo Culqui Mori
- OM2 Coc. (SS) Rómulo Gárate Velásquez
- OM3 May. (SS) Lozano Becerra Rozas

El 22 de Mayo de 1981, fue comisionado el BAP "ANTOFAGASTA", incorporándose a las Fuerzas Navales de la Marina de Guerra del Perú.

El 31 de Mayo de 1981, por Resolución Suprema 0595-81-MA/DP, se nombra a la dotación del BAP "ANTOFAGASTA", a partir del 22 de Mayo a los siguientes oficiales:

- Tte.1° José Espejo Núñez
- Tte.1° Francisco De Las Casas Sommerkamp
- Tte.1° Edmundo Masias Astengo
- Tte.1° Germán Vásquez- Solis Talavera
- Tte.2° Hugo Ramírez Brain

Por Resolución Suprema 0266-81-MA/DP de 15 Mayo 1981, se nombró al Capitán de Fragata Víctor Tirado Silva, Comandante del BAP "ANTOFAGASTA" y al Capitán de Corbeta Carlos Rotalde Rotalde, Segundo Comandante del BAP "ANTOFAGASTA". Al igual que el Comando del BAP "CASMA", ambos comandantes venían desempeñando funciones como inspectores de la Comisión.

El 3 de Julio de 1981, por Resolución Suprema 0361-81-MA/DP, se nombra a la Comisión, para integrarse posteriormente a la dotación del BAP "PISAGUA" al siguiente personal:

- T3 Ele. (SS) Pedro Ninahuanca Olivera
- OM1 Rar. (SS) Segundo Aguilar Chávez
- OM1 Mot. (SS) Guillermo Au Rivas
- OM1 Cot. (SS) Ciro Castillo Vega
- OM1 Ars. (SS) Lorenzo Guzmán Morales

Por Resolución Suprema 0409-81-MA/DP de fecha 24 Julio de 1981, se nombra a la Comisión al Teniente Primero Juvenal Cáceres Morales, quien había sido nombrado anteriormente el 09 de Julio de 1979 ,pero se le amplió la estadía, pues desempeñó una labor brillante como inspector en el campo de electricidad; sus informes, con los del Comandante Indacochea, fueron expresión de profesionalismo cuando se planteó la posibilidad de cambiar el tipo de baterías que la Marina había aceptado al negociarse el contrato.

El 7 de Agosto de 1981, se llevó a cabo la ceremonia de bautizo del BAP "PISAGUA".

El 7 de Setiembre de 1981, arriba al puerto del Callao, el segundo submarino de la Clase Casma, el BAP "ANTOFAGASTA", al mando del C de F Víctor Tirado Silva.

El 14 de Setiembre de 1981, por Resolución Suprema 0486-81-MA/DP, se nombra en comisión del servicio, a órdenes de la Comisión Naval de Inspección para formar parte más tarde de la dotación del BAP "PISAGUA", al siguiente personal:

- C de C José Gonzales Chocano
- Tte.1° Luis Ego-Aguirre Villacorta
- Tte.2° Jorge Rodríguez Serrano
- Tte.2° Oleg Krijlenko Arnillas

Por Resolución Suprema 0635-81-MA/DP de 23 Noviembre 1981 se nombra a la Comisión a los siguientes oficiales:

- C de F Carlos De Souza Ferreyra Barclay
- C de C Carlos Tejada Baily
- Tte.1° Juan Torres Figari

El 1° de Enero de 1982, por Resolución Suprema N° 0762-81-MA/DP, es nombrado Agregado Naval a la Embajada del Perú en la R F A y Jefe de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos en Kiel, al Sr. Contralmirante don José Carcelén Basurto, en reemplazo del Capitán de Navío don Eduardo Shoobridge García.

