



ORTO 1977



Almirante MIGUEL GRAU SEMINARIO

Espada de Honor

Año	Cadete
1924	Julio Elías Murguía
1925	Alfonso Balaguer Regalado
1927	Juan F. Torres Matos
1928	Franklin Pease Olivera
1929	Carlos Espinoza Illich
1930	Enrique Camino de la Torre
1931	Carlos Monge Gordillo
1932	Fernando Lino Zamudio
1933	Carlos Secada Mas
1934	Eduardo Vila Salcedo
1935	Juan Bonucelli Biondi
1936	Abraham Woll Dávila
1937	Raúl Pooley Páez
1938	Enrique Burga Cisneros
1939	José Arce Larco
1940	Jorge Ruiz de Castilla
1941	Abel Woll Dávila
1941	Carlos Rotalde Duccomun
1942	Melitón Carvajal Pareja
1943	Alberto Rubio Watkins
1944	Antonio Miranda Garrido
1945	Enrique Fernández Dávila Noriega
1946	Juan Egúsqiza Babilonia
1947	Alejandro de la Puente León Portal
1948	Miguel Colina Marie
1949	Ricardo Zevallos Newton
1950	Enrique Anderson Rosas
1951	Jorge Hildebrant Pérez
1952	José Guerola Lazarte
1953	Oscar Anderson Noriega
1954	Gustavo Karr Burga
1955	Raúl Vargas Fuller
1956	Federico Higuera Ramos
1957	Gustavo Barragán Schenone
1958	Oscar Rizo Patrón Belgrano
1959	Carlos Ponce Canessa
1960	Juan Aicardi Elcolobarrutia
1961	César Vallejo Zapata
1962	Raúl Zuazo Tolmas
1963	César Cusianovich Cruises
1964	Fernando D'Alessio Ipinza
1965	Manuel Tirado Mesones
1966	Fernando Bernal Parodi
1967	Luis Vargas Cooban
1968	Jorge Trelles Sánchez
1969	Humberto León Gironda
1970	Pedro Vites Larrabure
1971	Guillermo Soriano Lindo
1972	Juan Marchini Barthlemes
1973	Héctor Soldi Soldi
1974	Luis Guillén Benites
1975	Alberto Lozada Frías
1975	Hugo Ramírez Brain
1976	Jorge Cueto Aservi
1977	Carlos Tejada Mera

MINISTRO DE MARINA



Sr. Vice-Almirante JORGE PARODI GALLIANI

DIRECTOR DE LA ESCUELA NAVAL



Contralmirante
VICTOR NICOLINI DEL CASTILLO

SUB-DIRECTOR DE LA ESCUELA NAVAL



Capitán de Navío WILLY HARM ESPARZA

JEFE DE ESTUDIOS



Capitán de Fragata CARLOS MARTINEZ ROZAS

JEFE DE DISCIPLINA



Capitán de Fragata LUIS GALVEZ AULESTIA



Tte. I LUIS MARZANO PATRON



Tte. I MARIO CARULLA MARCHENA



Tte. I FELIPE SOLOGUREN PONTE

Tte. I MANUEL COELLO MONTEZUMA



Directiva

DIRECTOR:

Cdte. 4º año LUIS CHUMBIAUCA MUÑANTE

SUB DIRECTOR

Cdte. 4º año FERNANDO JIMENEZ MORALES

COORDINADOR:

Cdte. 4º año ROBERTO NIETO PATRON

Cdte. 4º año MARCELO MOTTE
SEMINARIO

REDACCION:

Cdte. 4º año JORGE PIANA SALAS

Cdte. 4º año JOSE ROSALES TABOADA

FOTOGRAFIA:

Cdte. 4º año JOSE ROSALES TABOADA

SECRETARIO:

Cdte. 4º año HECTOR PEROCHENA

ENCARGADOS DE AÑO:

Cdte. 3er. año VLADIMIRO
GIOVANNINI

Cdte. 2do. año WILLIAM MERTZ

Cdte. 1er año CARCOVICH

Aspirante JOSE DE LOS RIOS

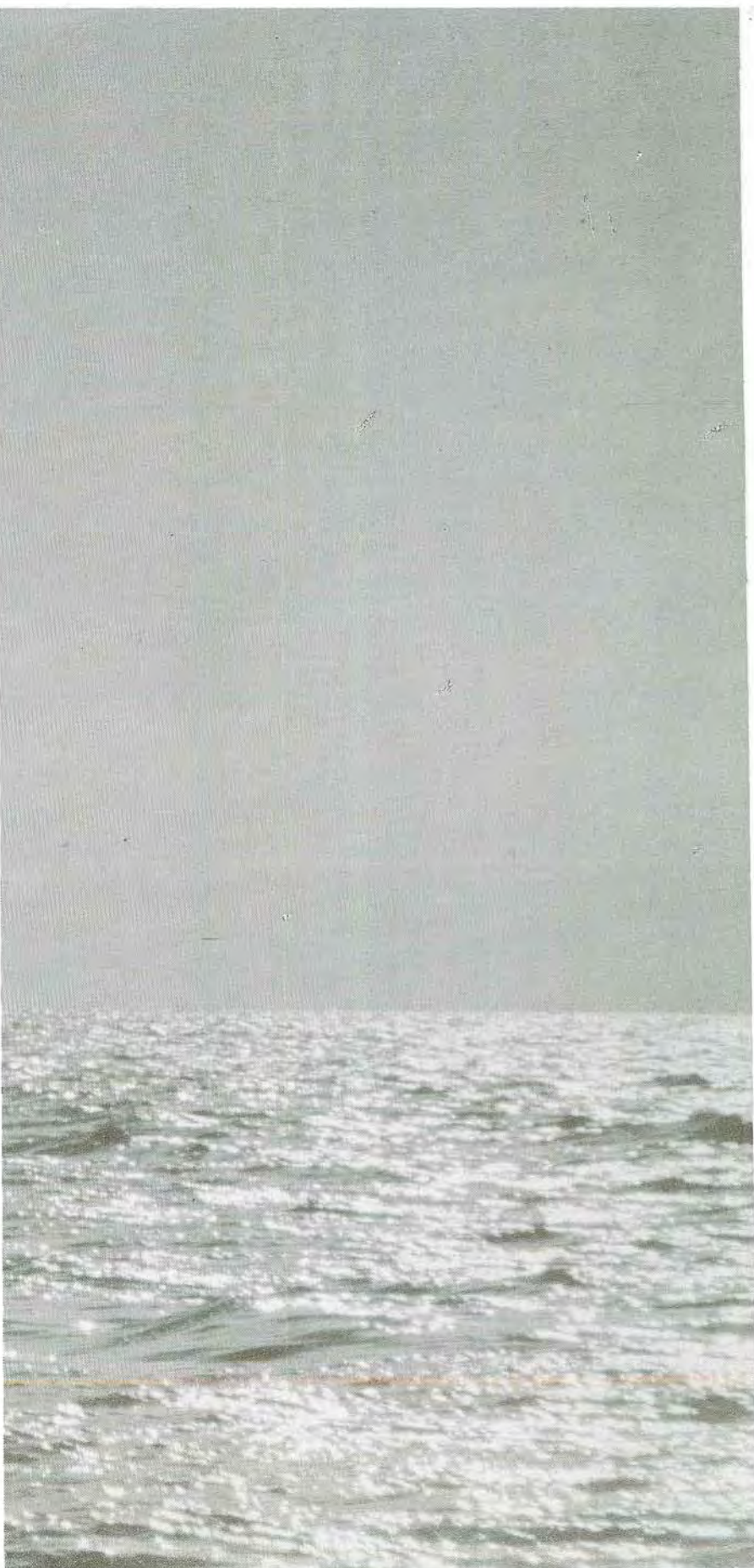
COLABORADORES:

C. de C. LUIS MARZANO
PATRON

Cdte. de 4º año MARIO GONZALES
MARZANO

Cdte. de 4º año ALBERTO ABAD





Una vez más, son los cadetes y ORTO quienes llevan a cabo una tarea que a través del arco de los años se ha hecho una tradición, exteriorizando algunas de las actividades por las cuales el cadete Naval, futuro Oficial de Marina, es educado como hombre y como profesional, consciente de su futura labor al servicio de la Patria.

La forma diferente de la revista que nuestros lectores puedan apreciar ha sido considerada necesaria, logrando así que este anuario sea producto de la única y desinteresada colaboración del Regimiento de cadetes y aspirantes a través de la directiva "ORTO".

Este anuario le dedica "ORTO" a la MARINA DE GUERRA DEL PERU y a todos los Oficiales que luchan incansablemente por lograr que nuestra MARINA sea: EJEMPLO ENTRE MARINAS.

EL DIRECTOR

ANUARIUM



77



INGRESO DE ASPIRANTES



Típico día de verano. Para unos, una mañana corriente; para nosotros los 200 postulantes que nos incorporábamos a la Escuela Naval del Perú como Aspirantes a Cadetes Navales una mañana especial, una mañana en la que embriagados de alegría veíamos coronado nuestro esfuerzo con el éxito. Esa mañana al abrírsenos las puertas de la Escuela Naval y nuestro esfuerzo nos conducirá a la meta que habíamos abrazado desde un principio, la de llegar a ser dignos Oficiales de Marina.

Y así, luego de una pequeña, pero emotiva ceremonia de recibimiento; y después de despedirnos de nuestros familiares, mientras desfilábamos hacia el interior de la Escuela Naval, en cada uno de nosotros latía la idea de que el primer gran paso ya había sido dado.

Asp. GASPAR DE LOAYZA

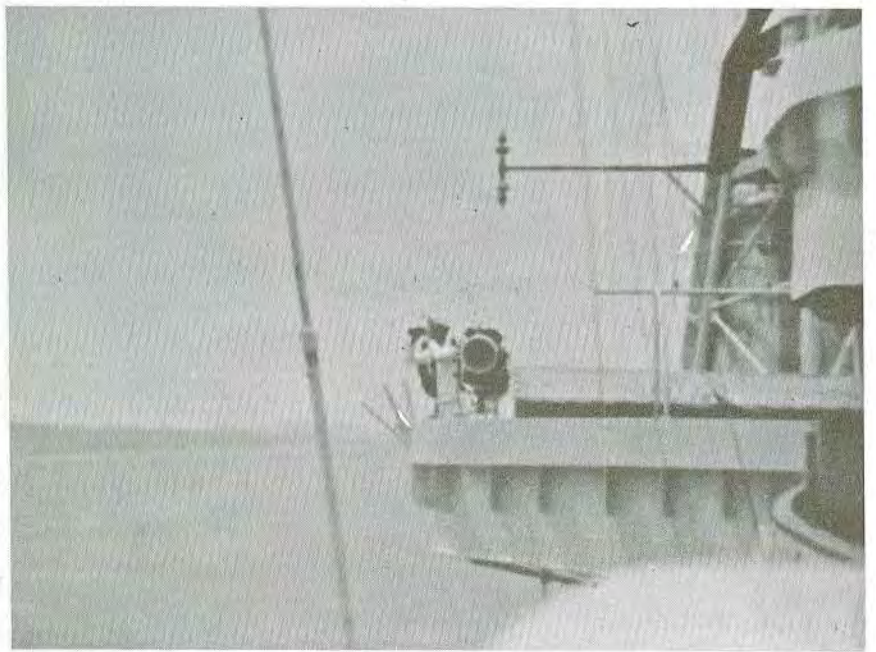


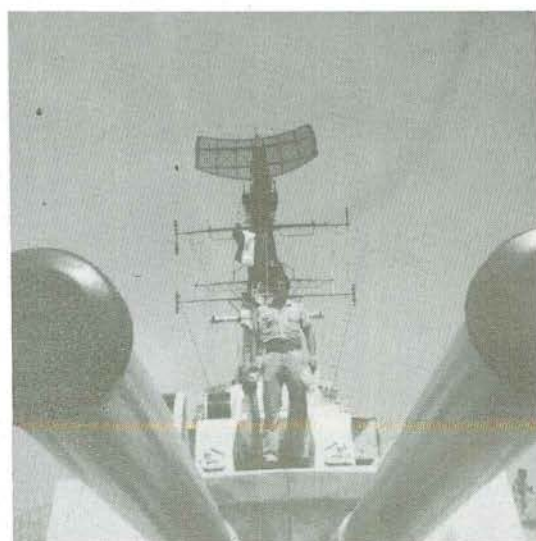
CRUCERO DE VERANO



Para completar la instrucción que recibimos en las aulas de la Escuela Naval, los cadetes anualmente nos embarcamos en las unidades de la Escuadra, para llevar a cabo el ya tradicional crucero de verano.

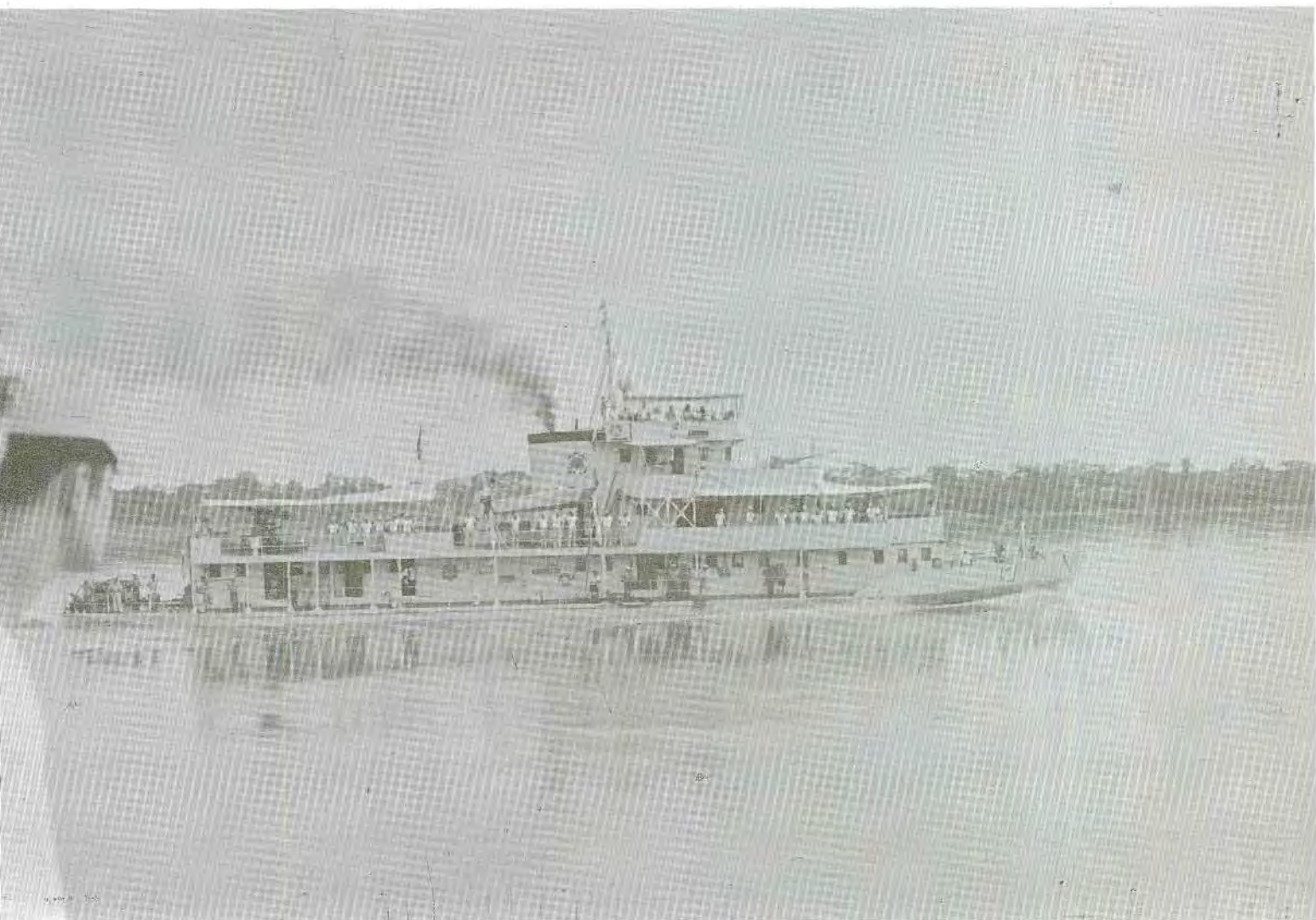
Durante dos meses llevamos, ya sea por las costas de nuestro litoral, por las riberas de nuestros ríos o por aguas de países hermanos, toda la gallardía y caballería que caracterizan a un cadete naval, a la vez que nos empapamos de lo que próximamente será nuestro principal objetivo: LA DEFENSA DE NUESTRAS AGUAS y por ende de NUESTRO QUERIDO PERU.







CRUCERO A LA SELVA



LA ACCION CIVICA DE LA MARINA AL SERVICIO DEL PUEBLO

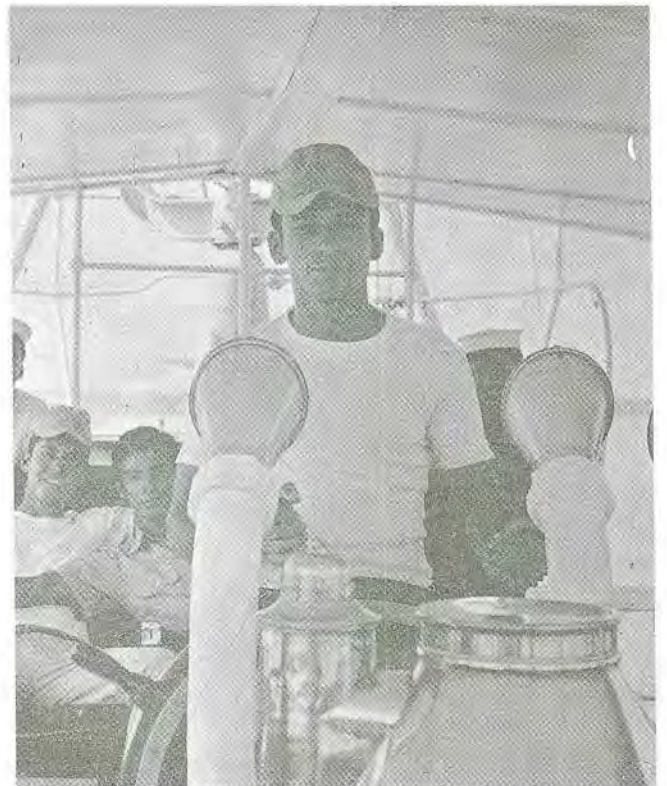
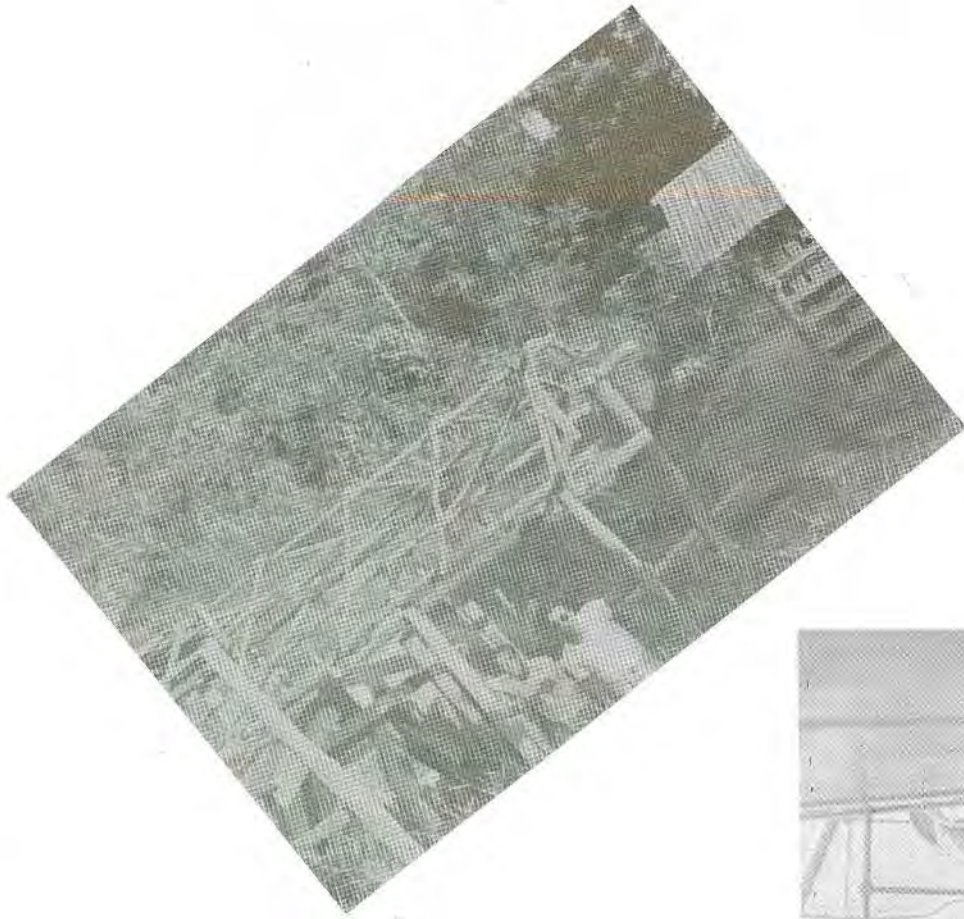
Como una adición a su principal misión de tutelar la soberanía nacional, la Marina de Guerra del Perú colabora activamente en el progreso socio-económico del país, ejecutando diversas tareas sociales, técnicas, industriales y educativas en las tres regiones naturales del territorio nacional.

La Armada, en esta ayuda a los pueblos necesitados, participa en el Servicio Cívico Fluvial en la selva, Servicio Cívico Lacustre en el Lago Titicaca; construcción de buques de gran tonelaje y reparaciones por el Servicio Industrial de la Marina, transporte de combustibles a lo largo del litoral por las unidades auxiliares, rescate, educación tecnológica, investigación científica, tutelaje a las escuelas, acción de la Dirección de Hidrografía y Faros y una adecuada ayuda a

las comunidades adyacentes a dependencia navales en sus aspectos sanitarios, técnico y de seguridad.

En los ríos y a bordo de las cañoneras, de la Fuerza Fluvial del Amazonas se atiende durante el año a los pobladores ribereños de ríos apartados de nuestra selva en el Servicio Cívico Fluvial. Desde 1963 se han salvado miles de vidas.

Desde su presencia en la amazonía que data de 1865, la Marina de Guerra del Perú se encuentra contribuyendo al progreso social y económico de esta remota región de nuestro territorio. El servicio Cívico Fluvial que se realiza en las riberas de los ríos se implantó en forma planificada desde 1963.





HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA



La Marina de Guerra Republicana, heredera de una gloriosa tradición Colonial, tuvo su origen en la guerra de la Independencia librada en 1821. Para esta síntesis histórica debemos apuntar, como referencia, que el Virrey Toledo formó a fines del Siglo XVI una rudimentaria flota armada con el fin de defender el tráfico marítimo de la colonia y las Ciudades del Litoral Peruano de los ataques de los piratas y corsarios, labor que fue continuada por el Virrey Conde de Alva y Liste, el Virrey Taboada y otros.