El 25 Enero de 1982, por Resolución Suprema 0057-82-MA/DP se nombró en misión de estudios para integrarse posteriormente a la dotación del BAP "PISAGUA", al siguiente personal:

- T3 Rad. (SS) Adalberto Navarro Navarro
- OM1 Señ. (SS) Elías Rivera Castillo
- OM2 Ars. (SS) Williams Quiñones Montenegro
- OM2 Ars. (SS) Noé Paredes Acuña
- OM1 Son. (SS) Guillermo Villoslada Terán

OM2 Cot. (SS) Dionisio Pinedo Ríos  
OM2 Rad. (SS) Máximo Agüero Calero  
OM3 Eco. (SS) Luis Valqui García  
OM3 Cot. (SS) Máximo Carbajal Aramburu  
OM3 Rad. (SS) José Pérez Mendoza

Por Resoluciones Supremas 0055-82-MA/DP y 0056-82-MA/DP de 25 Enero 1982, se nombró en misión de estudios para luego incorporarse a la dotación del BAP "PISAGUA", a:

OM1 Ele. (SS) Emilio Robles Soldevilla  
OM2 Ele. (SS) Williams Vivar Guzmán  
OM2 Ele. (SS) Dorn Carranz Bustamante  
OM3 Mot. (SS) Manuel Carrasco Romani  
OM3 Mot. (SS) Juan Sánchez De los Santos  
OM3 Ele. (SS) Carlos Magallanes Quispe  
OM3 Ele. (SS) Alberto Gómez Contreras  
OM2 Mot. (SS) Temístocles Arredondo Motta  
OM2 Mot. (SS) Alejo Barzola Osorio  
OM2 Mot. (SS) Víctor Rodríguez Torres

El 15 de Febrero de 1982, por Resolución Suprema 0094-82-MA/DP, se nombró a órdenes de la Comisión para incorporarse luego a la dotación del BAP "CHIPANA", a:

Tte 1º Jorge Chaparro Araujo  
Tte 1º Alberto Lozada Frías

Por Resoluciones Supremas 0096-82-MA/DP y 0097-82-MA/DP de 15 Febrero 1982, se nombró en misión de estudios para luego conformar la dotación del BAP "PISAGUA", a:

OM1 Aba. Carlos Dávalos Velásquez  
OM1 Enf. Víctor Almara Huaroto  
OM2 Fur. Alberto Magallanes Magallanes  
OM1 Coc. Juan Vega Cribellas  
OM2 May. Antolín Román Córdova

El 18 de Marzo de 1982, por Resolución Suprema 0121-82-MA/DP, se nombró a la Comisión, para luego integrar la dotación del BAP "CHIPANA" a:

Tte 1º Oscar Delgado Altamirano  
Tte 2º José Indacochea Graner

El Teniente Indacochea, hermano del Comandante Alberto Indacochea, también excelente oficial de marina y miembro de una respetada estirpe marinera.

Por Resolución Suprema 0168-82-MA/DP de 29 Marzo de 1982, se nombró para conformar la dotación del BAP "PISAGUA" al Capitán de Fragata Carlos De Souza Ferreira Barclay, quien más tarde sería el primer Comandante de ese submarino.

El 28 de Octubre de 1982, se bautizó el último submarino de la clase "Casma", el BAP "CHIPANA".

El 18 de Noviembre de 1982, por Resolución Suprema 0610-82-MA/DP, se nombra, para formar la dotación del BAP "CHIPANA", a parte del personal que se encontraba asignado al BAP "PISAGUA":