Al arribar la Expedición Libertadora del país, el Protector del Perú, Generalísimo Don José de San Martín, promulgó la creación de la Marina de Guerra del Perú el 8 de Octubre de 1821, la misma que fue organizada por Bernardo Monteagudo y su mando operativo le fue encargado al marino inglés Martín Jorge Guise. El pailebot "Sarmiento" fue el primer buque de guerra que enarboló el pabellón nacional. Se le rebautizó con el nombre de "Castelli".

En el período republicano, las naves de la Armada Peruana tuvieron una destacada participación en guerras que se libraron en diversos frentes marítimos. En 1845, el Mariscal Ramón Castilla impulsó notablemente el progreso de la Marina, adquiriendo numerosas unidades, algunos de ellos a vapor, que la convirtieron en una de las más poderosas de Latinoamérica. Posteriormente, en 1865, la Fragata "Amazonas" de nuestra Armada fue el primer buque americano que dio exitosamente la vuelta al mundo.

Durante la guerra con España (1866), la escuadra aliada comandada por el Capitán de Navío peruano Manuel Villar, derrotó a la flota española en el combate naval de Abtao; las aspiraciones hispánicas finalizaron definitivamente en el combate del 2 de Mayo de ese mismo año en el Callao con un rotundo triunfo de las fuerzas peruanas.

En 1879, durante la Guerra del Pacífico, surgió el heroísmo y caballería de uno de los héroes máximos del Perú: Miguel Grau, quien al comando del legendario monitor "Huáscar" libró al principio de este conflicto con Chile una exitosa campaña marítima contra fuerzas enemigas inmensamente superiores, durante la cual resultó vencedor en el combate naval de Iquique, constituyéndose luego en una verdadera pesadilla para el enemigo. Abrumado más tarde por la superioridad del adversario, el Almirante Miguel Grau se batió heroicamente a bordo de su buque en el combate naval de Angamos, efectuado el 08 de Octubre de 1879, muriendo destrozado por la artillería enemiga cuando se encontraba en la torre de combate del "Huáscar" enfrentándose solo contra seis poderosos navíos adversarios. Al igual que él se inmolaron numerosos oficiales y tripulantes peruanos, quienes cayeron gloriosamente en defensa del sagrado pabellón patrio y del honor nacional. Su dotación jamás arrió bandera de rendición.

Al superarse este período, los marineros peruanos combatieron con éxito en los diversos conflictos que se presentaron en el norte y oriente de nuestras zonas fronterizas. En la actualidad, los integrantes de la Armada Peruana, se destacan por poseer una alta eficiencia profesional adecuada al moderno avance de la ciencia naval. Cumpliendo su misión, los émulo del Gran Almirante del Perú desarrollan su honrosa misión durante la paz, cautelando nuestro incommensurable patrimonio ictiológico en el mar y como vigías alertas de la soberanía de nuestro extenso litoral.

Cdte. 4º año JOSE ROSALES

TRADICION EN EL EQUIPO DE VELA

Los Dragones en la Escuela Naval en el 23 Aniversario de su Arribo

Estas nobles embarcaciones construidas con la mejor caoba europea, que les asegura una existencia de 100 años, pertenecen a la primera clase olímpica en la historia de las Regatas a Vela, su majestuosa figura surca ya 23 años las aguas del Callao.

Fueron adquiridas por la Escuela en el año 1954 en Noruega, siendo esta adquisición de 2 botes.

A su llegada a la Escuela se convirtieron en uno de los primeros botes de lo que es hoy el poderoso Equipo de Vela, maniobrados por hábiles Cadetes conocedores de las lides caballerescas como son las Regatas a Vela, logrando ganar pronto codiciados trofeos para su Escuela.

Estos botes de madera han sido cuna de verdaderos campeones del mar los cuales han salido a relucir en Regatas Nacionales e Internacionales.

Pasan los años y en 1975 el Cadete Gonzáles Marsano organiza el "Grupo de Dragones", dando el nombre de "Argos" y "Esteros" a dichos botes; creando ese mismo año el distintivo que los caracteriza. Estos botes, como todos los del Equipo de Vela, surcan las aguas del Callao con dotaciones capaces, audaces y marineras. El esfuerzo diario de estos cadetes nos permite decir con orgullo, lo que se ha convertido en Lema del Cadete valerista: "La existencia del Equipo de Vela depende únicamente de los cadetes que tripulan sus botes".

Cdte. 4º año JOSE ROSALES



El Cadete de 4to. Año Mario Gonzales Marzano, mostrando el premio que le fuera entregado como ganador del concurso al mejor Escudo para las competencias de Vela y Remo inter Escuelas Navales.



En las competencias



Posando para la posteridad







¡Y es lógico... El efecto de convivir diariamente con el mar por meses... y años... produce el deseo de navegar.







EQUIPO DE REMO





EQUIPO DE TIRO



Como mejorar el Tiro

Ningún tirador puede dar en el blanco consistentemente, a no ser que su arma dispare hacia donde se apunta. La única forma de lograr esto es utilizando armas de alta calidad y con las armas correctamente ajustadas.

Al apuntar la mira delantera (guión) hacia el blanco y alinearla simultáneamente con la mira trasera se obtiene la "Imagen de Mira". La clave para la exactitud de tiro consiste en obtener la imagen de mira correcta y repetirla sin ninguna variación durante cada disparo.

Existen cuatro limitaciones para una puntería perfecta, la primera es la vista de uno, al no alinear correctamente las miras con respecto al objetivo; la segunda es la exactitud del ajuste de las miras; la tercera es la estabilidad de la mano y la cuarta es la exactitud inherente del fusil en sí con respecto a la munición.

AJUSTE DE MIRA: Colóquese en posición tendida, apoyando el cañón sobre el cojín de arena, efectúe dos disparos en la forma más cuidadosa posible, si los disparos quedan a unos cuantos centímetros uno del otro, marque el punto medio entre ellos y ajuste los miras para llevar este punto al centro del blanco. (Siempre se mueve la mira trasera en la dirección en que uno quiere que se dispare el proyectil y el guión se mueve en sentido contrario, quiere decir, que si el tiro salió a la derecha y bajo, se debe mover la mira trasera hacia la izquierda y el guión hacia abajo.

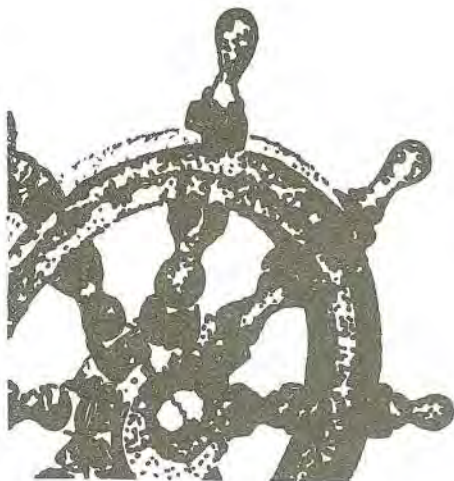


En el caso de ajuste de las miras de las pistolas se puede obtener buenos resultados poniéndose en posición sentado con las rodillas alzadas a casi la mitad del pecho, sujete la pistola con las dos manos, de manera que la mano apartada del gatillo quede debajo de la culata y apoye los codos en la parte interior de las rodillas. Dispare grupos de cinco proyectiles y luego ajuste como si se tratara de un fusil.

Cdte. 4º año ALBERTO ABAD C.



Walter, el bull está atrás tuyo.



En 1897, siendo Presidente de la República Don Nicolás de Piérola se inauguró el monumento a Grau, cuando aún estaban frescos los recuerdos de la Guerra con Chile, 18 años antes, por lo que, como el renglón económico se hallaba en mala situación, no pudo dársele la grandiosidad deseada.

El 20 de noviembre, el Concejo Provincial del Callao, en una significativa ceremonia, expuso una modesta columna de alto relieve, en la cúspide de la cual se hallaba Grau de cuerpo entero, señalando con el brazo derecho al Sur.

De dicha fecha a 1940, muchos pensaban que apuntaba hacia Angamos, otros que indicaba que del Sur vinieron la invasión y la ocupación chilenas y algunos patriotas expusieron ideas que dolieron a los chilenos.

En 1940, el 24 de mayo, hubo en nuestra tierra un terremoto que dejó semidestruida a Lima. Al monumento le tocó su parte quedando deteriorado, el equipo que aseguró y reparó la columna, lo ejecutó a la perfección. Sin embargo, cometieron el error de poner al Almirante apuntando hacia el Oeste. Pero como pocos observadores que somos los peruanos, tuvieron que transcurrir 27 años para que un paisano cayera en cuenta del error y dirigiera una carta al Presidente del Centro de Estudios Histórico Militares, explicándole su inquietud.

TRADICIONES NAVALES

Desde el punto de vista diplomático, la reubicación del bronce pudo suscitar algún resquemor, pero se comprendió que el simbólico dedo sólo trataba de recordarle a un pueblo que cometió errores, la necesidad de no volver a incurrir en ellos, para vivir tranquilo y sin tener que lamentar futuras equivocaciones.

Sin embargo, la noticia saltó por donde menos se esperaba. La Prensa, en la página 8 de su número impreso el 18 de octubre de 1967, dice: "Chalacos protestaron ayer, creían que reubicarían a Grau."

Una espontánea manifestación de protesta realizó ayer un numeroso grupo de chalacos, ante la creencia de que iba a ser trasladado a otro lugar el monumento a Grau en el vecino puerto, cuando la efigie fue bajada de su pedestal para asegurar su base. La efigie de Grau fue bajada por orden de las autoridades navales que consideraban que sus bases se habían debilitado por la acción del tiempo y puesto en peligro su estabilidad".

Luego se volvió a poner el monumento en su lugar donde ha quedado asegurado por muchos años más.

Asombra pensar aunque es cierto e indiscutible cómo el índice de Grau, por tercera vez y en el lapso de 70 años, tornó a ocupar nuevamente su primitiva orientación, haciéndolo dentro del tercer cuadrante de la rosa náutica y volviendo a señalar al sur, para estar de acuerdo con lo historiado acerca de su posición original y las razones que aconsejaron tal postura.

Sur Oeste y Sur... — noventa grados son repetidos, y atestiguan con su cuenta ¡Que hay bronce que a los 70 aún tienen sus caprichitos!

Asp. Jaime Norvani

Asp. Gonzalo Ríos

EL COMPAÑERISMO Y LA AMISTAD

Hablar de compañerismo es penetrar en un campo muy importante en el ser humano, puesto que esta palabra tan usada desgraciadamente en muchos casos mal, conlleva una serie de actitudes de la persona o personas, en las cuales la búsqueda del compañerismo acarrea una serie de sacrificios y algo más profundo; un claro entendimiento de la amistad.

Hay una frase que dice: "La Unión hace la Fuerza"; yo diría la "amistad hace la unión" y luego lo demás caerá por su propio peso. Hay algo que debemos entender y es el verdadero significado de lo que es la "Amistad", no la confundamos con compadrería y oportunismo.

"Amistad", a mi manera de ver, es dar y no buscar que recibir, es estar dispuesto a sacrificarse por el que consideramos amigo, es reaccionar duramente cuando vemos que el amigo falla, con el fin de que comprenda éste y enmiende su error.

Es esta la forma de trabajar, con amistad, para conseguir un ideal común; estudiando, cooperando y esperemos que el trabajar así sea el anhelo de todas las personas o mejor dicho los peruanos, para lograr una patria unida, unos verdaderos compañeros unidos no sólo por una delimitación territorial, por costumbres, por religión; sino por un sentimiento: el de la "AMISTAD".

En una Universidad, en el Colegio, existe el compañerismo, al igual que en nuestra Institución; la diferencia que puede existir, radica en el tiempo de duración por las diferentes circunstancias que aparecen en la vida. Mientras en una Universidad, al terminar la profesión, las rutas a seguir serán variadas, distantes.

En nuestro tipo de Institución tenemos la suerte de poder estar un poco más "reunidos", luego debemos buscar una mayor profundización de este sentimiento en pro de una Marina fuerte; una Institución Unida y después allá buscando la unión e integración de nuestro país y porqué no, algún día la de América.

Asp. JOSE PASETA

ACTIVIDADES DIARIAS

Al inicio del diario laborar se incentiva el sentimiento patriótico con la ceremonia de izamiento de nuestro Pabellón, confirmando las notas de lealtad y abnegación a la PATRIA.



Luego de izar el Pabellón, el regimiento desfila a las aulas, al compás de las marchas navales.

A incrementar sus conocimientos profesionales y adquirir la práctica en los laboratorios, especialmente acondicionados para este fin.





Luego de la inspección de medio día, los cadetes acuden al comedor donde almuerzan en camaradería y cambian ideas con sus compañeros de mesa, renovando energías para continuar sus actividades.

Semanalmente todos acuden a la peluquería y aunque su juventud protesta, somos conscientes de que el uniforme lo requiere y que con orgullo lo llevamos.



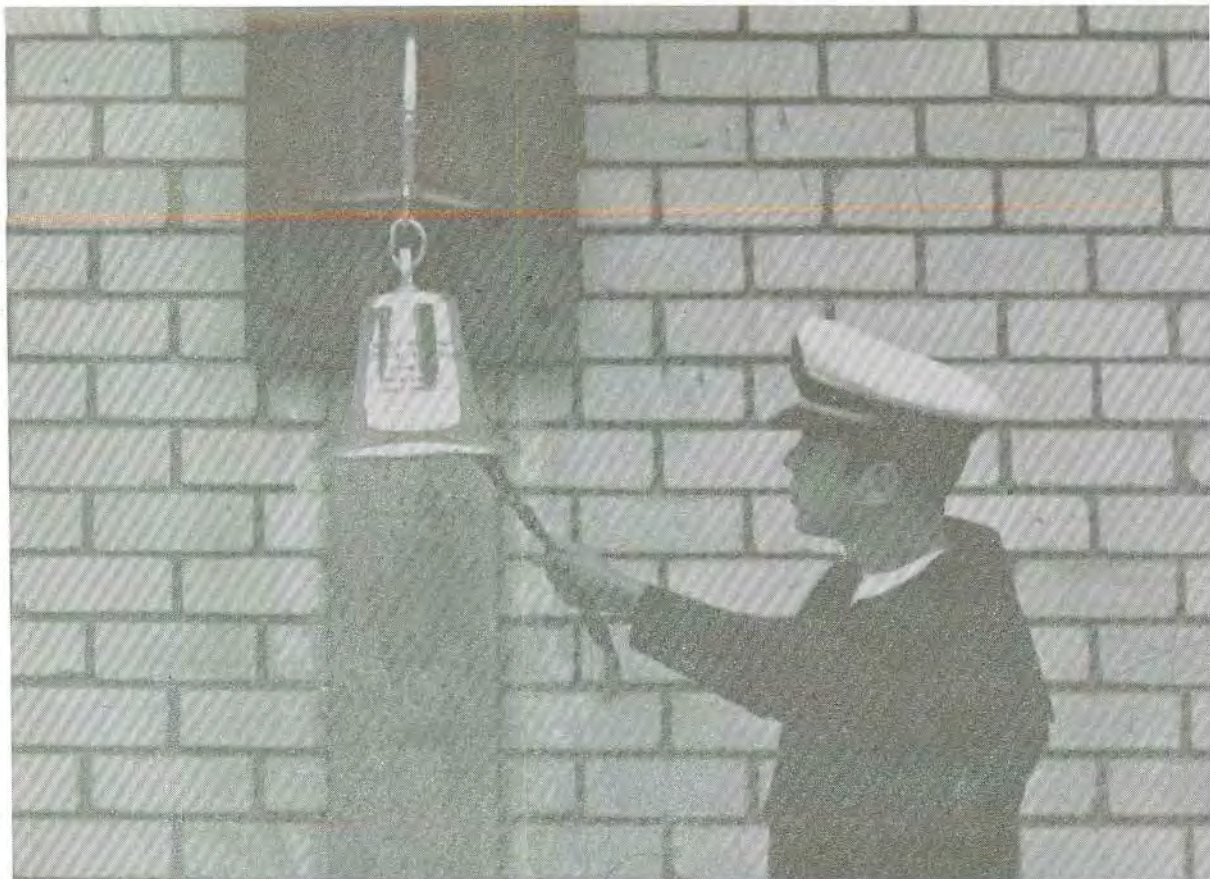
Al acudir en las tardes a las aulas, algunos estudian en grupos, pues sabemos que el trabajar en grupo da más visión en los temas y de igual forma, en los momentos de descanso, se observan grupos como éste.



Los deportes, indispensables para una formación física, se practican bajo la dirección de nuestros profesores, como es el caso del equipo de box, bajo la dirección del Profesor Babroff.

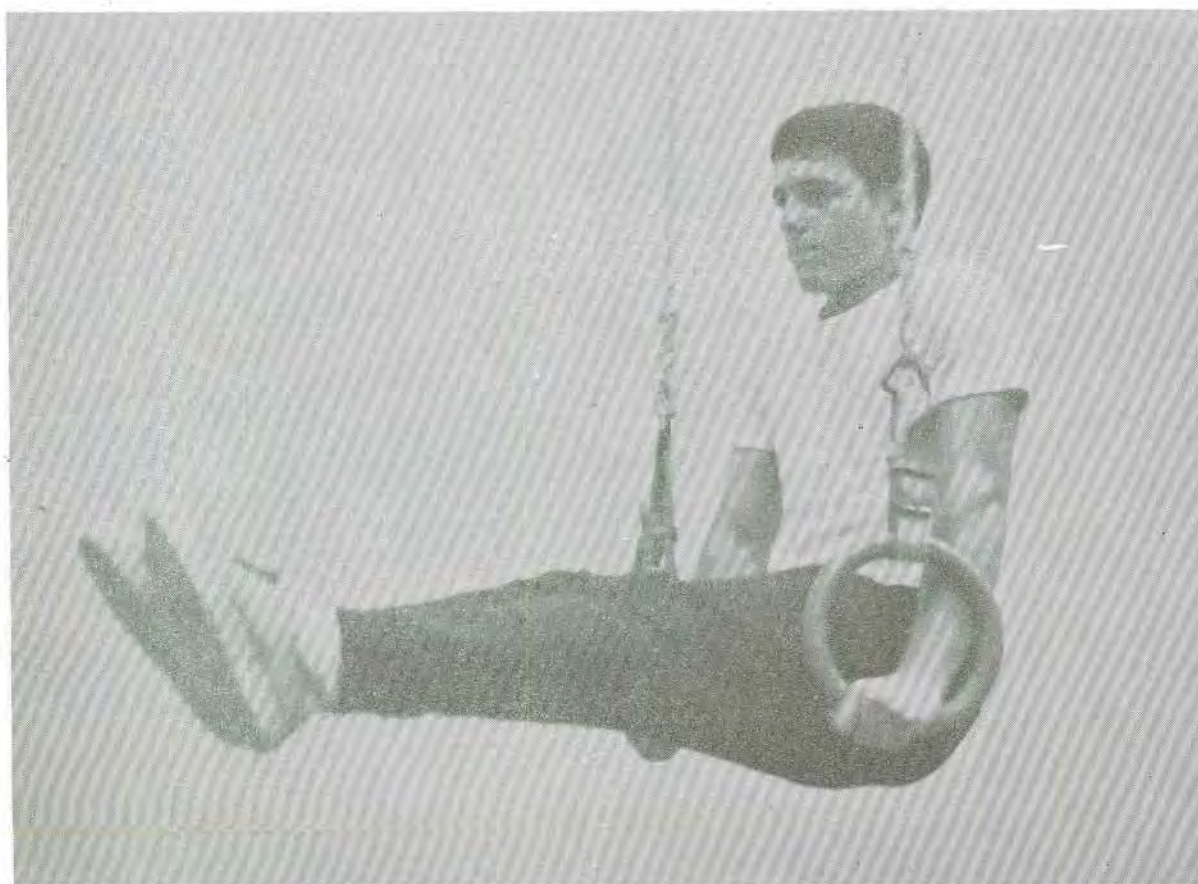


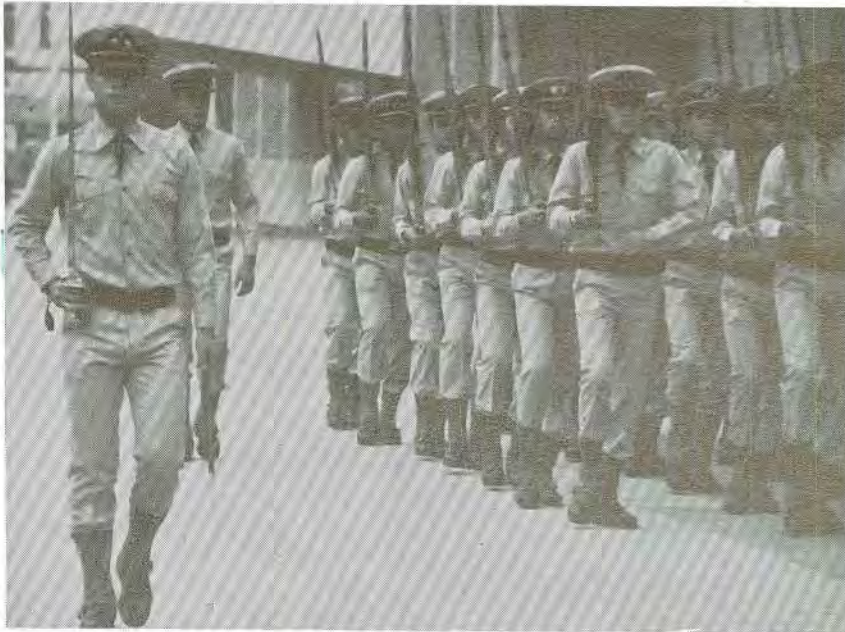
La gimnasia, deporte esculturista que requiere el gran dominio del físico, se practica en los modernos aparatos de nuestro gimnasio que lo aprovechan los cadetes todas las tardes.



...y así resumimos la labor que diariamente realizamos en nuestra Escuela, con todo el empeño que nuestra juventud nos brinda, cumpliendo con el lema:

MENTE SANA EN CUERPO SANO





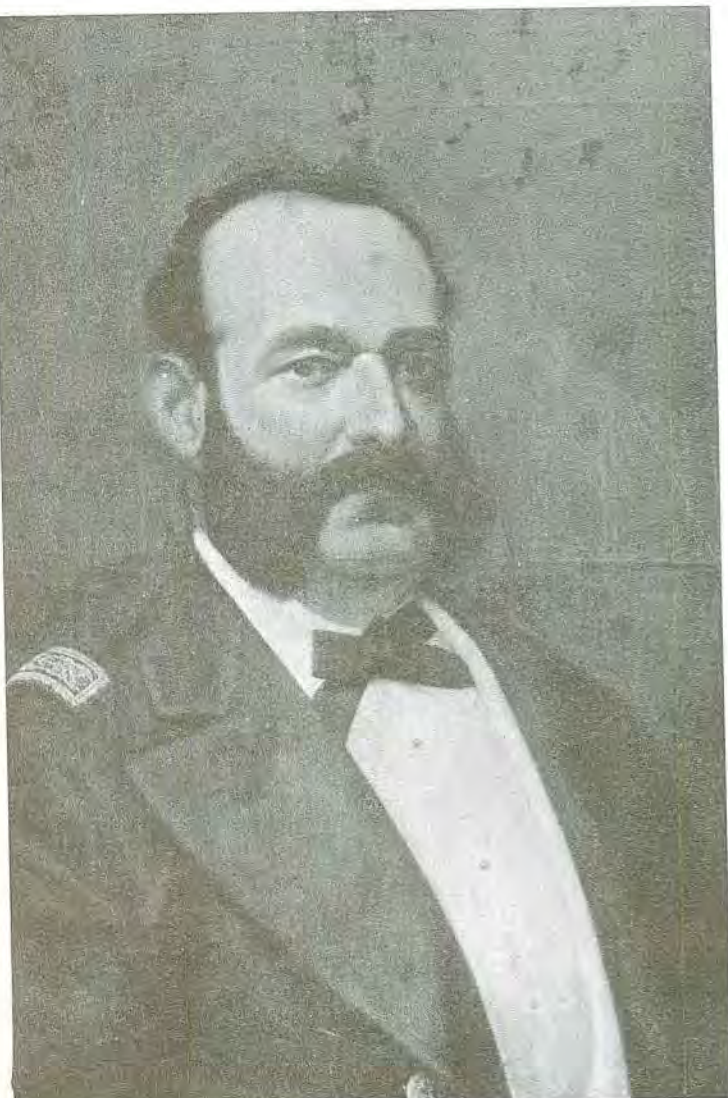
EL MEJOR DIA DE LA SEMANA

Miércoles: día tan recordado por todos los que hemos pasado por nuestra querida Escuela.

Semanalmente, durante dos horas cumplimos con nuestras prácticas más "queridas": Los ejercicios militares; indispensables para mostrar nuestro tradicional porte militar y nuestro paso sin igual ante las tribunas.



"EL HUASCAR"



La construcción del Huáscar fue encomendada a los Astilleros de Laird Brothers en Birkenhead (Inglaterra), famoso por su avance Tecnológico. En este caso la elección del gobierno de Pezet fue un verdadero acierto, proveedores de la Marina Real Inglesa, Laird Brothers fueron los primeros en construir un Buque de Guerra de Hierro a vapor. Habían ya producido dos monitores para los Estados Confederados, y también dos buques similares para la Royal Navy los blindados Scorpion y Wivern. Tenían, pues amplia experiencia en este tipo de construcción naval.

Diseñó el Huáscar el genial y controvertido Cowper Coles. Quien debió de contar con el asesoramiento de los arquitectos navales de Laird, ya que el Huáscar a pesar de su reducida obra muerta, resultó ser un buque de excelente calidad.

Fue el Huáscar un Buque de Guerra de características sobresalientes y muy avanzado para su época. En él se cumplían eficazmente los principios obtenidos por teóricos como Paixhans, Coles y Ericsson. En el Huáscar se reunían las características definitorias de lo que la Historia Naval conoce como acorazados, las unidades claves de las escuadras desde que en 1859 fue lanzada al hasta el hundimiento del acorazado japonés Yamato, el 07 de Abril de 1945, por unidades aéreas de Porta-Aviones.

He aquí la descripción del Huáscar tomada de la famosa revista inglesa "Engineering", que el 4 de Julio de 1879, decía lo siguiente:

"Los peruanos ahora parecen tener solo un verdadero buque poderoso en condición de servicio, el Huáscar y, como puede ser visto de nuestra anterior descripción de los dos blindados chilenos, muy inferior a ellos. El Huáscar es un monitor acorazado, es de 190 pies entre perpendiculares y 200 pies de eslora, total 35 pies de manga y 19 pies 9 pulgadas de puntal. El Tonelaje de su construcción es de 1,101 y una potencia teórica de 1,500 caballos de fuerza. Su calado es de 15' 6" y su velocidad máxima se dice que es de 12 nudos cuando sus calderas están en buenas condiciones y sus fondos limpios. Su velocidad usual en buenas condiciones de trabajo es probablemente de no más de 10½ a 11 nudos. Está propulsado por una sola hélice. El Huáscar tiene un aparejo de dos mástiles, el Palo Trinquete es de Trípode, siguiendo el principio del Capitán de Navío Coles para poder desmontarlo rápidamente en caso de combate, dando más libertad al uso de cañones. La altura de su obra muerta es de 5 pies, lleva dos cañones Armstrong de 300 libras montados en una torre, que es protegida por una coraza de hierro de 5 pulgadas sobre un refuerzo de real de 14 pulgadas. Sus bandas están protegidas por una coraza o blindaje de planchas de 4½ pulgadas en



las extremidades. Tiene una torre de mando blindada de forma hexagonal detrás de los cañones principales, desde donde el buque debe ser dirigido en combate".

El Huáscar, decía el experto inglés: es un Buque de hierro y en el tiempo en que fue construido fue el más perfecto en todos sus elementos de defensa y en su disposición interna.

Otra fuente agrega: "El casco de hierro dividido en secciones por cuatro mamparos que le daban zonas estancas, con Ariete y torre giratoria de 30 pies de diámetro interior, de 5 pulgadas de espesor y reforzada con 14 pulgadas de Teak".

Los cañones del Huáscar, salieron de la prestigiosa firma "Armstrong", y eran rayados y de avancarga. Pueden considerarse los mejores de la época en 10 pulgadas de calibre.

Aunque hacia 1865 se fabricaban cañones de retrocarga eran estos imperfectos, inseguros y lentos. Por ello las grandes marinas habían optado por los cañones de avancarga, especialmente para los de grueso calibre, factor de mucha importancia contra los de retrocarga era, que sus imperfectos mecanismos de cierre no sólo los exponían a la explosión de sus recámaras, sino también a los escapes de gases que hacían perder la velocidad inicial de los proyectiles, disminuyendo su alcance y capacidad de perforación, particularmente valiosa en el caso de combate contra buques blindados. El tipo de cañones del Huáscar y de la Independencia, estaban en boga en la marina inglesa. Tenían un tubo o ánima de acero reforzado por un zuncho en espiral montado en caliente. La rueda del timón de combate se accionaba desde el interior blindado del buque, en la segunda cubierta.

La torre de los grandes cañones era patente, de su diseñador Coles. Desde la ronza se hacía manualmente. Los cañones se cargaban en el interior de la torre. Disponían en cada banda de campos de tiro de 135° teniendo sólo como sectores muertos 40° hacia Proa, debido al castillo y 10° hacia Popa donde se situaba la torre de mando.

El sistema de propulsión del Huáscar consistía en una máquina de 1,500 HP de dos cilindros, impulsada por 4 calderas horizontales, dos de 4 fogones y dos de tres, que trabajaban a una presión máxima de 30 Lbs. por pulgada cuadrada. Tenía la máquina del Huáscar la ventaja de ser compacta y ubicarse bajo la línea de flotación, lo que le daba mayor protección y permitía que la hélice quedase totalmente sumergida. Sus cañones carboneros tenían una capacidad de 300 toneladas, lo "que le daba una autonomía de 7½ días de navegación a toda fuerza, 10 días a 10 nudos, 12 días a 9 nudos y 15 días a 5 nudos".

Las nobles características del Huáscar quedaron demostradas desde su primera travesía entre Inglaterra y el Puerto Francés de Brest. Afirma un cronista inglés de la época: "que era un excelente buque marino, de gran flotabilidad, y que se deslizaba fácilmente, aun cuando tenía que dar su banda a un fuerte mar". El Huáscar pudo navegar en el Canal de la Mancha en plena tempestad, "manteniendo su estabilidad como un buen buque en alta mar".

La navegación de dos blindados desde puertos europeos al Pacífico Sur, demostró su alta calidad y la clase de la oficialidad peruana que los condujo.

Cdte. 2º año ALFREDO DIAZ

MARINO: UN RETO A NUESTRA VIDA

Una de las primeras inquietudes del hombre, y porqué no decir, deseos, fue el de surcar los mares. Para muchos un mar que inspiraba divinidad y respeto, para otros símbolo de temor y misterio.

Pero esa inquietud innata del ser humano por el navegar, ha impulsado a muchos hombres a aventurarse al mar, primero lo hicieron en endebles embarcaciones que gracias a su ingenio y habilidad fueron perfeccionadas. A la par con los progresos técnicos en la construcción de naves se fue ampliando su campo de acción en lo que a usos se referían; y fue así como se convirtió en el principal medio de transportes en siglos pasados, y de igual manera de uso clave en el ámbito militar. Es así que empezaron a surgir personajes legendarios que con su destreza empezaron a forjar una historia común, bella y noble que es aquella que rige las tradiciones y costumbres de los marinos de guerra del mundo.

Ser un marino de guerra no implica vestir un uniforme y hacerse a la mar, marino de guerra es una persona que realmente ha podido juntar y dominar las mejores cualidades que nos ha brindado Dios por lo cual, nosotros, futuros exponentes y representantes de ancestrales tradiciones, debemos de tomar conciencia de lo que en sí significa ser marino, de la responsabilidad que esto implica, la responsabilidad de dejar muy en alto, y de ser posible elevar más el prestigio y caballeridad que distingue a un marino de los demás. Es por eso que desde hoy, cada mañana, cada minuto, cada segundo de nuestra vida, nos entregamos por entero a la gran tarea que tenemos delante.

La patria y las tradiciones navales esperan mucho de nosotros, quizás más de lo que imaginamos; así demostraremos nuestro valor y dignidad, por lo tanto, retomemos hoy esa frase que cantamos día a día aquí; en nuestra "Alma Mater", forjadora de grandes marinos que nos han legado una hermosa tradición: ...Marchemos entusiastas de frente hacia el confín, es nuestro ya el mañana, es nuestro el porvenir.

Cdte. Iro. Christian Bellina Marín

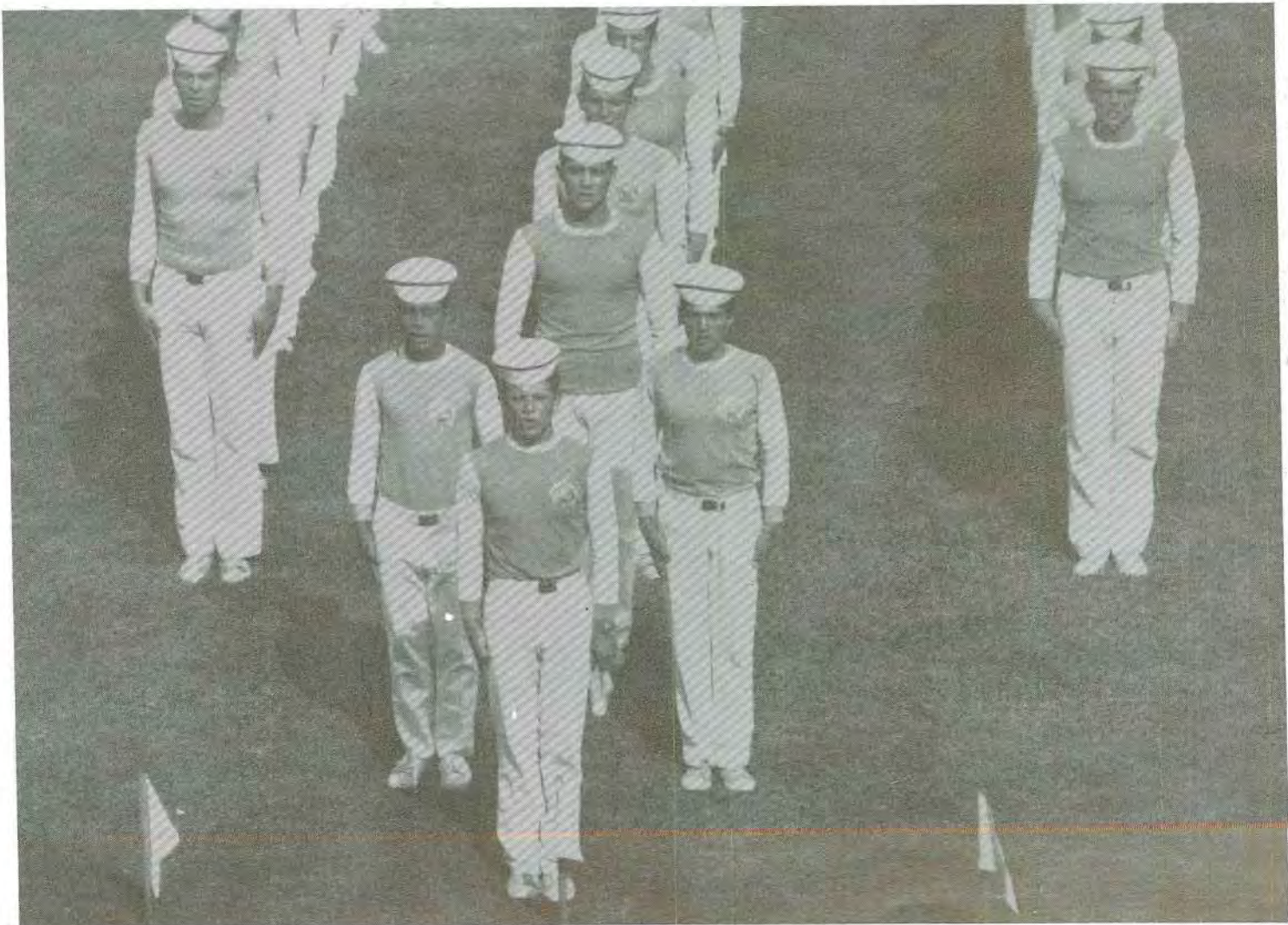
OLIMPIADAS

Este año, como es tradición, se llevaron a cabo las competencias deportivas inter-años de Atletismo, Fútbol, Básquet, Esgrima, Natación, Box, Boga en Falúa, Vóley, Pesas, Nudo de Guerra, Fulbito, etc.; deportes de cada día, el cuerpo y el esfuerzo que cada uno ponga en los entrenamientos, se ven recompensados con la victoria en una competencia.

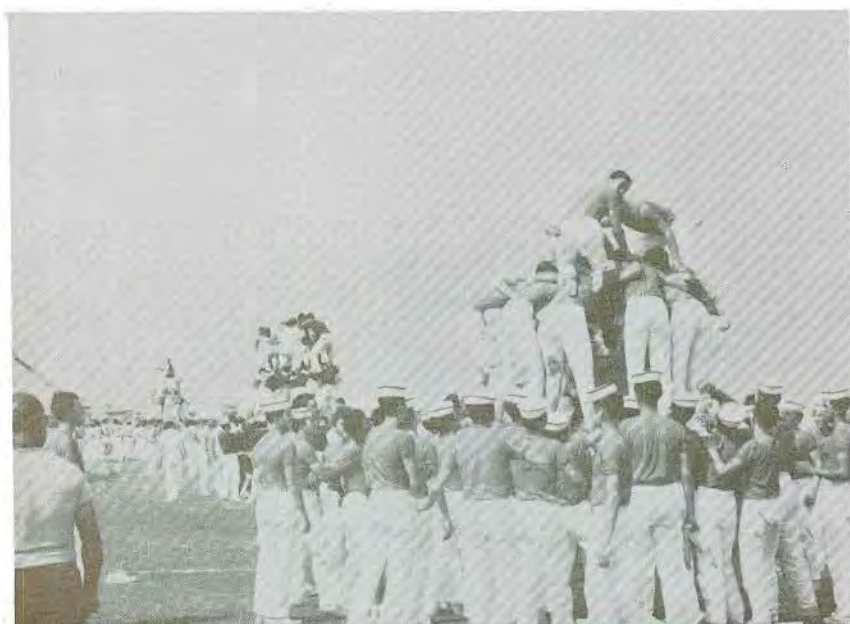
Una competencia no es una muestra de superioridad física, es el reflejo de la tenacidad, de la preparación, del amor a la camiseta del año.

El crucero al extranjero para los Cadetes de 4to. Año hizo que este año las competencias internas quedaran suspendidas. No por esto las olimpiadas internas dejaron de disputarse, defendiendo con coraje la camiseta, dejando todo en la cancha: fuerza, sudor, corazón y hasta algunos trozos de piel en las caídas.

Las competencias son motivo de discusiones, críticas, mejoras. La fajina nocturna es el momento más preciso para conversar, teniendo como tema la tan nombrada olimpiada.



El Cdte. Afgt. De la Borda,
el más caracterizado en los de-
portes, enciende la llama olím-
pica dando inicio a nuestra
olimpiada anual.



El hombre inmortaliza en el
deporte su afán de llegar a las
alturas, en las conocidas pirá-
mides que fueron motivo de ar-
duas competencias para nues-
tros fuertes muchachos.

No sólo se luchó en tierra, en
el agua también dejaron sus
corazones nuestros dignos y
bravos representantes.



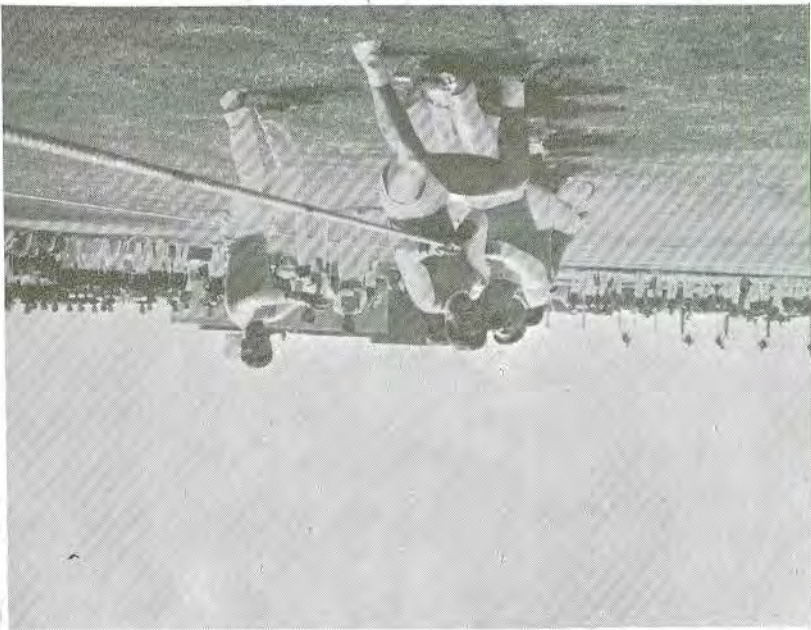


En esta foto podemos apreciar con qué espíritu se luchó por los colores de cada promoción, peleando hasta el fin cada centímetro de terreno.

En una disputada final, el Cdte. de cuarto año Gustavo García se impone en los clásicos 100 metros planos, dando un nuevo triunfo a sus colores.



¿Quién será el ganador? Los cadetes de cuarto año Guinand y tercer año De las Casas, en tenaz lucha por llegar primero a la meta en los 110 con vallas.



B.A.P. "CARBAJAL"

El B.A.P. "CARVAJAL" (FM-51), en actual período de alistamiento en Cantiere Naval Muggiano, es la primera de un grupo de cuatro Fragatas Misileras Portahelicópteros adquiridas por la Marina de Guerra del Perú al Cantieri Navali Riuniti el 31 de Julio 1973.

La construcción del B.A.P. "CARVAJAL", fue iniciada el 8 de Octubre de 1974 en el Cantieri Riva Trigoso, habiéndose llevado a cabo su botadura el 13 de noviembre de 1976, para luego ser trasladado a su ubicación actual para completamiento y pruebas.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

A. CASCO.—

- Eslora 112.40 mts.
- Manga 11.98 mts.
- Puntal 7.95 mts.

— El casco es de cubierta corrida, sin castillo, con alcázar y dotado de sensible arrufo hacia proa. Carena en forma de V redondeada, con proa a bulbo y popa de espejo inclinada hacia atrás.

B. PROPULSION.—

- Sistema MICO CODOG, que puede utilizar alternativamente:
 - 2 TAC con 50.000 HP en total.
 - 2 Diesel con 7.500 HP en total.
- Velocidad en superficie 28 nudos
- Autonomía 3.000 millas

TAREAS

Esta clase de Fragata, puede desempeñar las siguientes tareas:

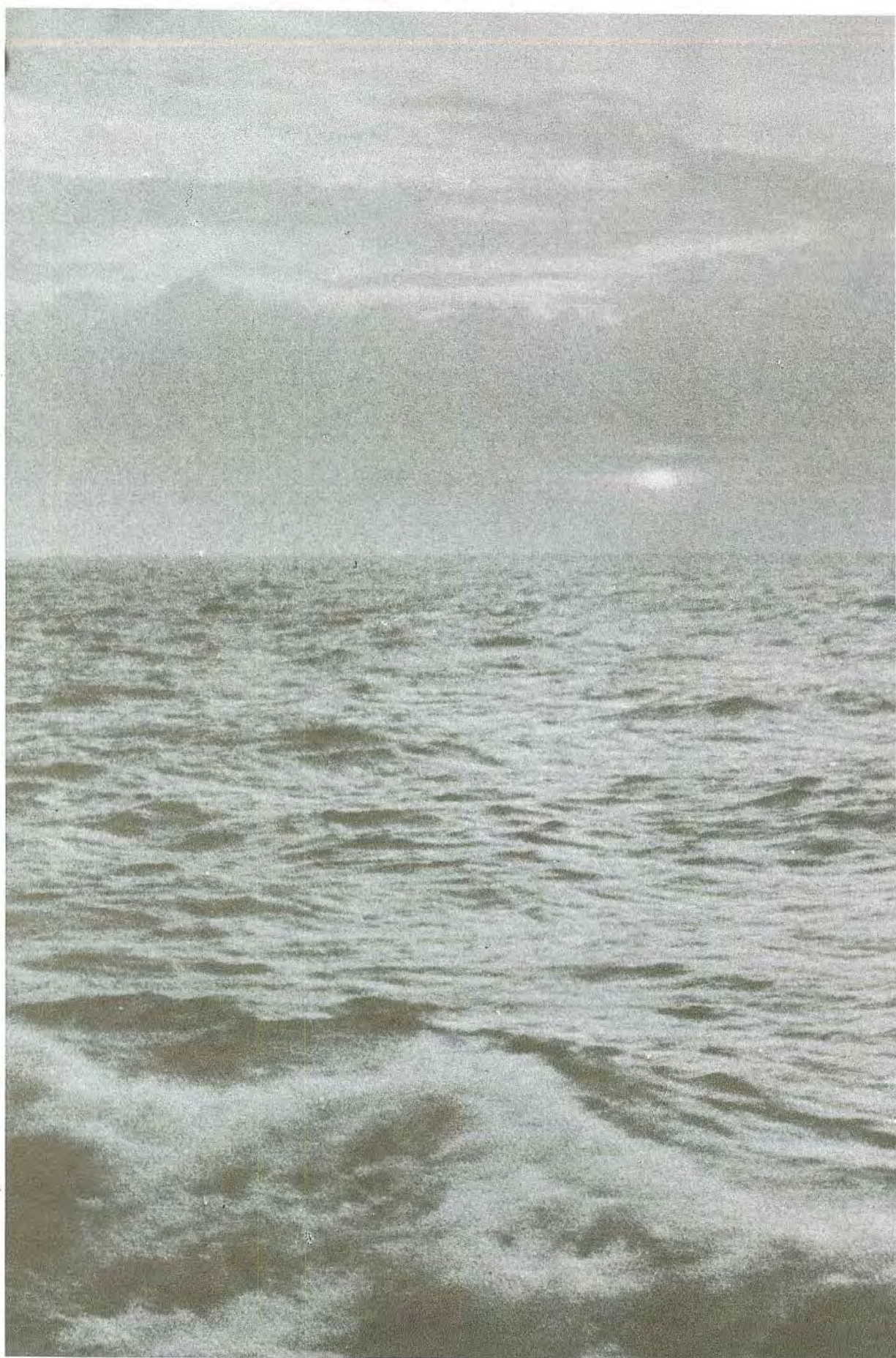
- Ataque a unidades de superficie, incluidas las fuerzas de asalto anfibio, mediante el empleo de misiles superficie-superficie y/o cañón de mediano calibre. Asimismo, el helicóptero de abordaje puede ser empleado como vector de armas aire-superficie y como enlace para la búsqueda de blancos.
- Cooperación en acciones ofensivas A/S del tipo cazador/matador, junto con otras unidades aeronavales.
- Defensa de convoyes y/o formaciones navales de ataque de submarinos, utilizando en particular el helicóptero para la caza y para la búsqueda en profundidad.
- Defensa de convoyes y/o formaciones navales de ataques aéreos. El sistema de defensa utiliza contra tal ofensiva: equipos de guerra electrónica, el sistema de misiles superficie-aire, y los cañones de mediano calibre.
- La posibilidad de tener bajo control varios blancos contemporáneamente al buque un sistema de defensa de elevadísima probabilidad de éxito.