- OM1 Emilio Robles Soldevilla
- OM1 Elías Rivera Castillo
- OM1 Guillermo Villoslada Terán
- OM1 Carlos Dávalos Velásquez
- OM1 Víctor Almora Huaroto
- OM1 Juan Vega Cribilleros
- OM2 Temístocles Arredondo Matto
- OM2 Alejo Barzola Osorio
- OM2 Williams Vivar Guzmán
- OM2 Dorn Carranza Bustamante
- OM2 Williams Quiñones Montenegro
- OM2 Noé Paredes Acuña
- OM2 Máximo Aguero Calero
- OM2 Alberto Magallanes Magallanes
- OM2 Antolín Román Córdova
- OM3 Manuel Carrasco Romani
- OM3 Juan Sánchez De Los Santos
- OM3 Carlos Magallanes Quispe
- OM3 Alberto Gómez Contreras
- OM3 Luis Valqui García
- OM3 Máximo Carbajal Aramburu
- OM3 José Pérez Mendoza

El 10 de Febrero de 1983, por Resolución Suprema 141-83-MA/DP se nombra como Agregado Naval a la Embajada del Perú en la República Federal de Alemania y Jefe de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos al Sr. Contralmirante Hugo Ramírez Canaval, en reemplazo del Contralmirante José Carcelén Basurto.

El 15 de Marzo de 1983, por Resolución Suprema 0207-83-MA/DP, se nombra dos grupos en comisión del servicio para integrar la dotación del BAP "ISLAY" que se encontraba en Alemania, dentro de un nuevo contrato para recorrido integral:

PRIMER GRUPO (20 Marzo 1983)

T3 Erwin Berríos Silva  
OM1 Pedro Advíncula Atúnkar  
OM1 Segundo Ascoy Noriega  
OM2 Adhemir Magino Ramírez  
OM2 Mauro Castro López

SEGUNDO GRUPO (02 MAYO 1983)

Tte.2º Eduardo Arróspide Jiménez  
OM2 José Neciosup Chafloc  
OM3 Andrés Aguilar Gómez  
OM2 Juan Valenzuela Villanueva  
OM2 Héctor Correa Córdova

El 18 de Marzo de 1983, arribó al Callao el BAP "CHIPANA", al mando del C de F Carlos Tejada Bailly.

El 12 de Abril 1983, por Resolución Suprema 0266-83-MA/DP, se nombró para participar en cursos en la RFA, como miembros de la dotación del BAP "PISAGUA" a:

T3 Mot. (SS) Víctor Mallma Matamoros  
T3 Ele. (SS) Pedro Huachín Pino

Por Resolución Suprema 0496-83-MA/DP de 18 Julio 1983, se nombró a la dotación del BAP "PISAGUA" a:

T2 José Cabrera Carrasco  
T3 Guillermo Suárez Toledo  
T3 Adalberto Navarro Navarro  
T3 Daniel Zavala Avila  
T3 Eusebio Tasayco Fuentes  
OM1 Esteban Oqueso Zúñiga  
OM1 Macelino Chávez Eusebio  
OM1 Faustino Caushi Toledo  
OM1 Victor Huiza Melchor  
OM1 Moisés Pino Sayre  
OM1 Jesús Huayta Sánchez  
OM1 Jaime Aliaga Andía  
OM1 Manuel Gutiérrez Cisneros  
OM2 Saúl Cruces Gamero  
OM2 José Facho Gordillo  
OM2 Luis Pardo Huamanchiza  
OM2 José Ramos Pezantes  
OM2 Eudocio Usurín Pancorvo  
OM2 Néstor Damián Narciso

OM2 Luis Albarracín Torres  
OM2 Johnel Martel Flores  
OM2 Manuel Velezmo Benites  
OM2 Julio Fuster Cervantes  
OM2 Víctor Díaz Cayetano  
OM2 Gil Esteban Barzola  
OM2 Félix Rojas Benancio  
OM2 Raúl Avendaño Gutiérrez  
OM2 José Castañón Linares  
OM3 Marcelino Saavedra Jaano  
OM3 Enrique Flores Curiñaupé  
OM3 José Haro García

El 8 de Octubre de 1983, celebrando el día de la Marina de Guerra del Perú, arribó al puerto del Callao, el último submarino de la clase "Casma", el BAP "PISAGUA", al mando del C de F Carlos De Souza Barclay, culminando la Segunda Comisión que fue nombrada en 1978, para hacerse cargo del control de la construcción de submarinos en los astilleros de HDW, en Kiel, República Federal Alemana.