— Bombardeo contra Costa, para apoyar operaciones anfibias, incursiones rápidas, o de apoyo de comandos.

- Operaciones ofensivas contra líneas de comunicaciones marítimas adversas a efectuarse aun en zonas de fuerte oposición enemiga debido a la polivalencia de la unidad.
- Interrupción de las líneas de comunicación costera adversarias durante períodos largos de patrulla.

SISTEMA DE ARMAS

- Sistema Misilístico Antisuperficial
- Sistema Misilístico Antiaéreo
- Sistema Lanzacohetes
- Sistema de Control de tiro
- Sistema de Comando y Control
- Sistema de Guerra Electrónico
- Sistema de Telecomunicaciones
- Torre de 127/54
- Montajes dobles de 40/70
- Montajes TLT Antisubmarino
- Sonar
- Radar de Navegación
- Radar de Búsqueda Aérea
- Radar de Búsqueda combinada
- Helicóptero Antisubmarino



EL AMOR DE UNA MADRE

En la cumbre de los sentimientos
en la cima de la humanidad
en el más alto pedestal.
Ahí está la imagen virtual de un
ser abnegado que con tesón, esfuerzo
y amor supo darnos todo su corazón.
Es una madre; símbolo inigualable
de cariño y bondad que nunca dudará
en ofrecernos sentimientos sin igual
si el producto de su vientre al fondo del
abismo cayera seguro es que ella descendería
hasta el más ínfimo fin con tal de
estar al lado de ese ser que nació de
sus entrañas y al cual profesa ese sentimiento
incomparable que es el amor maternal.
Amor puro que puede, llevar incluso al
sacrificio, en su afán de brindar bienestar.
Es por eso que mi alegría se vislumbra
y vislumbrará por siempre pues el tener una
madre es tener un tesoro y el día
que ella me faltare su recuerdo mantendrá
viva la llama de ese amor que quedó
profundamente grabado en mi ser.

Cdte. 4^o JORGE PLANA SALAS

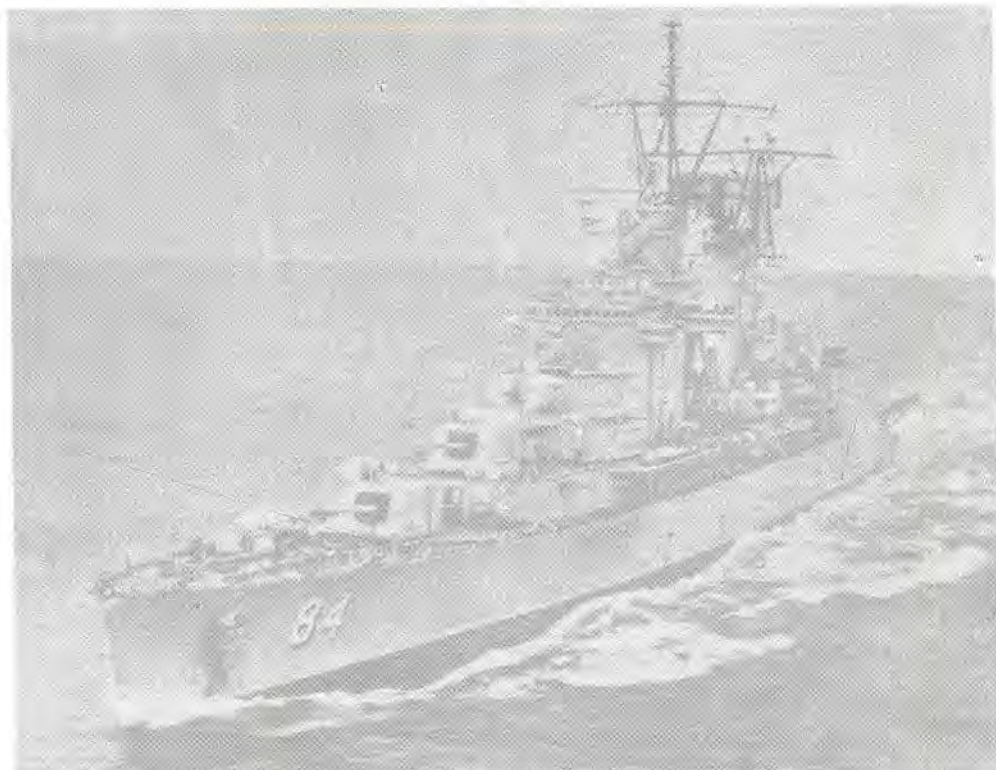
Confirmación de Cargos



Juramentación de Cadetes de 1er. Año



B.A.P. "Aguirre"



El 19 de mayo de 1939 se comenzó con la construcción del "DE ZEVEN PROVINCIE", en las gradas del Astillero Rotterdamse Droogdok Maatschappij (R.D.M.), en Rotterdam - Holanda, el cual llevó, en un principio, el nombre de "EENDRACHT". Este buque, conjuntamente con su gemelo el "DE RYTER", actual B.A.P. "ALMIRANTE GRAU", fueron ordenados por la Real Marina Holandesa para reemplazo de los antiguos cruceros Java y Sumatra, botados ambos en 1916, y comisionados en mayo de 1925 y 1926, respectivamente.

Al producirse la invasión alemana, en mayo de 1940, la construcción no había adelantado demasiado. Por esta razón, las autoridades alemanas decidieron proceder con el completamiento de la construcción, pero debido a acciones de sabotaje y a la escasez de personal, el progreso de la construcción fue tan reducido que el año 1945, final de la guerra en Europa, sólo había sido construido el casco.

Como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, se produjeron muchas modificaciones por lo que fue necesario desechar los planos originales y se decidió construir un buque con el avance de la tecnología, siendo rediseñado por completo y basado en los principios de la guerra naval moderna, teniendo como punto de partida el casco existente.

El 22 de agosto de 1950, el buque fue botado de gradas, por su Majestad la Reina Juliana. Los siguientes años, hasta su comisionamiento el 17 de diciembre de 1953, fueron dedicados a la incorporación de las experiencias de la Segunda Guerra Mundial, al nuevo diseño.

Después del comisionamiento, el buque efectuó, en la primavera de 1954, una extensa travesía por el Atlántico, visitando los puertos de Portsmouth, Las Palmas, San Juan, Curacao, Annapolis y Bermuda. Posteriormente, enarbolando numerosas veces la insignia del Comandante de la Escuadra Naval Holandesa, participó en la mayoría de ejercicios nacionales y aliados.

En 1956 visitó los puertos de Leningrado y Stoccolmo, y en 1957 las Antillas Holandesas y Sud América.

De 1959 a 1960 fue sometido a un extenso recorrido; de octubre 1960 a mayo 1962 fue el buque insignia del Comandante del I Escuadrón de Entrenamiento. De mayo 1962 a agosto 1964 fue modificado en el mismo Astillero de su construcción, en Rotterdam, a Crucero misilístico, mediante la instalación en popa, en lugar de dos torres dobles de 15 cm., de un sistema "terrier", de doble propósito. Asimismo, durante el mismo período se modernizó el equipamiento electrónico, se mejoraron las condiciones de habitabilidad, y se recorrieron las instalaciones de Ingeniería.

Después de su conversión, prestó eficientes servicios como componente de las Fuerzas Navales de la O.T.A.N., hasta el año 1975 en que pasó a la Reserva. En 1976 fue adquirido por la Marina Peruana, llegando en agosto del mismo año la Comisión de Inspección y Reactivación; en setiembre se iniciaron los trabajos de conversión en Crucero Porta-Helicópteros.

B.A.P. Independencia



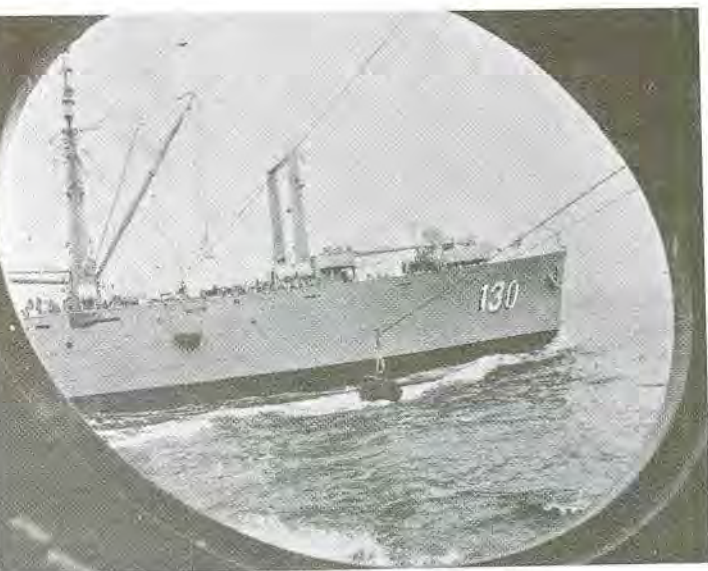
Nuestra marina de Guerra posee este buque Escuela llamado BAP "INDEPENDENCIA", en honor a la Fragata "INDEPENDENCIA" que participó en la Guerra del Pacífico en 1879.

Nuestro actual Buque Escuela fue construido por Tampa Ship-building Company, en Tampa, Florida USA, se hizo a la mar por primera vez el 5 de Marzo de 1942, con el nombre de USS. "BELLATRIX" (AKA-20). Cuatro días después tuvo su bautizo de fuego cuando le cruzó muy cerca de la proa un torpedo lanzado por un submarino alemán.

Un mes después, con órdenes cerradas y selladas zarpó formando parte de la Fuerza de Tarea 38 y llevando a su bordo un destacamento de Infantes de Marina. El 28 de Abril del mismo año cruzaba el Canal de Panamá rumbo al Pacífico Sur navegando en convoy. El 23 de Abril cruzó por primera vez la línea ecuatorial y pasando por Pago Pago y Apia, arribó a Wellington, en Nueva Zelanda.

A fines de Julio recibió su primera comisión de invasión: Guadalcanal. Al anochecer del 7 de Agosto, saboreó su primer ataque aéreo. Tres buques cercanos a él fueron atacados por torpedos aéreos y uno de ellos hundido. EL "BELLATRIX" no pudo desembarcar su carga. En las inmediaciones de Guadalcanal permaneció durante largo tiempo. El 9 de Setiembre le fueron lanzadas 29 bombas de aviación, estallando la más próxima a menos de 25 metros de proa. Las esquirlas hirieron dos tripulantes, pero el "Bellatrix" derribó un avión enemigo. Dos horas después de ese ataque aéreo avisó tres periscopios de submarinos enemigos que lanzaron torpedos, los que fueron esquivados.

Después de soportar muchos nuevos ataques aéreos, el 14 de Setiembre logró desembarcar a los Infantes de Marina. Ordenes precisas hicieron que el "Bellatrix" quedara en la zona de Guadalcanal, Nueva Caledonia, Espíritu Santo. El 15 de Octubre recibió un feroz ataque aéreo



efectuado por 9 bombarderos en picada con objetivos individualizados. Dos bombas que cayeron a menos de 10 metros abollaron y averiaron planchas y cuadernas de la banda de Estribor. Hasta Enero de 1943 continuó en la zona de operaciones citadas anteriormente, luego de una entrada de 20 días a dique seco donde reparó su banda de estribor. El 4 de Febrero llegó a San Diego, California con pasajeros y heridos.

El 8 de Marzo arribó nuevamente a Charleston para reacondicionarse en artillería y pertrechos. En esta oportunidad, cambió su designación "AKA-20" a "AKA-3".

A mediados de Abril se dirigió a Norfolk para prepararse para la campaña de Sicilia. Como unidad de la F.T. 65, pasó el 21 de Junio por Gibraltar fondeando luego en Orán, Argelia. Después de realizar algunas operaciones exitosas, en las que sufrió nuevos ataques, regresó en Agosto a Norfolk para prepararse a una nueva misión.

En Setiembre del 43 arribó a San Francisco, recibiendo un cargamento de 4,200 toneladas de bombas que llevó hasta Honolulu. Al amanecer del 20 de Noviembre, se ubicó en la Isla de Tarawa con carga de combate para la Infantería de Marina, listo para invadir esa Isla.

En Noviembre sufrió una avería seria en su motor principal de babor que lo obligó a reducir su velocidad a unos peligrosos 8 nudos en

aguas que abundaban submarinos japoneses. De regreso a San Francisco de California, inició el 3 de Enero de 1944 una reparación completa de todas sus instalaciones. Sus hélices fueron recortadas para reducir la zona de vibraciones críticas. Mes y medio después, luego de hacer calibración de Degaussing, compensación de compases y calibraciones radiogoniométricas, zarpó a Pearl Harbor, llevando cargamento completo. De allí realizó varias comisiones hasta el 11 de Julio en que zarpó de Eniwstok, Islas Marshall, para tomar parte en el asalto a Saipán. Después de muchas peripecias logró convertirse en el primer AKA que descargó en Saipán.

Desde Diciembre en que fue dedicado como buque de instrucción de las dotaciones de los buques transportes hasta la finalización de la segunda Guerra Mundial, efectuó muchas otras comisiones, desempeñándose siempre con toda eficiencia.

Con posterioridad fue dedicado a operaciones de transportes de carga general de la Armada hasta Julio de 1946 en que pasó a la Reserva. En Agosto de 1951 fue reacondicionado para intervenir en el conflicto con Corea. Después de efectuar operaciones de instrucción y un viaje a Alaska fue nuevamente pasado a la reserva el 1º de Julio de 1960 en San Francisco California.

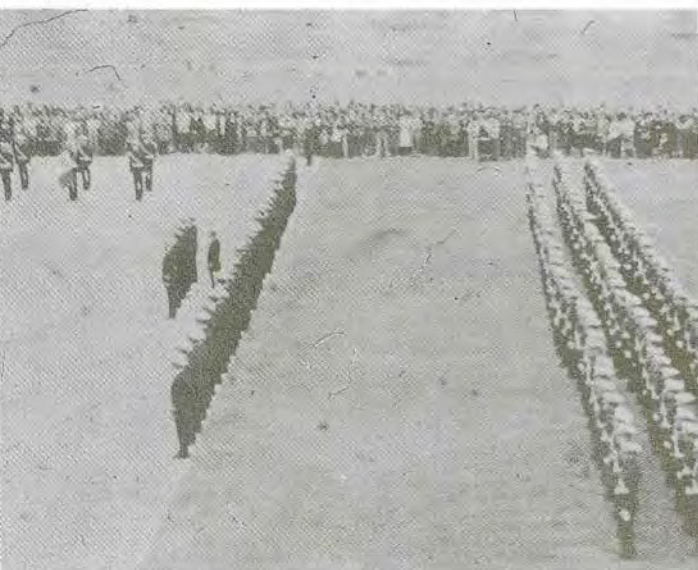
El 15 de Marzo de 1963 fue transferido a la Marina de Guerra del Perú bajo los términos del Plan de Asistencia Militar, afirmándosele el Pabellón Peruano el 20 de Julio del mismo año, dándosele el nombre del B.A.P. "INDEPENDENCIA" (TC-21) arribando al Callao el 24 de Agosto de 1963.

Esta Unidad de nuestra Armada acondicionada como Buque Escuela, para intensificar las prácticas de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú y el entrenamiento del personal de la dotación, inició su primer Crucero de Instrucción en 1964, haciéndolo anualmente para que los Cadetes Navales ejecuten diversas y variadas prácticas de navegación, ingeniería, comunicaciones, artillería y otras faenas que contribuirán a su alta calificación como Oficiales de la Marina de Guerra del Perú. Así como a ampliar su horizonte cultural en el conocimiento de las naciones que visitan para fortalecer en el trato diario, los tradicionales lazos de amistad con gente que como ellos está imbuida de las mismas aspiraciones, de idénticos anhelos de superación.

CRUCERO DE INSTRUCCION

**Agosto — Noviembre
de 1977**

**PANAMA — ESPAÑA — ITALIA
INGLATERRA — ALEMANIA — FRANCIA
HOLANDA — EE. UU. — CURAZAO**





Iniciamos el 28 de Agosto una etapa que sería inolvidable en nuestras vidas, y la primera experiencia fue el cruce de la Línea Ecuatorial, bueno las fotos hablan por sí solas...

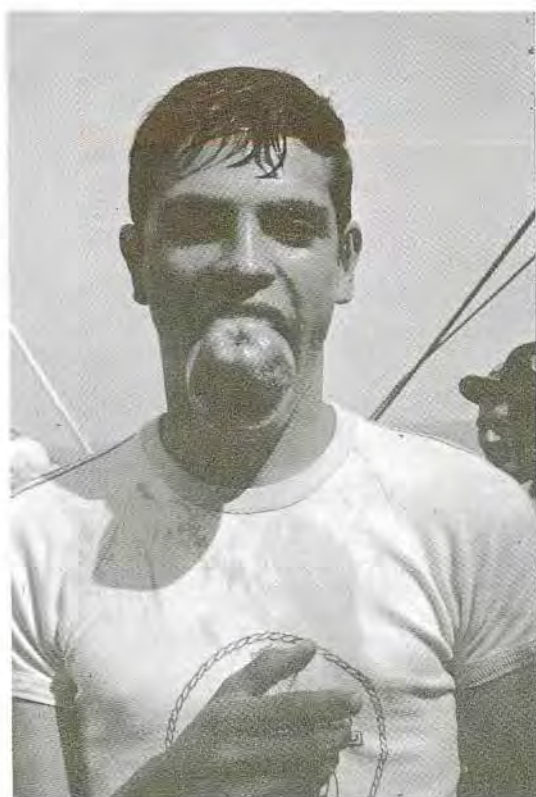
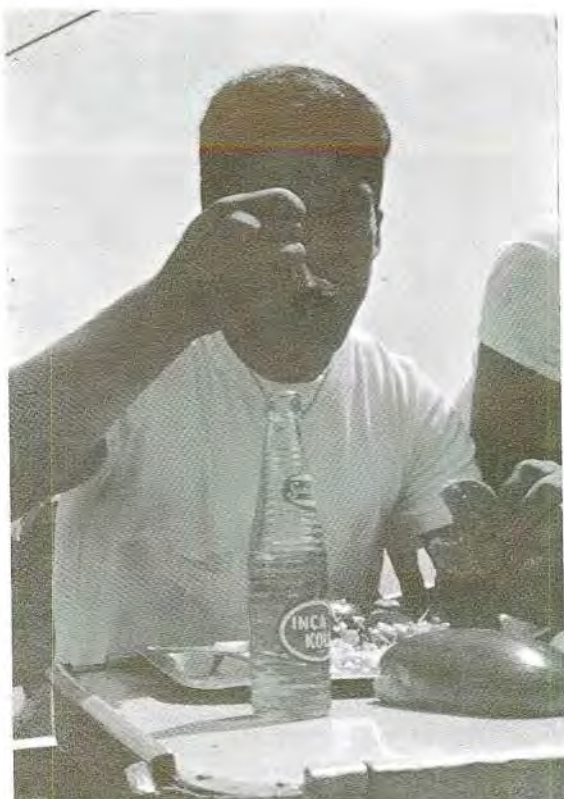


Estos están discutiendo acerca de quién se bautizará primero ¿adivinen quién fue?

Llegan a reconocer a alguno de este grupo de infatigables y sucios moros.



En jalar el cabo parece que sólo el Titi fuera el que jala, al final ganaron los Cadetes.



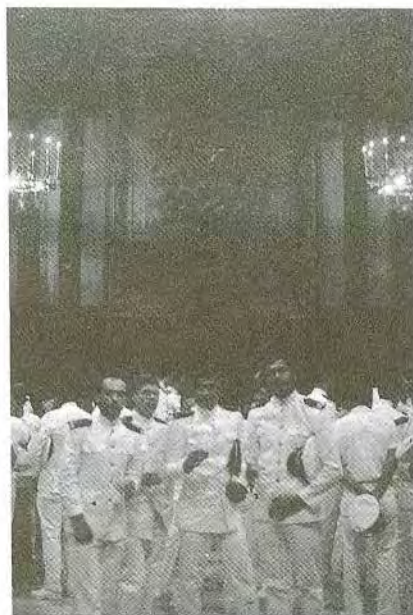
Dos glotones en acción, por quien...

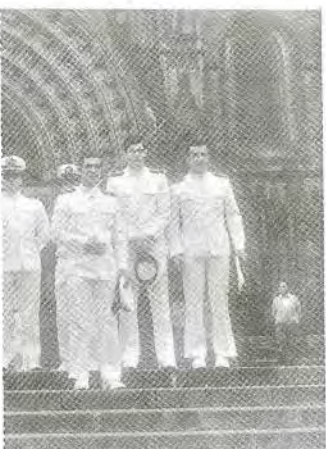
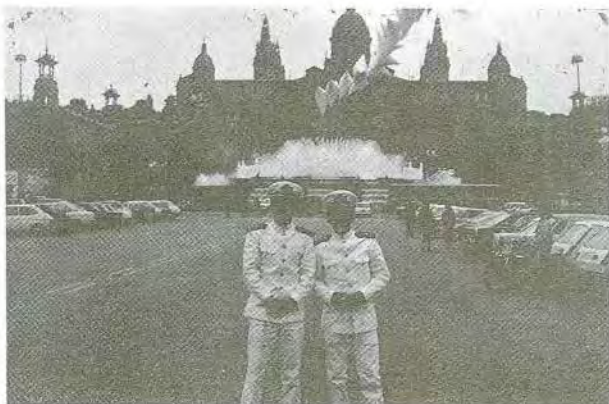


Todo no fue diversión, las prácticas también estuvieron a la orden del día.