#### **Otras personas notables que hicieron posible el éxito de la Comisión**

Tengo el deber de referirme ahora a personas que no fueron parte integrante de la Comisión Naval de Inspección, pero trabajaron para ella como si lo fueran, apoyando nuestras acciones para que culminaran con éxito:

**El Embajador del Perú en la República Federal Alemana, don Joaquín Heredia Cabieses**, quien tomó voluntariamente a su cargo la solución de buena parte de las necesidades de bienestar de la Comisión; logró para los integrantes del grupo de Kiel una serie de beneficios, realizando trámites que iban mucho más allá de lo que exigía su cargo; el Embajador Heredia fue un gran amigo de los marinos peruanos que cumplieron funciones en Kiel y a él acudimos muchas veces en busca de apoyo y siempre nos brindó mucho más de lo que solicitamos.

Fue un Embajador de lujo, que trabó amistad con personajes de suma importancia del gobierno federal y fuimos testigos en varias ocasiones, de las ventajas que logró para el Perú en base a las amistades que él y su esposa supieron mantener en Europa.

**El Señor Heinz Friehl, representante de la firma Ferrostaal ante el astillero HDW**, más parecía delegado nuestro ante el astillero. Heinz Friehl, durante toda la permanencia de la Comisión en Kiel, fue el amigo que siempre estuvo dispuesto a resolver todos los problemas, administrativos y domésticos; él y su esposa Gloria, de nacionalidad española, fueron de ayuda invaluable para los miembros de la Comisión y sus familiares.

Era increíble cómo podían distribuir su disposición de servicio, entre los trajes propios de su hogar con cuatro hijos y los problemas de peruanos, argentinos, venezolanos, ecuatorianos, griegos, turcos e indonesios.

La amistad con los Friebel, no quedó solamente en la etapa de las Comisiones; las relaciones con ellos, sus hijos y los nuestros, se han mantenido a través de los años y cuando hemos tenido oportunidad de viajar a Alemania, siempre hubo un tiempo para visitarlos y hemos tenido algunas ocasiones en que ellos y sus hijos han visitado nuestro país y hemos tenido la satisfacción de estar con ellos y devolver en algo las múltiples atenciones que ellos tuvieron con nosotros.

**El señor Holm Peters, representante del Control de Calidad del Ministerio de Defensa Alemán**, quien se convirtió desde un primer momento en uno de los más valiosos consejeros de la Comisión. Fue amigo entrañable de los miembros de la Comisión; había sido oficial de submarinos en la Marina del Almirante Doenitz y sus invitaciones a disfrutar de sus habilidades en la cocina fueron frecuentes.

**El señor Gerhard Thulmann, Presidente Ejecutivo de Ferrostaal**, merece una especial referencia. Fue el hombre que confió siempre en el Perú y arriesgó mucho ayudando a cumplir la misión que la Marina nos encomendó. En toda la tarea de negociar el financiamiento, construcción y entrega de las Unidades, estuvieron presente la amistad, los gestos de confianza y de hombría de bien que tuvo para con nosotros, estos ingredientes no son los comunes entre proveedor y cliente, me atrevo a decir que más valía para él el amigo que el cliente. Estableció en la relación de las Empresas con la Marina de Guerra del Perú, un marco de honestidad, comprensión y generosidad.

El señor Thulmann había desempeñado durante siete años la representación de Ferrostaal en el Perú y su cariño por nuestro país fue duradero; facilitó nuestra labor y su apoyo fue permanente.