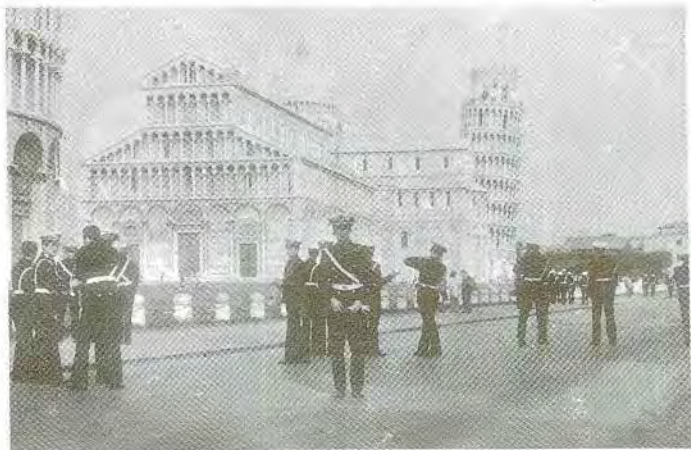
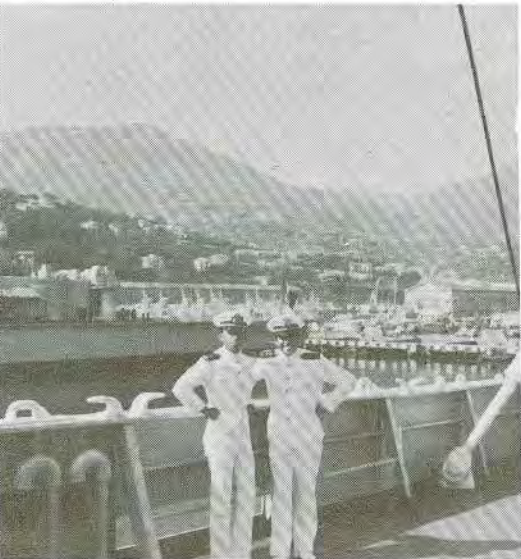
ESPAÑA





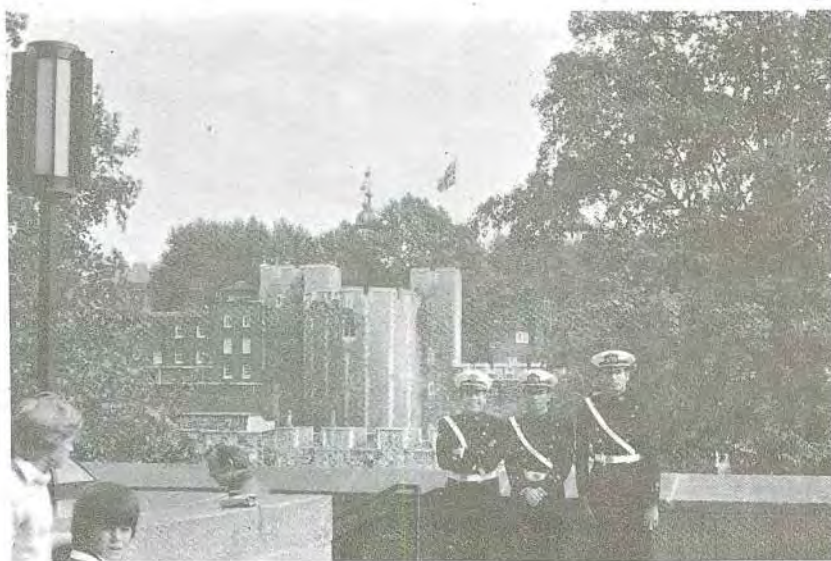
ITALIA



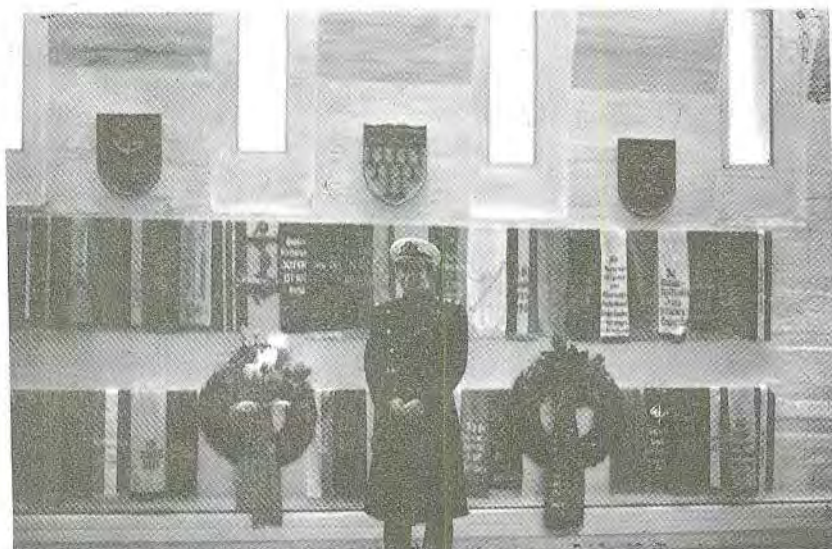


INGLATERRA



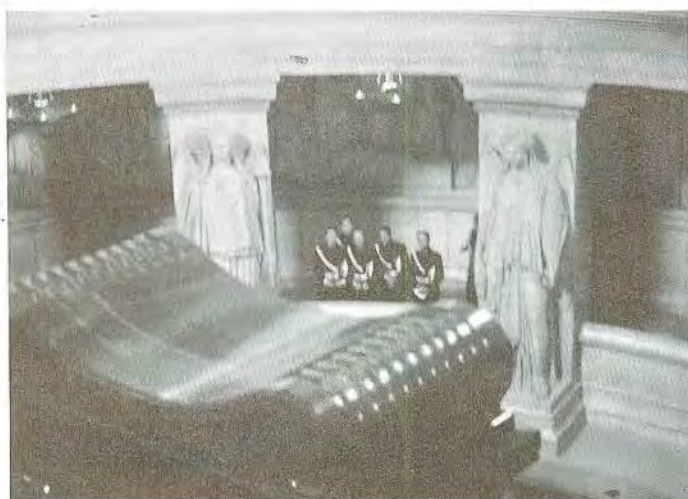


ALEMANIA



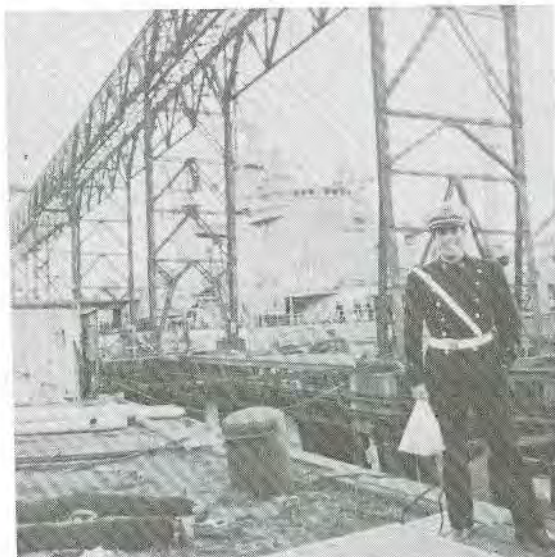
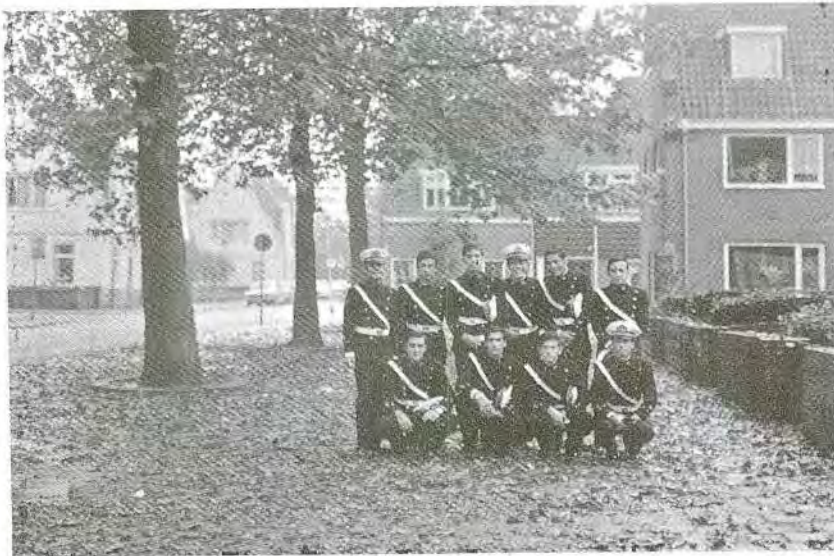


FRANCIA



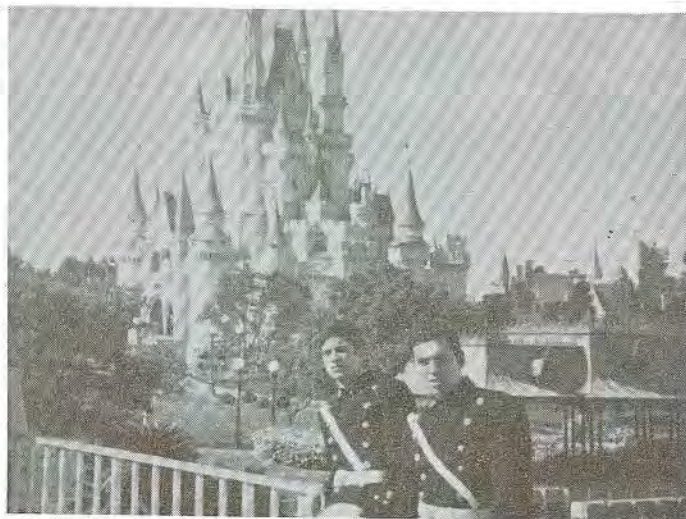


HOLANDA



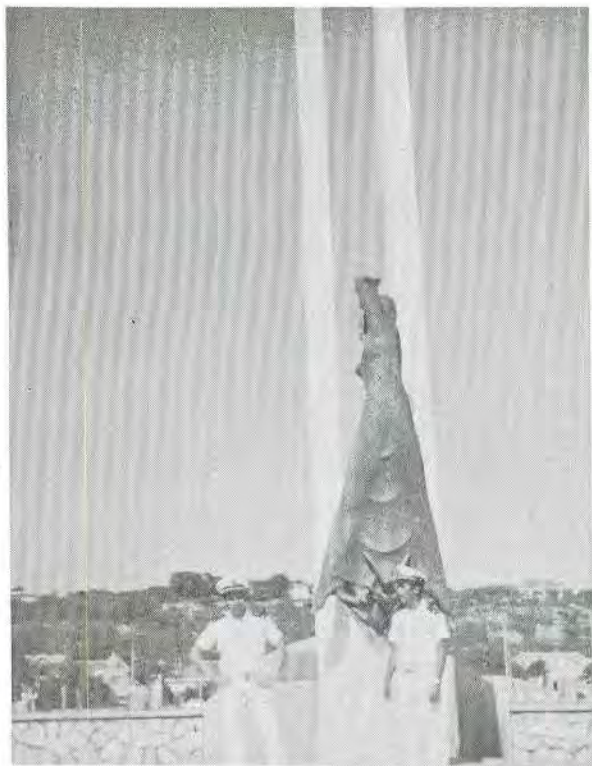


EE. UU.

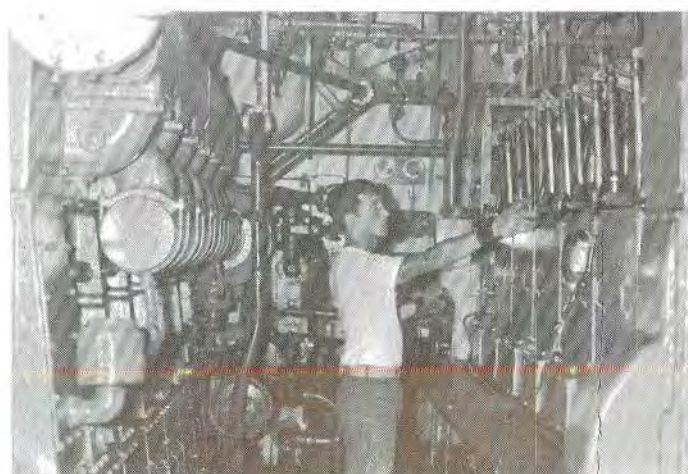




CURAZAO



ACTIVIDADES





ACTIVIDADES



UN CRUCERO QUE TERMINA Y UNA EXPERIENCIA QUE PERDURA

Estamos próximos a completar el viaje de Instrucción número 14 del BAP "INDEPENDENCIA" y a punto de dar por cumplida una de las más delicadas, responsables y nobles misiones en nuestra Marina, cual es la de dar a los Cadetes Navales, futuros Alferéces de Fragata de nuestra gloriosa Marina de Guerra, una sólida formación moral y profesional antes de librarlos al servicio. Pero este crucero de Instrucción ha tenido algo de especial; se embarcaba una numerosa promoción de 118 cadetes navales sin experiencia previa de mar por circunstancias que no viene al caso analizar; en 92 días había que hacer de ellos, además de técnicos profesionales, hombres de mar, hombres capaces de actuar en su elemento natural y permanente, el mar; conocerlo, quererlo, desafiarlo y temerle.

Este viaje ha permitido que los integrantes de la promoción se conozcan mejor unos a otros y que se profundice entre ellos, el sentimiento de camaradería y espíritu de cuerpo que en las circunstancias actuales no es posible lograrlo a cabalidad en la Escuela Naval del Perú por razones diversas primando entre ellas el necesario compartimiento en aulas y camarotes. En cambio, el buque es un solo ambiente que inspira solidaridad, entrega mutua; es medio de unión. No es un vehículo que transporta un grupo de hombres a diversos puertos y países sino un pedazo de Patria que lleva en su seno hijos predilectos y privilegiados porque tienen la suerte y el honor de servir a su Marina.

Se han visitado numerosos puertos extranjeros, conocido diversas idiosincrasias; se han tenido variadas experiencias al conocer otros pueblos, otras gentes y al dar a conocer a un sector selecto de nuestra Patria. El marino es un permanente vehículo humano de comunicación porque conlleva un mensaje de peruanidad a las naciones visitadas y ese

mensaje debe ser —como así lo ha sido— una expresión de confraternidad internacional.

Saludable y provechoso sería hacer un recuento de las experiencias vividas durante el viaje; reflexionar sobre los resultados obtenidos y preguntarnos: ¿hemos dejado en alto a nuestra Marina y al Perú?, ¿nos hemos hecho merecedores del gran esfuerzo que significa coordinar y llevar a cabo con éxito marcado una misión como la que está a punto de terminar?, ¿hemos correspondido a ese esfuerzo de la Superioridad con nuestro propio esfuerzo personal?, ¿hemos sido agradecidos con quienes en todo momento no han tenido otra motivación que la de hacer la Promoción 1977 una promoción de la que pueda orgullecerse la Marina?

Aquí, termina una etapa, la formación profesional y moral; etapa corta, fugaz, impetuosa como es natural cuando ella es accionada por una juventud pujante. Pero se inicia otra etapa que naturalmente debería terminar para la Promoción 1977 el 1° de Enero del año 2013! Este es el momento de reafirmarse en la promesa y en el juramento al iniciarse en la carrera naval para servir a nuestra Marina con lealtad, con devoción, con entrega total, predicando con el ejemplo. Vuestra futura e inmediata misión será conducir hombres, hagámoslo con firmeza, con justicia, con bondad. No pensemos que la carrera naval es un simple empleo al servicio del Estado por el que se recibe una compensación llamada sueldo. La Marina es un sacerdocio de las armas; no usamos hábito o traje talar sino un uniforme que se hizo glorioso en Angamos; llevémoslo con honor, con dignidad, con orgullo. Vivamos con esa grandeza de alma que sólo la da el mar, el cielo y Dios.

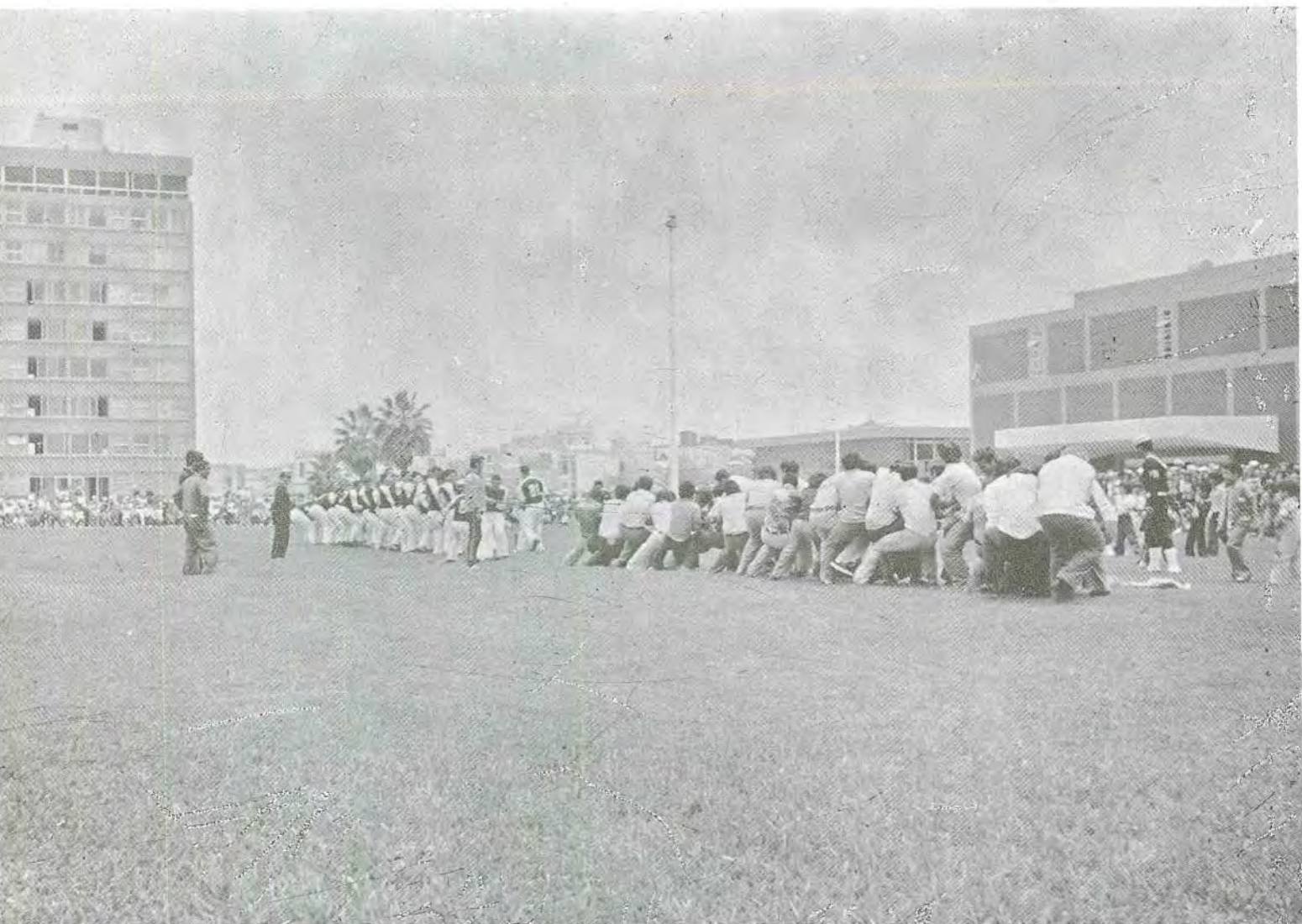
Vice-Almirante SALMON C.