Su contraparte en el Perú, el **señor Dieter Hamann, representante de Ferrostaal en el Perú, Director Gerente de CITECO**, ciudadano alemán que parece peruano, nacido en Essen, sede de la casa matriz de Ferrostaal, allanó muchos caminos y facilitó la labor de concertación entre las Comisiones y los proveedores; Dieter Hamann siempre ha sido mucho más que "la otra parte del contrato"; ha sido y es el amigo, antes que el agente de la casa proveedora. Dieter Hamann se ha radicado en nuestra patria, que considera un poco como suya y mantiene una estrecha relación de amistad con la gente de submarinos.

Muchas otras personas en Alemania apoyaron y facilitaron la labor de la Comisión, pero creo que los personajes mencionados representan el espíritu de lo que fue la relación del Consorcio Ferrostaal-HDW con la Marina de Guerra del Perú

También es importante resaltar la buena relación que se estableció entre los miembros de la Comisión y los funcionarios y trabajadores de las empresas a cargo de la construcción del casco y de todos los componentes que conforman a los submarinos. El buen trato por ambas partes facilitó mucho la tarea.

El comportamiento del personal naval en las actividades propias del trabajo y en su vida privada, fueron ejemplares; no hubieron casos de indisciplina ni de alteración de las buenas costumbres, en todos los años que el personal de las Comisiones y las Dotaciones, permanecieron en Alemania.

Como se describió anteriormente, el personal naval cumplió labores de control de pruebas en puerto y en la mar que permitieron a la Comisión alcanzar una situación económica que hizo posible cumplir sin sobresaltos las diversas obligaciones propias de la misión.

También se ha explicado cómo fue posible un ahorro de más de cincuenta millones de Marcos, que permitió adquirir elementos indispensables para el mejor cumplimiento de las funciones de los submarinos.

Pero todos estos logros fueron la respuesta a un esfuerzo de conjunto de la Comisión, las Dotaciones y el personal de las Empresas, que hicieron posible que los plazos de entrega de los submarinos se acortaran y por lo tanto disminuyeran los reajustes de precios por mano de obra y materiales.



## EPILOGO

Como Comandante de la Fuerza de Submarinos, me correspondió recibir, el 8 de octubre de 1983, al último submarino de la Clase "CASMA", que se incorporaba a la Fuerza, cuya serie me tocó iniciar como Jefe de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos en la República Federal Alemana, en 1978.

Servían también conmigo en ese momento, en dicha Fuerza, el Comandante Rivadeneyra, el Comandante Indacochea y el Teniente Montoya, principales artífices de una Comisión que se cumplió a tiempo y que hizo posible un "ahorro" considerable para la Marina de Guerra. El furriel Gibbons, había solicitado su pase al retiro.

Considero necesario, que en su momento, los Jefes que me sucedieron en la Comisión y más aún, los oficiales que comandaron los submarinos de fabricación alemana, escriban sobre sus experiencias en relación con la comisión y en esos magníficos buques que una decisión que a mi entender fue muy acertada, hizo posible que nuestra Marina de Guerra contara con ellos para cumplir las funciones que la superioridad naval les encargara.

El 24 de setiembre del 2004, cuando se terminaba la preparacion de este libro, fallecio nuestro estrañable amigo, Gerhard Thulmann, quien a traves de sus permanentes muestras de amistad, nos facilito la tarea e hizo posible un entendimiento muy especial entre la empresa Ferrostaal y la Marina de Guerra del Peru con este libro pretendi retribuir muy modestamente a su invaluable apoyo.

PRECEDIMIENTO Y PREMISAS PARA LA SELECCION  
DE LA COMISION

1.- Sobre la base que el Perfeccionamiento del Contrato se haga en Julio 1970 y considerando el tiempo de construcción, las fechas de comisionamiento de los buques será:

	MES	AÑO	MES	AÑO
Perfeccionamiento:	7	1970	7	1970
Tiempo construcción:	3	3	9	3
Fecha de comisionamiento:	10	1973	10	1974

2.- Selección del Comandante:- Debe ser tal que pueda permanecer como Comandante por lo menos un año después del Comisionamiento. En consecuencia:

- El Comandante del 1er.submarino debe ser un C.de F. que deba ascender a C.de N. en ENERO 1975 (ó después).
- El Comandante del 2do.submarino debe ser un C.de F. que deba ascender a C.de N. en ENERO 1976 (ó después).