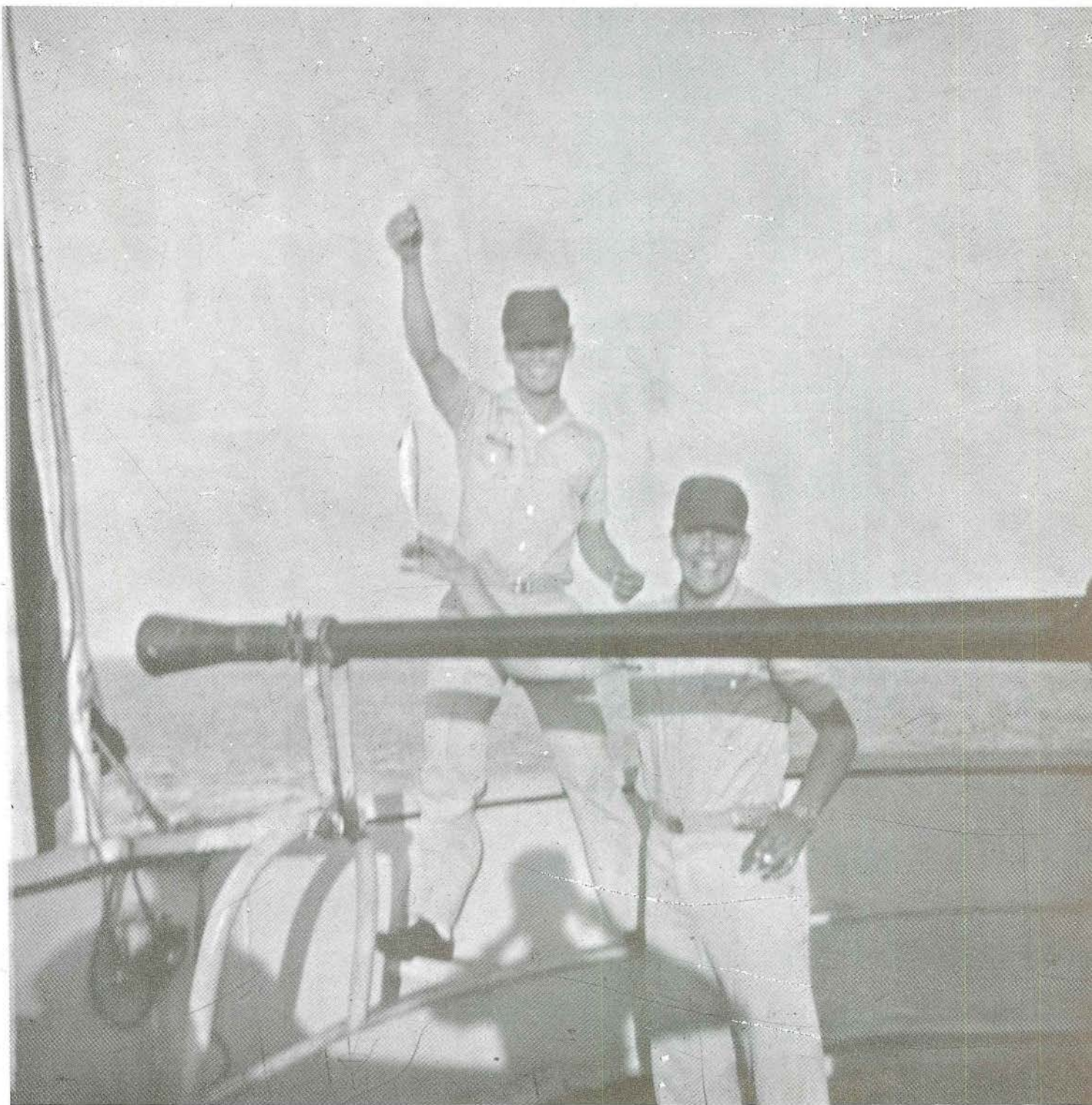
8 DE OCTUBRE



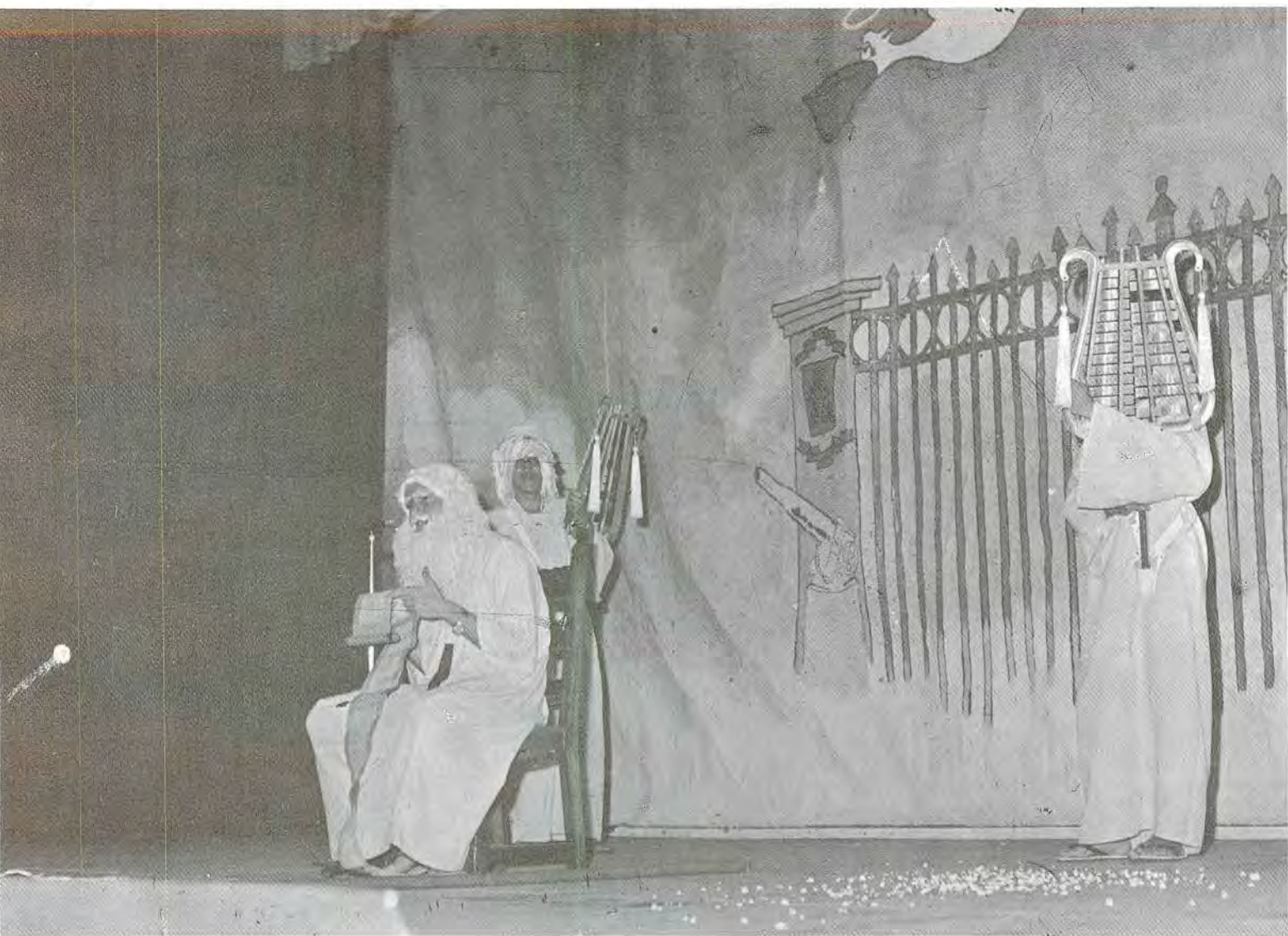


DIA DE LA ESCUELA





VELADA ANUAL



Hay ciertas actividades que poco a poco se han convertido en una tradición en nuestra Alma Mater, una de ellas es la Velada del Cadete.

Esta es una oportunidad en la cual los cadetes montan por sí solos un espectáculo artístico de dos horas o más de duración.

Dos meses previos a la presentación se inician los ensayos, se elige un Director General, un Director Artístico, coordinadores, animadores y las diferentes comisiones: artistas, mobiliario, conjunto musical, can can, sonido y efectos especiales, escenografía, vestuario y electricidad. En cada una de estas comisiones los cadetes tienen una oportunidad espléndida para trabajar en el campo que más les guste, aportando su iniciativa y entusiasmo.

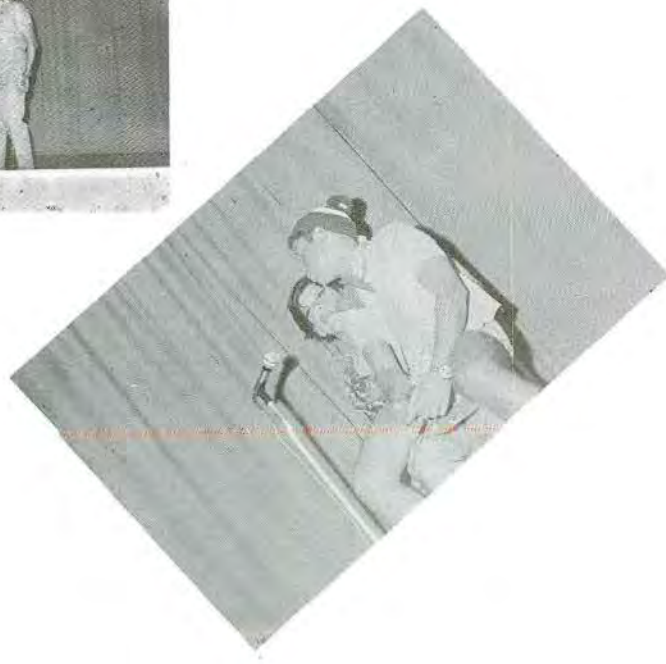
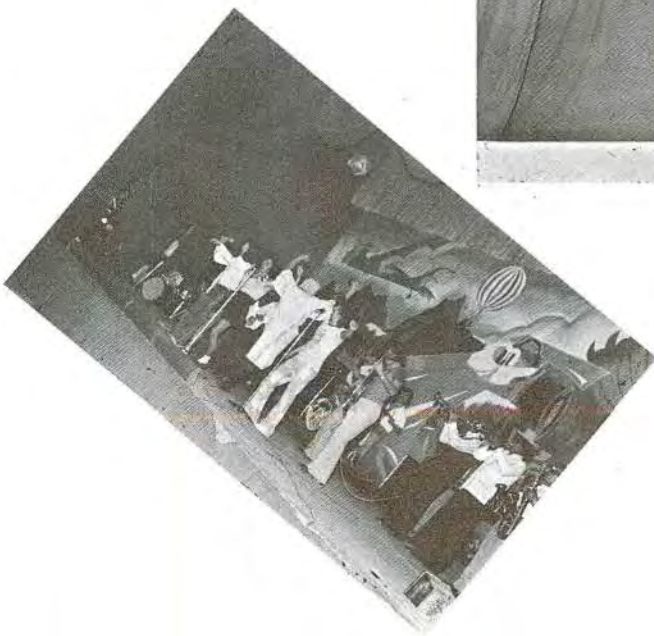
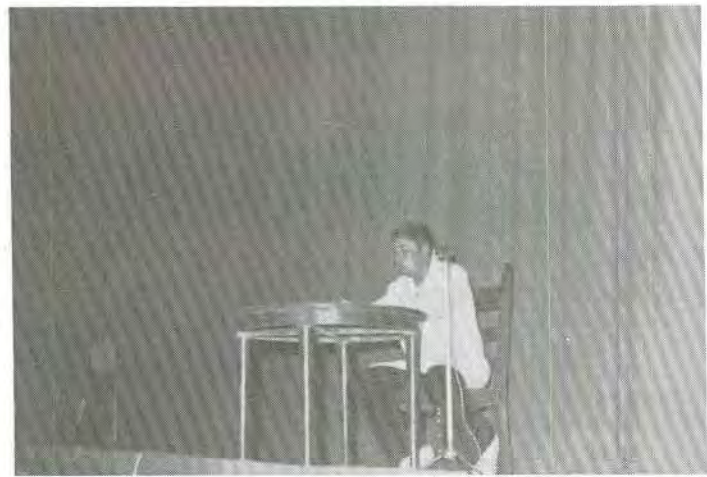
Es una actividad que rompe con la monotonía de la rutina e imprime dinamismo al desenvolvimiento del cadete y creatividad.

Poco a poco el espectáculo va tomando forma. Hay días muy alegres y otros un poco aburridos, pero en todos se trabaja con ahínco.

Y así, tras dos meses de entrenamiento, con los libretos ya formados y los sketches montados vienen los ensayos generales necesarios para lograr coordinación y pulir los números.

Al fin llega el día de la primera presentación. Ante un auditorium lleno, se apagan las luces, sale el animador, presenta la Orden del Día... y los aplausos retribuyen dos meses de esfuerzo. Entre carcajadas y entusiasmo vemos con gusto realizarse una tradición. Una vez más hemos demostrado al público que en medio de la disciplina y el estudio de nuestra carrera, reina también el buen humor y picardía.

De algo sí estoy seguro, y es que el deseo de todos los que participaron en la Velada es que esta tradición nunca se pierda.



"TRATADO DE ANCON"

(20 Octubre 1893)

"TRATADO DE LIMA Y PROTOCOLO COMPLEMENTARIO"

(3 Junio 1929)

A.—TRATADO DE ANCON ENTRE LAS REPUBLICAS DE PERU Y CHILE.

La República del Perú de una parte, de la otra la República de Chile, deseando restablecer las relaciones de amistad entre ambos países, han determinado celebrar un tratado de paz y amistad, y al efecto han nombrado y constituido por sus plenipotenciarios, a saber:

Su Excelencia el Presidente de la República del Perú a Don José Antonio DE LAVALLE, Ministro de Relaciones Exteriores, y a Don Mariano CASTRO SALDIVAR, y s.s. el Presidente de la República, a Don Jovino NOVOA, quienes, después de haberse comunicado sus plenos poderes y haberlos hallado en buena y debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

Art. 1º— Restablécense las relaciones de paz y amistad entre las repúblicas de Chile y del Perú.

Art. 2º— La República del Perú cede a la República de Chile, perpetua e incondicionalmente, el territorio de la provincia litoral de Tarapacá, cuyos límites son: por el norte la quebrada y río de Camarones, por el sur la quebrada y río Loa; por el oriente la República de Bolivia y por el poniente el Mar Pacífico.

Art. 3º— El Territorio de las provincias de Tacna y Arica, que limita por el norte con el río Sama, desde su nacimiento en las cordilleras, limítrofes con Bolivia hasta su desembocadura en la quebrada y río de Camarones, por el oriente con la República de Bolivia y por el Poniente con el Mar Pacífico, continuará poseído por Chile y sujeto a la legislación y autoridades chilenas durante el término de diez años contados desde que se ratifique el presente tratado de paz.

Expirando este plazo, un plebiscito decidirá en votación popular si el territorio de las provincias referidas queda definitivamente del dominio y soberanía de Chile, o si continúa siendo parte del territorio peruano.

Aquél de los dos países a cuyo favor queden anexadas las provincias de Tacna y Arica pagará al otro, diez millones de pesos moneda

chilena de plata o soles peruanos de igual ley y peso que aquélla.

Un protocolo especial que se considerará como parte integrante del presente tratado, establecerá la forma en que el plebiscito debe tener lugar y los términos y plazos en que deben pagarse los diez millones por el país que quede dueño de las provincias de Tacna y Arica.

Art. 4º— En conformidad con lo dispuesto en el supremo decreto de 9 de Febrero de 1882, por el cual el gobierno de Chile ordenó la venta de un millón de toneladas de guano, el producto líquido de esa sustancia, deducidos los gastos y demás desembolsos a que se refiere el artículo 13 de dicho decreto, se distribuirán por partes iguales entre el gobierno de Chile y los acreedores del Perú, cuyos títulos de crédito aparecieron sustentados con la garantía del guano.

Terminada la venta del millón de toneladas a que se refiere el inciso anterior a los acreedores peruanos el gobierno de Chile continuará entregando el cincuenta por ciento del producto líquido del guano, tal como se establece en el mencionado artículo 13, hasta que se extinga la deuda o se agoten las covaderas en actual explotación.

Los productos de las covaderas o yacimientos que se descubran en lo futuro en los territorios cedidos pertenecerán exclusivamente al gobierno de Chile.

Art. 5º— Si se descubrieran en los territorios que quedan del dominio del Perú covaderas o yacimientos de guano, a fin de evitar que los gobiernos de Chile y el Perú se hagan competencia en la venta de esta sustancia, se determinarán previamente por ambos gobiernos, de acuerdo, la proporción y condiciones a que cada uno de ellos deba sujetarse en la enajenación de dicho abono.

Lo estipulado en el inciso precedente regirá asimismo, con las existencias de guano ya descubiertas que pudieran quedar en las islas de Lobos cuando llegue el momento de entregar esas islas al gobierno del Perú, en conformidad a lo estipulado en la cláusula novena del presente tratado.

Art. 6º— Los acreedores peruanos a quienes se concede el beneficio a que se refiere el artículo 4º deberán someterse para la calificación de sus títulos y demás procedimientos a las reglas fijadas en el supremo decreto de 9 de Febrero de 1882.

Art. 7º— La obligación que el gobierno de Chile acepta, según el artículo 4º de entregar el cincuenta por ciento del producto líquido del guano de las covaderas en actual explotación, subsistirá sea que esta explotación se hiciere en conformidad al contrato existente sobre la venta de un millón de toneladas, sea que ella se verifique en virtud de otro contrato o por cuenta propia del gobierno de Chile.

Art. 8º— Fuera de las declaraciones consignadas en los artículos precedentes, y de las obligaciones que el gobierno de Chile tiene espontáneamente aceptadas en el supremo decreto de 28 de Marzo de 1882, que reglamentó la propiedad salitrera de Tarapacá, el expresado gobierno de Chile, no reconoce créditos de ninguna clase, que afecten a los nuevos territorios que adquiere por el presente tratado, cualquiera que sea su naturaleza y procedencia.

Art. 9º— Las islas de Lobos continuarán administradas por el gobierno de Chile hasta que se dé término en las covaderas existentes, a la explotación de un millón de toneladas de guano, en conformidad a lo estipulado en los artículos 4º y 7º, llegado este caso, se devolverán al Perú.

Art. 10º— El Gobierno de Chile declara al Perú desde el día en que el presente tratado sea ratificado y canjeado constitucionalmente, el cincuenta por ciento que le corresponde en el producto del guano de las islas de Lobos.

Art. 11º— Mientras no se ajuste un tratado especial, las relaciones mercantiles entre ambos países subsistirá en el mismo estado en que se encontraban antes del 5 de Abril de 1879.

Art. 12º— Las indemnizaciones que se deban por el Perú a los chilenos que hayan sufrido con motivo de la guerra, se juzgarán por un tribunal arbitral o comisión mixta internacional, nombrada inmediatamente después de ratificado el presente tratado, en la forma establecida por convenciones recientes ajustadas entre Chile y los gobiernos de Inglaterra, Francia e Italia.

Art. 13º— Los gobiernos contratantes reconocen y aceptan la validez de todos los actos administrativos y judiciales pasados durante la ocupación del Perú, derivados de la jurisdicción marcial por el gobierno de Chile.

Art. 14º— El presente tratado será ratificado y las ratificaciones canjeadas.

En fe de lo cual las respectivas plenipotencias lo han firmado por duplicado y sellado con sus sellos particulares.— Lima, 20 de Octubre de 1883.— Jovino NOVOA.— J. A. de Lavalle.— Mariano CASTRO Zaldívar.

B.—TRATADO DE 1929 ENTRE EL PERU Y CHILE Y PROTOCOLO COMPLEMENTARIO:

Los gobiernos de las repúblicas de Chile y el Perú, deseosos de remover toda dificultad entre ambos países y de asegurar así su amistad y buena inteligencia, han resuelto celebrar un Tratado conforme a las bases que el Presidente de los Estados Unidos de América, en ejercicio de buenos oficios, solicitados por las Partes, y guiándose por arreglos directos concertados entre ellas, han propuesto como bases finales para resolver el problema de Tacna y Arica, y al efecto han nombrado sus Plenipotenciarios, a saber: Su Excelencia el Presidente de la República de Chile, al Excelentísimo Señor Don Emiliano Figueroa Larraín, su Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en el Perú, y su Excelencia el Presidente del Perú, al Excelentísimo señor Doctor Don Pedro José Rada y Gamio, su Ministro de Relaciones Exteriores; quienes después de canjear sus plenos poderes y encontrándose en debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

Art. 1º— Queda definitivamente resuelta la controversia originada por el artículo tercero del tratado de Paz y Amistad de veinte de Octubre de mil ochocientos ochenta y tres, que era la única dificultad pendiente entre los Gobiernos signatarios.

Art. 2º— El Territorio de Tacna y Arica será dividido en dos partes, Tacna para el Perú y Arica para Chile.

La línea divisoria entre dichas dos partes, y, en consecuencia la frontera entre los territorios de Chile y el Perú, partirá de un punto de la costa que se denominará "Concordia", distante diez kilómetros al norte del puente del río Lluta, para seguir hacia el oriente paralela a la vía de la Sección Chilena del ferrocarril de Arica-La Paz y distante diez kilómetros de ella, con las inflexiones necesarias para utilizar en la marcación los accidentes geográficos cercanos que permitan dejar en territorio chileno las azufreras del Tacora y sus dependencias, pasando luego por el centro de la Laguna Blanca, en forma que una de sus partes quede en Chile y la otra en el Perú. Chile cede a perpetuidad a favor del Perú, todos sus derechos sobre los canales del Uchusuma y del Mauri, llamado también azucarero, sin perjuicio de la soberanía que le corresponderá ejercer sobre la parte de dichos acueductos que queden en el territorio chileno después de trazada la línea divisoria a que se refiere el presente artículo. Respecto de ambos canales, Chile constituye en la parte que atraviesa su territorio, el más amplio derecho de servidumbre a perpetuidad en favor del Perú. Tal servidumbre comprende el derecho de ampliar los canales actuales, modificar el curso de ellos y recoger todas las aguas captables en su trayecto por el territorio chileno salvo las aguas que actualmente caen al río Lluta y las que surten a las azufreras del Tacora.

Art. 3º— La línea fronteriza a que se refiere el inciso primero del artículo segundo será fijada y señalada en el territorio con hitos, por una comisión mixta compuesta de un miembro designado por cada uno de los gobiernos signatarios, los que costearán, por la mitad los gastos comunes que esta operación requiera.

Si se produjera algún desacuerdo en la Comisión será resuelta con el voto dirimente de un tercer miembro designado por el Presidente de los Estados Unidos de América, cuyo fallo será inapelable.

Art. 4º— El Gobierno de Chile entregará al Gobierno del Perú treinta días después del canje de las ratificaciones del presente Tratado, los territorios, que según él, deben quedar en poder del Perú. Se firmará por plenipotenciarios de las citadas partes contratantes, una acta de entrega que contendrá la relación detallada de la ubicación y características definitivas de los hitos fronterizos.

Art. 5º— Para el servicio del Perú, el Gobierno de Chile construirá a su costo, dentro de los mil quinientos sesenta y cinco metros de bahía de Arica, un malecón de atraque para vapores de calado, un edificio para la Agencia Aduanera Peruana y una Estación terminal para el ferrocarril a Tacna, establecimientos y zonas donde el comercio de tránsito del Perú gozará de la Independencia propia del más amplio puerto libre.

Art. 6º— El Gobierno de Chile entregará al Perú, simultáneamente al canje de las ratificaciones, seis millones de dólares, y, además, sin costo alguno para este último gobierno, todas las obras públicas ya ejecutadas o en construcción y bienes raíces de propiedad al presente Tratado, quedarán bajo la soberanía peruana.

Art. 7mo— Los gobiernos de Chile; y del Perú respetarán los derechos privados legalmente adquiridos en los territorios que queden bajo sus respectivas soberanías entre las que figuran la concesión otorgada por el Gobierno del Perú a la empresa del ferrocarril de Arica a Tacna en mil ochocientos cincuenta y dos, conforme a la cual, dicho ferrocarril, al término del contrato, pasará a ser propiedad del Perú. Sin perjuicio de la soberanía que le corresponde ejercer, Chile constituye a perpetuidad en la parte que la línea atraviesa su territorio el derecho más amplio de servidumbre a favor del Perú.

Art. 8º— Los Gobiernos de Chile y del Perú condonarán recíprocamente toda obligación pecuniaria entre ellos, ya sea que se derive o no del Tratado de Ancón.

Art. 9º— Las altas partes Contratantes celebrarán un convenio de policía fronteriza para la seguridad pública de los respectivos territorios adyacentes a la línea divisoria. Este convenio deberá entrar en vigencia tan pronto como la provincia de Tacna pase a la soberanía del Perú.

Art. 10º— Los hijos de los peruanos nacidos en Arica se considerarán peruanos hasta los veintidós años de edad en que podrán optar su nacionalidad definitiva; y los hijos de chilenos nacidos en Tacna, tendrán el mismo derecho.

Art. 11.— Los gobiernos de Chile y del Perú, para conmemorar la consolidación de sus relaciones de amistad, resuelven erigir en el Morro de Arica un Monumento simbólico sobre cuyo proyecto se pondrán de acuerdo.

Art. 12º— Para el caso en que los gobiernos de Chile y el Perú no estuvieran de acuerdo en la interpretación que den a cada una de las diferentes disposiciones de este Tratado, y en que, a pesar de su buena voluntad, no pudieran ponerse de acuerdo, decidirá al Presidente de los Estados Unidos de América la controversia.

Art. 13º— El presente tratado ratificado y sus ratificaciones serán canjeadas en Santiago tan pronto como sea posible.

PROTOCOLO COMPLEMENTARIO:

Los gobiernos de Chile y del Perú han acordado suscribir un Protocolo Complementario del Tratado que se firma con esta misma fecha, y sus respectivos Plenipotenciarios, debidamente autorizados, han convenido al efecto en lo siguiente:

Artículo Primero.— Los gobiernos de Chile y del Perú no podrán, sin previo acuerdo entre ellos, ceder a una tercera potencia la totalidad o parte de los territorios que, en conformidad al Tratado de esta misma fecha, queden bajo sus respectivas soberanías, ni podrán, sin ese requisito, construir, a través de ellos, nuevas líneas férreas internacionales.

Artículo Segundo.— Las facilidades de puerto que el Tratado, en su artículo quinto acuerda al Perú consistirán en el más absoluto libre tránsito de personal, mercaderías y armamentos al territorio peruano, desde a través del territorio chileno. Las operaciones de embarque y desembarque se efectuarán mientras se construyen y determinan las obras indicadas en el artículo quinto del Tratado, por el recinto del muelle del ferrocarril de Arica a la Paz, reservado al servicio de ferrocarril de Arica a Tacna.

Artículo Tercero.— El Morro de Arica será desartillado, y el Gobierno de Chile construirá a su costo el monumento convenido por el artículo undécimo del Tratado.

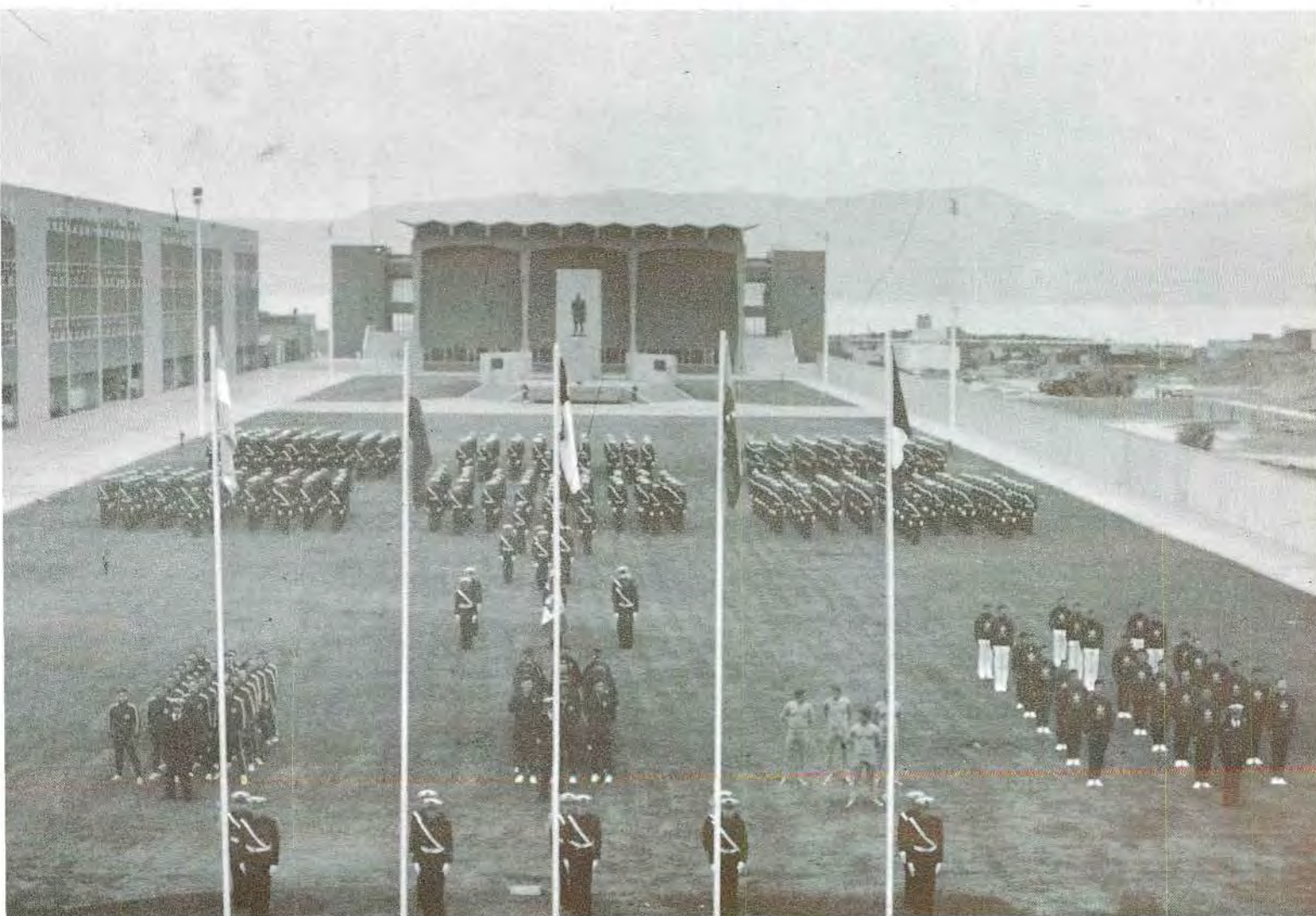
El presente Protocolo forma parte integral del Tratado de esta misma fecha y, en consecuencia, será ratificado y sus ratificaciones se canjearán en Santiago de Chile tan pronto como sea posible.

En fé de lo cual, los infrascriptos plenipotenciarios firman y sellan en doble ejemplar, en Lima a los tres días del mes de Junio de mil novecientos veintinueve.

Cdte. 4º Año ALBERTO ABAD



**CAMPEONATO SUDAMERICANO DE REMO Y VELA
LA PUNTA — PERU**



El 17 de Agosto, se dio comienzo al Sudamericano de Vela en botes tipo Lightning, con la participación de Argentina, Chile, Colombia, Venezuela y Perú, que fue la sede del Campeonato.

Nuestra Escuela se preparó con varios meses de anticipación. Después de una selección interna en base a regatas realizadas entre nuestros botes se seleccionaron dos: "El Gasil" timoneado por el Cdte. 4º Año Pedro ROSSEL Grijalba, Cdte. 2do. Año, Jorge ALFARO y Cdte. 2º Año Pedro MAZURE; y el "ANDINO", timoneado por el Cdte. 4º Año Eduardo MURGUA Reimer, Cdte. 2º Año Carlos TOMÁS DEVILLE y Cdte. 1er. Año Carlos TOMÁS PATRON. El apoyo que nos brindó nuestro Oficial encargado del equipo, Tte. 1º Marsano se pusieron al cien por ciento operativos. El trabajo y repuestos, con lo cual los botes to rendiría sus frutos. Semana tras semana se competía en campeonatos organizados por la Federación Peruana de Lightning, en la que intervenían gran cantidad de veleristas, casi todos con vasta experiencia lograda a lo largo de los años.

Este constante roce con gente tan bien preparada, fue algo primordial ya que en el velismo hay tres cosas esenciales: la preparación del bote y su tripulación, la inteligencia con que actúe su gente y la experiencia. Es así pues como el día lunes 15 de Agosto se da inicio al campeonato con dos regatas preparatorias, ambas de gran importancia, pues pudimos conocer a nuestros contrincantes.

Martes 16: se corre la primera regata. Desde que se izó la bandera roja de partida, el duelo entre botes, que en un principio fue parejo, pronto se particularizó entre los botes peruanos y chilenos, que después de casi dos horas y media de intensa lucha terminó con el triunfo de nuestro bote "Gasil", segundo el "Mercurio" chileno, tercero nuestro "Andino", cuarto el "Océano" chileno, quinto y sexto los dos botes argentinos, luego el colombiano y el venezolano.

Miércoles 17: se corre la segunda y tercera regata, en las cuales el primer puesto correspondió nuevamente al "Gasil", segundo el bote chileno "Mercurio" y tercero nuestro "Andino". Ya prácticamente el título está entre Perú y Chile. Las siguientes regatas serían decisivas.

Jueves 18: la suerte no estuvo de nuestro lado, unos constantes cambios de viento interrieren en la regata. El bote chileno "Mercurio" llega primero, en segundo lugar nuestro bote "Andino", tercero el bote chileno "Océano", cuarto el "Acuario" argentino, quinto nuestro bote "Gasil"; sin embargo el Perú sigue primero.

Viernes 19: La Escuela Naval del Perú, se impone de Punta a Punta. El bote peruano "Andino" cruza primero la boya de llegada, seguido por nuestro "Gasil". El campeonato es casi nuestro.

Sábado 20: Es la última regata del Sudamericano; el Perú repite lo sucedido el día anterior. El "Andino" se despunta en primer lugar desde el comienzo, mientras que el "Gasil" en una gran actuación y tras colisionar con el bote colombiano, termina segundo en la regata.

El Perú campeonó por una gran diferencia frente al resto de países.

Cdte. 4º Año LUIS MURGUIA





R E M O

PERU

ARGENTINA

CHILE





RESULTADOS GENERALES

PARTICIPANTE	SINGLE	OCHO CON	CUATRO CON
PERU	1º	1º	1º
ARGENTINA	2º	2º	2º
CHILE	3º	3º	3º

LA MARINA EN EL LAGO MAS ALTO DEL MUNDO



El Lago Titicaca es el más alto del mundo. En consecuencia los buques de la Flotilla de Patrulleras de nuestra Marina que navegan sobre sus aguas, convierten a la Marina de Guerra del Perú como la que opera a mayor altitud en el orbe.

Alentado por este singular título, y más aún por su patriótica labor en el mantenimiento de la soberanía nacional de esa zona y de su permanente vocación de servicio a la comunidad aledaña mediante sus actividades de acción cívica, el Distrito Naval 32, que comprende a la Capitanía de Puerto de Puno y a la Flotilla de Patrulleras Lacustres, lleva a cabo una abnegada y reconocida misión a más de 3,800 metros sobre el nivel del mar.

Puno, enclavado en la meseta del Collao y ubicado en una bahía del Lago Titicaca, es la sede de la mencionada dependencia naval, cuyos antecesores hicieron una meritoria obra que se remonta a 1862, año en que las motonaves "Yapurá" y "Yavari" comenzaron a navegar por el lago bajo la jurisdicción y operación de la Marina de Guerra del Perú. Estos buques, que tienen un desplazamiento de 500 toneladas cada uno, fueron construidos por orden del Gobierno del Mariscal Castilla en los astilleros Camell Laird de Inglaterra, los mismos que construyeron el legendario monitor "Huáscar". Las secciones de las mencionadas motonaves fueron transportadas a Puno en acémilas y luego fueron armadas en el varadero de Huaje. Así iniciaron sus travesías lacustres entre los puertos de Puno y Huaqui.



Al finalizar la Guerra del Pacífico, los tenedores ingleses de bonos de la deuda externa de los préstamos que había efectuado anteriormente el Gobierno peruano reclamaron el pago de los citados valores. Para saldar esta cuenta, el gobierno de entonces decretó en 1890 la transferencia de los citados buques a los tenedores de bonos extranjeros por la cantidad de 120 mil soles, quienes a su vez, los transfirieron a la compañía inglesa Peruvian Corporation. Ambos vapores en esta forma dejaron de pertenecer al Estado Peruano, hasta que por esos designios afortunados del destino fueron reincorporados en 1976 y en 1977 a la Marina de Guerra del Perú, luego de una exitosa gestión ante ENAFER-PERU, cuyos directivos mostraron un amplio elogio.

Con la incorporación del B.A.P. "PUNO" (ex-Yapurá) en 1976 y del B.A.P. "CHUCUITO" (ex-Yavari) en 1977, así como del buque de apoyo hidrográfico B.A.P. "CARDENAS" y del cambio de las patrulleras existentes por otras de mayor calado, se logró incrementar significativamente el tonelaje a flote de la Flotilla de Patrulleras Lacustres de Puno.

MISION ESENCIA.—

La misión fundamental del Distrito Naval 32 consiste en mantener la soberanía nacional a lo largo de 170 Km. de frontera lacustre. Mediante sus efectivos embarcados se controla las aguas jurisdiccionales peruanas manteniendo la presencia nacional en la vasta dimensión que caracteriza al Lago Titicaca en la zona fronteriza con Bolivia.

En igual forma, los marinos peruanos ejercen una amplia acción de Policía Lacustre ejerciendo controles sobre el contrabando y la pesca.

ACCION CIVICA LACUSTRE.—

Desde 1964, la Flotilla de Patrulleras Lacustres de Puno lleva a cabo el Servicio Cívico Lacustre en forma planeada y coordinada con otros sectores de la Fuerza Armada y de la Administración Pública.

A bordo de las patrulleras, nuestros marinos llevan una amplia gama de asistencia médica, sanitaria, educativa, técnica y alimenticia a los pobladores ribereños de las islas y riberas del Lago Titicaca. En esta forma, se logra la integración gradual a nuestra nacionalidad de los habitantes que viven en las zonas de frontera y que por lo tanto se hallan alejados de los centros de desarrollo. Asimismo, el Servicio Cívico Fluvial también se realiza en la misma ciudad de Puno, en donde la Enfermería de la Capitanía de Puerto presenta una eficiente atención médica gratuita a los pobladores de menores recursos económicos, en especial a madres y niños. Esta acción de nuestra Marina ha concitado la simpatía de la población puneña por la cual se ha consolidado la imagen naval en esa zona. Durante el bienio 1976-77 la citada enfermería reportó la asistencia prestada a más de 9 mil quinientos pacientes, cifra que visualiza la importancia de esta labor asistencial.

Especial complemento del Servicio Cívico Lacustre lo conforma el buque dispensario B.A.P. "PUNO" que periódicamente zarpa con destino a las islas y riberas del lago, llevando a bordo profesionales y especialistas asistenciales así como medicinas, alimentos y otros elementos de ayuda para nuestros compatriotas necesitados. Cabe resaltar que la UNICEF prestó una invalorable ayuda en el equipamiento del citado buque dispensario, dotándolo de lanchas para facilitar el traslado de pacientes, médicos y sanitarios.

Otro aspecto de la acción cívica que realiza la Marina en esa región radica en la construcción de embarcaderos para facilitar mejor el transporte de los pasajeros y carga entre las poblaciones ribereñas. Últimamente, personal naval tuvo a su cargo el diseño y construcción de un embarcadero de 4 metros de ancho en Juli, por donde ingresan ahora un considerable flujo de turistas procedentes de Argentina y Bolivia. En este lugar también se ha construido un local en donde funciona la respectiva Capitanía de Puerto. En el presente año se proyecta construir un embarcadero en Maho y otra en Desaguadero.

Otro renglón de la acción cívica naval en el Lago Titicaca es la instalación, mantenimiento de faros y otras ayudas, labores que están a cargo del buque B.A.P. "CARDENAS". En esta forma, la Marina de Guerra apoya a la navegación comercial lacustre.

En suma, hemos reseñado los aspectos más importantes de la abnegada y valiosa misión que desempeñan los hombres que tienen la responsabilidad de ejecutar el cumplimiento de los deberes asignados a nuestra Marina de Guerra en esa gélida y remota zona del territorio patrio, convirtiéndose así en los baluartes de la seguridad y de la soberanía nacional.

Clausura del Año Académico

Graduación de la Promoción 1977



Llegada del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval.

Una vez más, el Sr. Presidente de la República, General de División Francisco Morales Bermúdez, nos honra con su visita, esta vez con la finalidad de clausurar el Año Académico 1977 y la de Graduar como Alfereces de Fragata a 177 Cadetes del Cuarto Año que, a través de su estadía en la Escuela Naval, supieron formarse acorde con el espíritu, moral, conocimientos y disciplina que, nuestra Marina de Guerra requiere de sus Oficiales.

Ante los ojos de padres orgullosos y de satisfechos Instructores, cada uno de estos Cadetes, desfilan ante el Sr. Presidente de la República para de sus manos, recibir el símbolo de mando del Oficial Naval: Una Espada, la cual nos acompañará en toda nuestra trayectoria que empieza hoy, 15 de diciembre de 1977.



FIESTA ANUAL



7 DE DICIEMBRE DE 1977

Al fin, a 7 días de ser Cadete de 1er. año, después de haber pasado el año más difícil de la vida en la escuela me doy cuenta que quizá sea el que más extraño. He tenido nuevas experiencias, conocido nuevos compañeros, he sacado provecho de las oportunidades y sobre todo he aguantado los golpes duros de la vida. Al comienzo la vida se nos hacía pesada, larga y nuestro único anhelo era recibir nuestras visitas el día Domingo; aquel día se notaba en los rostros de cada uno de los Aspirantes una expresión diferente, llena de alegría. Después de nuestras visitas, sentía un empuje para seguir luchando y no abandonar el camino ya conseguido. Después de nuestro mes de adoctrinamiento teníamos temor para enfrentarnos al regimiento; pero al pasar el tiempo la vida se nos hizo más fácil y más violenta, y cada día íbamos apreciando más el amor hacia nuestra profesión. Actualmente dirijo la mirada hacia atrás y me siento triunfante de ver el camino que he corrido ya que no ha sido en vano porque es la carrera que yo he escogido. Me siento totalmente emocionado al saber que voy a pasar a "Primer año".

Asp. JAVIER CALVO PEREZ BADIOLA

Asp. LUIS A. ZUZZO MANTILLA

TERCER AÑO



SECC. "A"



SECC. "B"



SECC. "C"

SEGUNDO AÑO



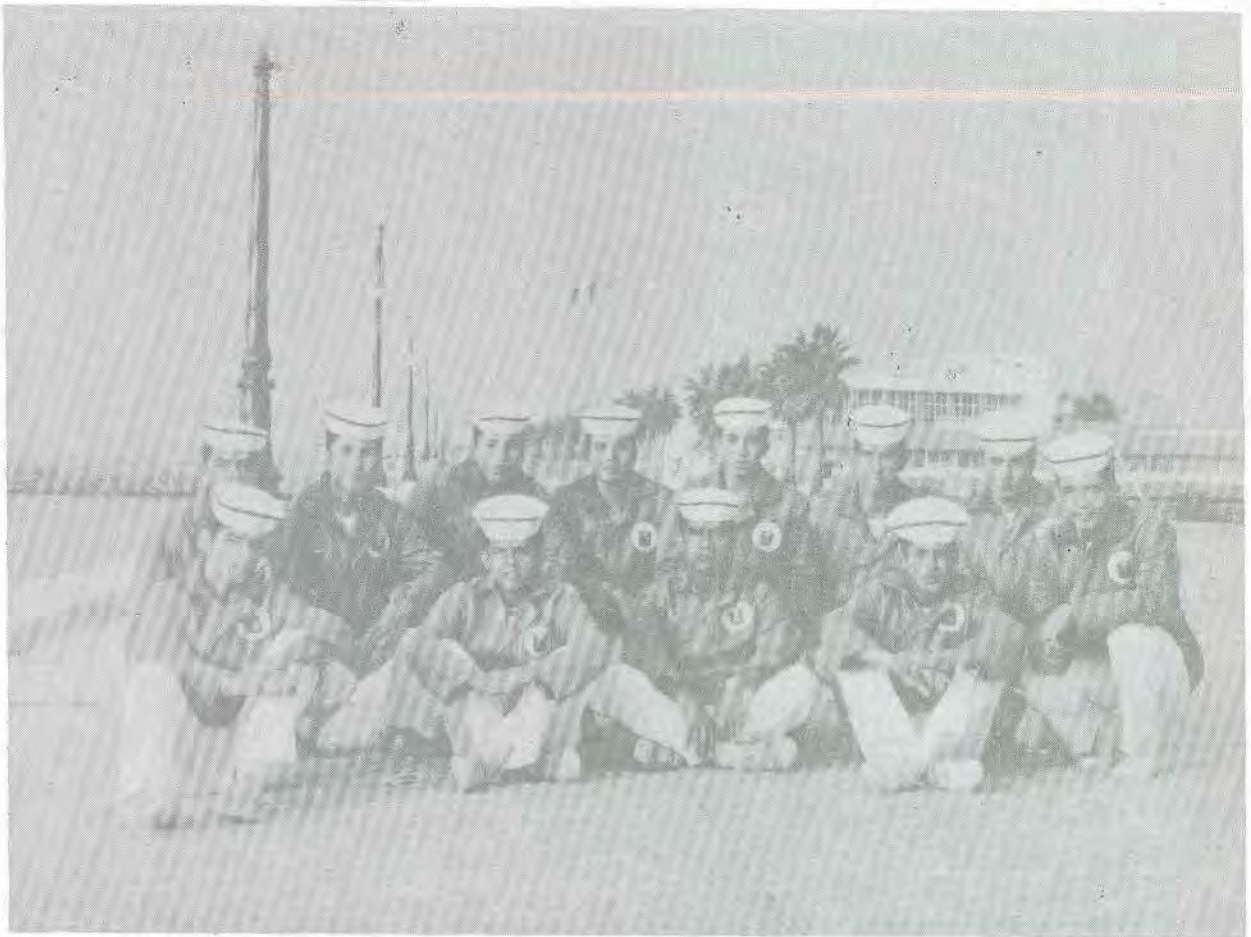
SECC. "A"



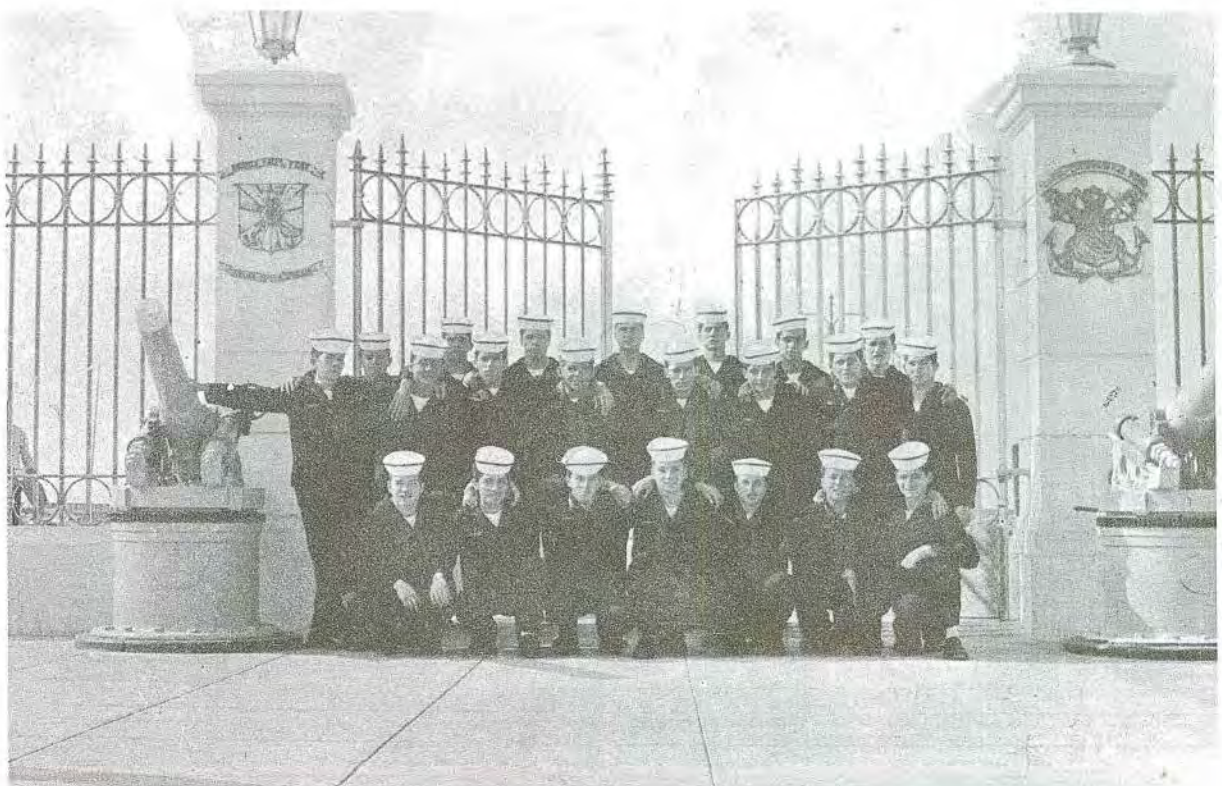
SECC. "B"



SECC. "C"



SECC. "D"



SECC. "E"