3.- Selección del 2do.Comandante:- Por las mismas razones debe ser:

- Para el 1er.submarino un C.de C. que deba ascender a C.de F. en ENERO 1975.
- Para el 2do.submarino un C.de C. que deba ascender a C.de F. en ENERO 1976.

4.- Para Jefe de Ingeniería:-

- Para el 1er.submarino un Oficial que permanezca como Tte.1° hasta ENERO 1975 (ó después).
- Para el 2do.submarino un Oficial que permanezca como Tte.1° hasta ENERO 1976 (ó después).

5.- Para Jefe de Operaciones y Armamento:-

Para ambos submarinos debe ser un Oficial que permanezca como Tte.1° hasta ENERO 1976.

6.- Para Ayudante de Ingeniería:-

- Para ambos submarinos debe ser un Oficial del grado de Tte.1° ó Tte.2° que permanezca en el grado de Tte.1° hasta ENERO 1978.

C.DE F.

C.DE N.

COMANDANTES:

C.de C. A.PANIZO  
C.de C. C.VALDEZ  
C.de C. L.BARDALES  
C.de C. R.ARGUELLES

1971 al 1975 ○  
1973 al 1977  
1974 al 1978  
1974 al 1978

C.DE C.

C.DE F.

SEGUNDOS COMANDANTES

Tte. 1° G.TIRADO  
Tte. 1° J.GARCIA  
Tte. 1° G.NEWTON  
Tte. 1° M.RIVADENEYRA

1972 al 1976 ○  
1972 al 1976  
1972 al 1976  
1973 al 1976

C.DE C.

C.DE F.

JEFES DE INGENIERIA

Tte. 1° E.ROGA  
Tte. 1° A.BALAGUER  
Tte. 1° J.PIAGGIO  
Tte. 1° A.DAVILA  
Tte. 1° J.GARFIAS

1973 al 1977  
1974 al 1978 ○  
1974 al 1978  
1974 al 1978  
1974 al 1978

JEFE DE OPERACIONES

Selección para Escuela de Electrónica (2).

JEFE DE ARMAMENTO

Selección para Escuela de Electrónica (2).

JEFE DE NAVEGACION Y COMUNICACIONES

AYUDANTE JEFE DE INGENIERIA

Promoción actual en la Escuela de Submarinos (Electricidad) (2).

DE INMEDIATO PARA COMISION - CURSOS ALEMAN 1970

- C.de G. ALFONSO PANIZO }  
○ Tte. 1° GUILLERMO TIRADO } Traducción libros  
○ Tte. 1° ALFONSO BALAGUER } Instructores Sub.4903  
Cursos de Alemán 1970

A LA COMANDANCIA

- Tte. 1° JOSE GARCIA - Ayudante.  
○ Tte. 1° RAUL PEREIRA - (ESTACION) E.M.  
○ Tte. 1° GUILLERMO NEWTON - (E.M.)

A ESCUELA ELECTRONICA

(4) Oficiales.

(x) Alternativa (2) de Submarinos y (2) Escuela  
Electrónica.

CURSOS ALEMAN 1970

- Tte. 1° NAIM BENAVENTE.

CURSOS ALEMAN 1971

- Tte. 1° JOSE GARCIA  
Tte. 1° GUILLERMO NEWTON  
Tte. 1° ERNESTO ROCA  
Tte. 1° JOSE PIAGGIO  
Tte. 1° ALBERTO DAVILA  
Tte. 1° JUAN GARFIAS

CONCURSO EN SUBFLOT PARA 4 TE2° ELEC.