PRIMER AÑO



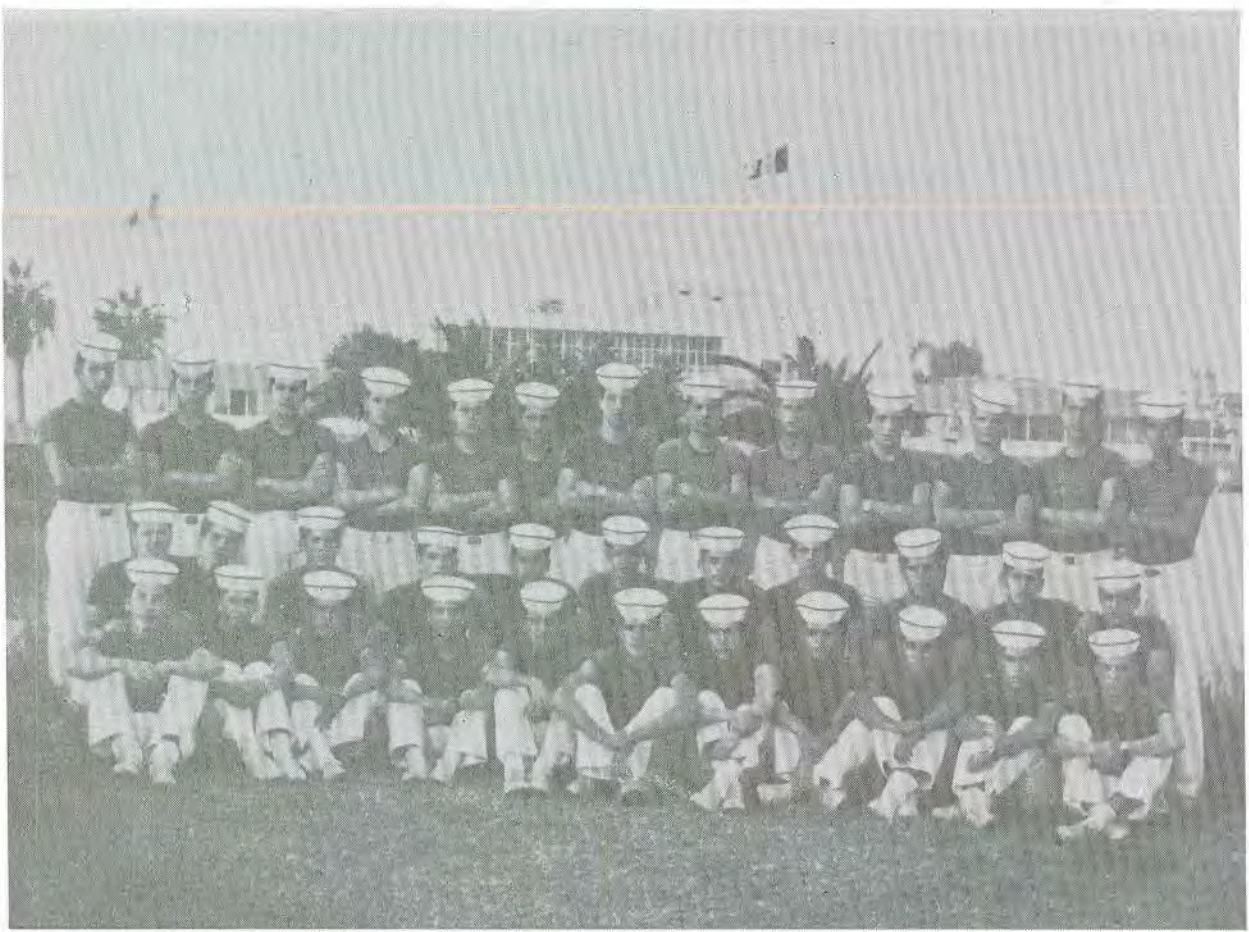
SECC. "A"



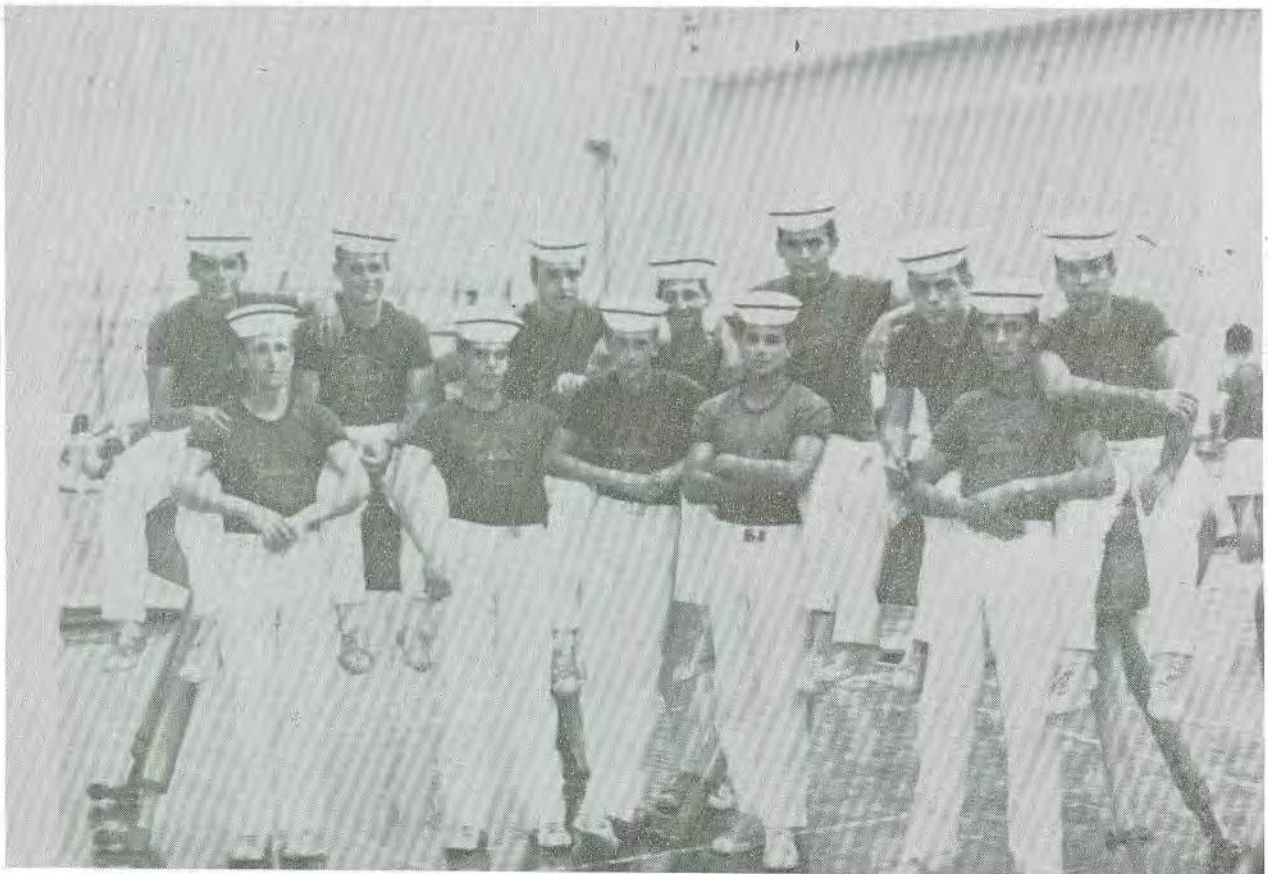
SECC. "B"



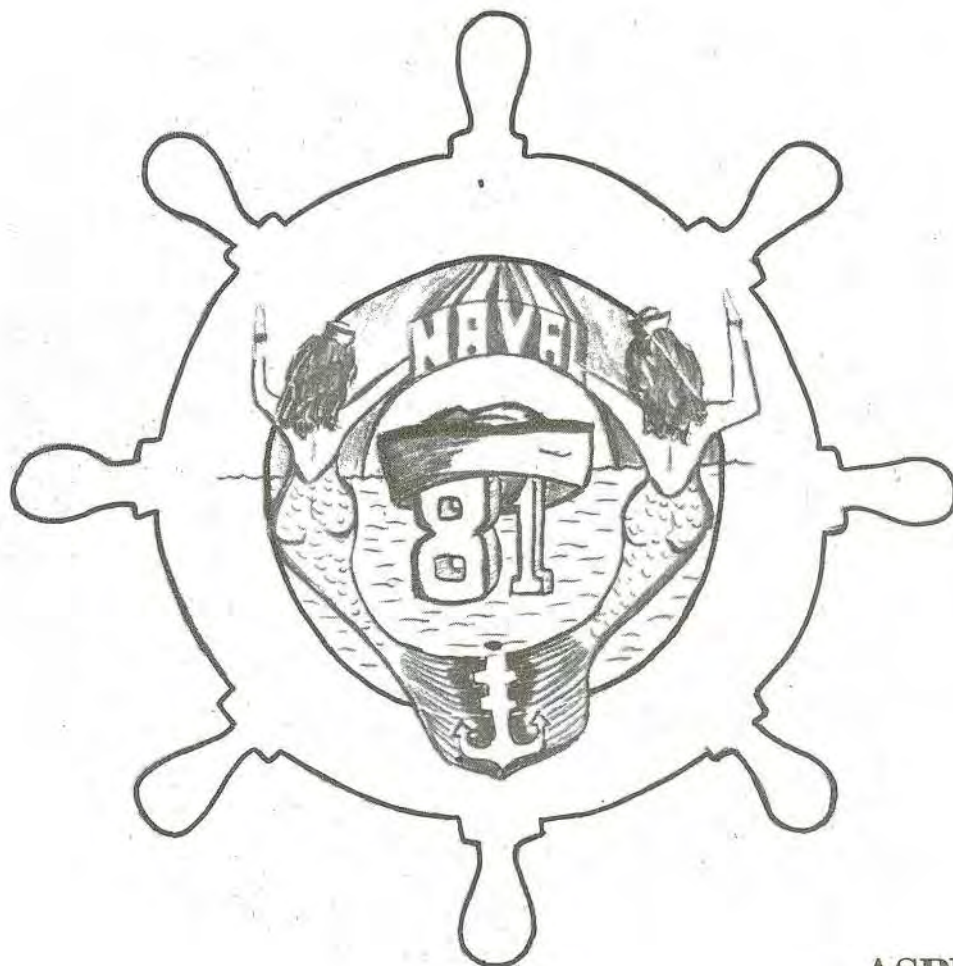
SECC. "C"



SECC. "D"



SECC. "E"



ASPIRANTES



SECC. "A"



SECC. "B"



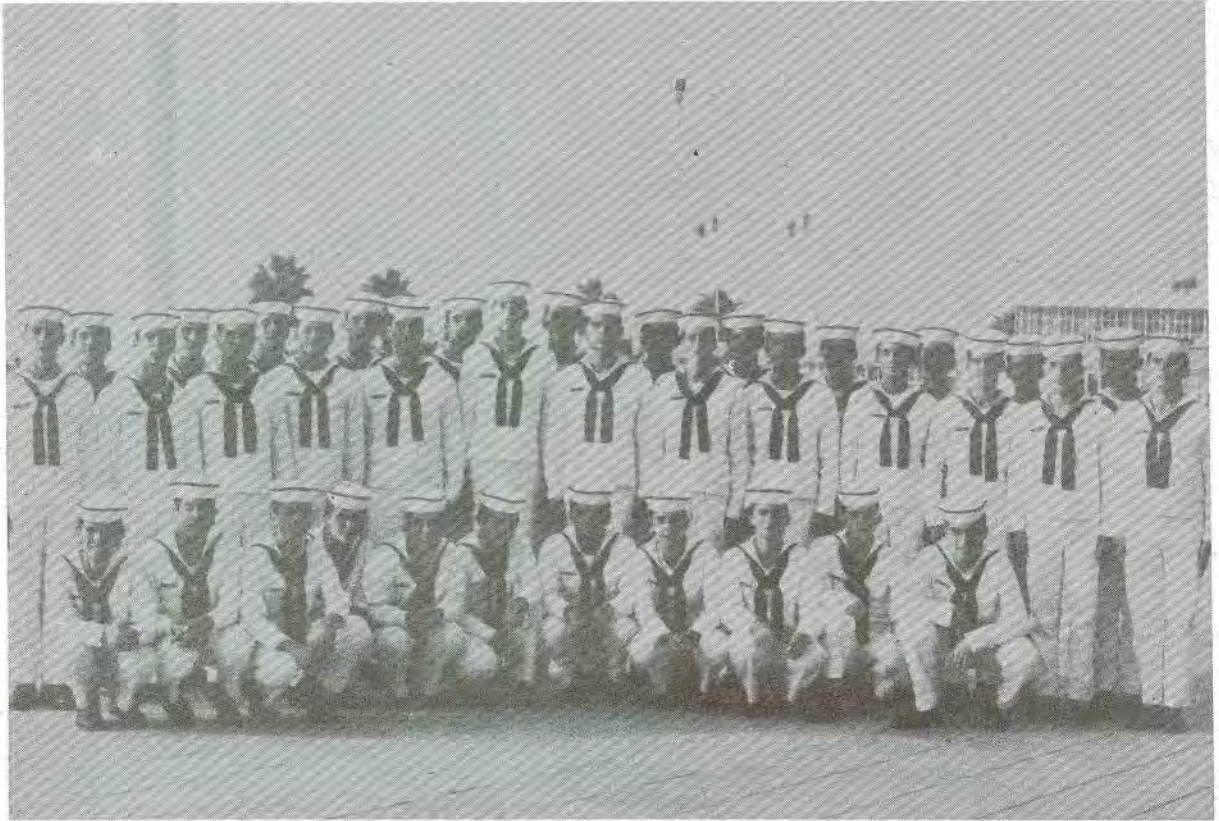
SECC. "C"



SECC. "D"



SECC. "E"



SECC. "F"

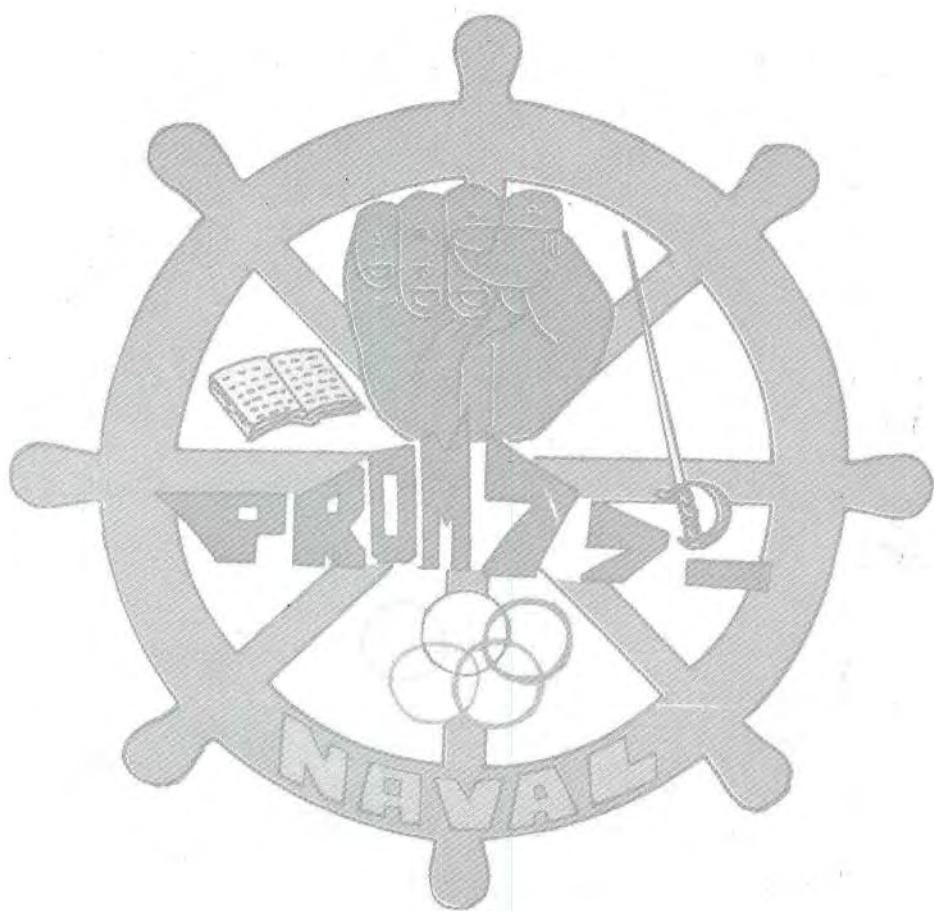
“La última página”

Cual navío que desafiando al tiempo se aproxima a su destino, vemos disminuir los días que quedan para arribar al puerto que todo cadete desea alcanzar:
¡El graduarse como oficial de marina!

Una promoción más logra su objetivo; evocar los 4 años transcurridos en la escuela es sentir agolparse en nuestras mentes las gratas vivencias de los momentos alegres, aunque también los aciagos recuerdos de los momentos duros, todos ellos indispensables para la madurez de la personalidad y el temple de carácter que forma al discípulo de Grau.

Volteamos la última página del calendario 77 conscientes de que el tramo que aún debemos recorrer no nos llevará al fin de la carrera sino tan sólo al primer peldaño de ella, pues recién entonces podremos integrarnos como elementos funcionales de la escuadra con el firme propósito de no defraudar a quien pone sus esperanzas en nosotros:

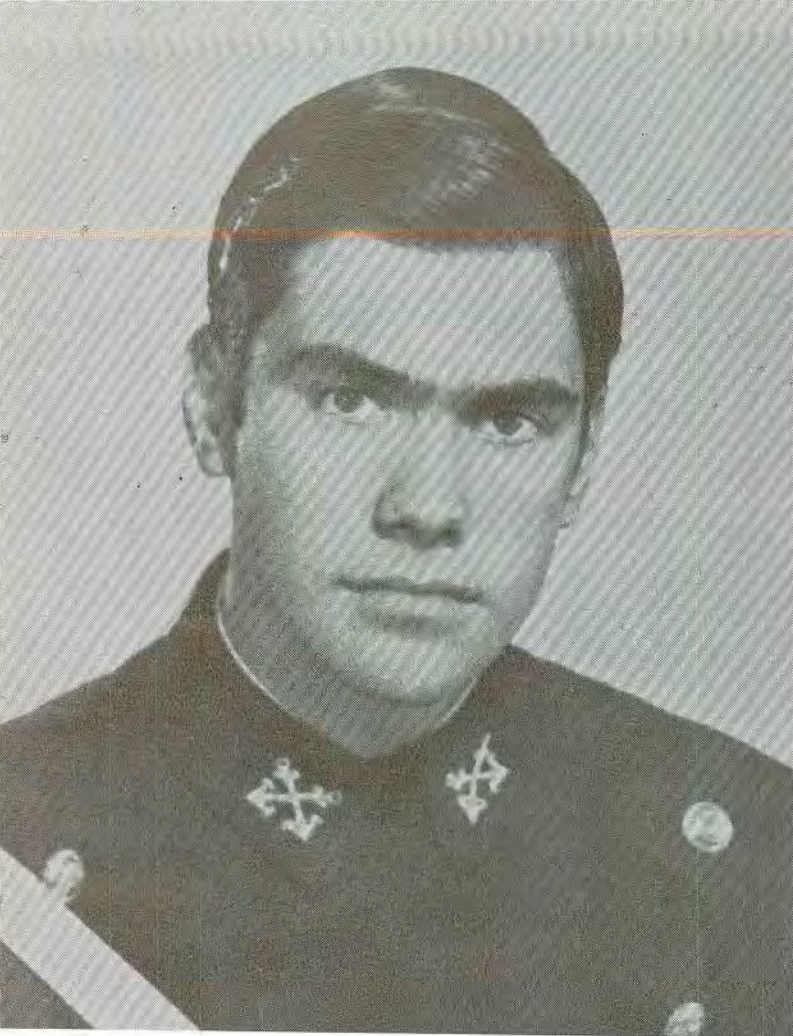
La Marina.



NUESTRO PADRINO



Capitán de Navío WILLY HARM ESPARZA



Alberto ABAD Cornejo



Víctor ACOSTA Bueno



Carlos ANDRIANZEN Bustamante



Manuel ALCALA Sotomayor



Juan AMPUERO Trabucco



Oscar ANDERSON Machado



José ALMEIDA Alegría



Gerardo ARBOCCO Revoredo



Alfredo ARCINIEGA Sierra

Juan ARRISUEÑO Gómez de la Torre





Juan ARROSPIDE Jiménez



Carlos BODERO Coelho



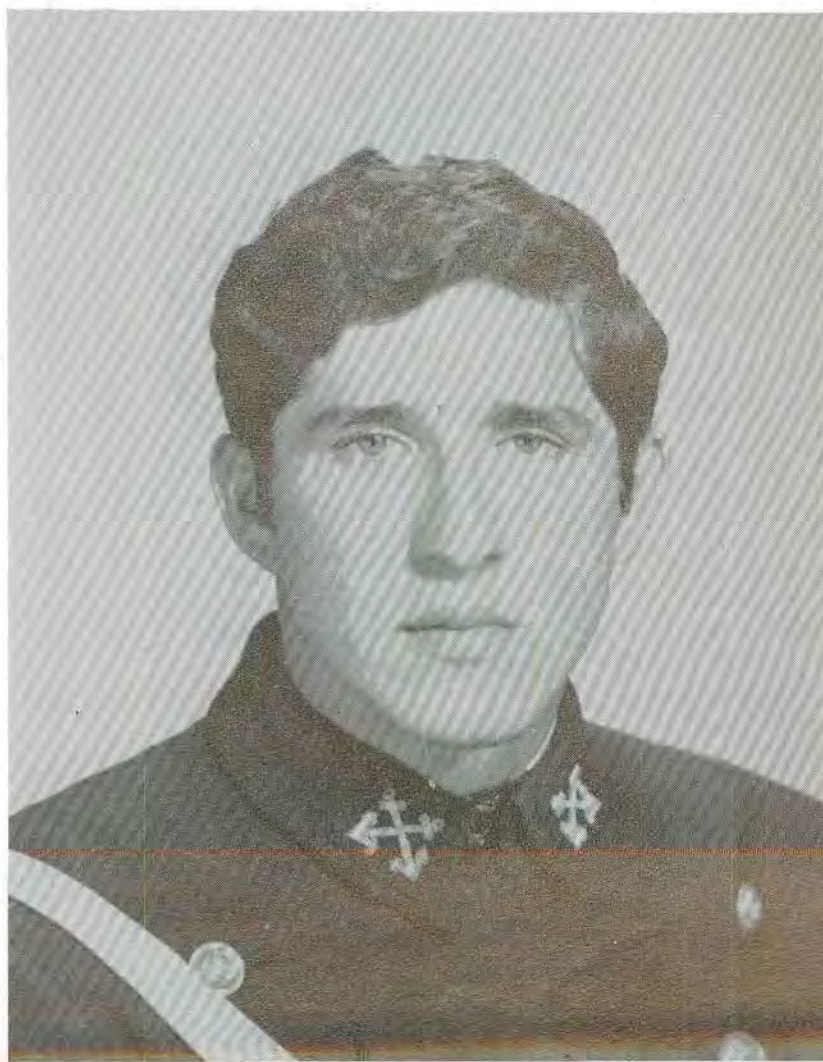
Jorge BALAGUER Trigoso



Roberto BALAREZO Cerdeña



José CABAS Villegas



Enrique CABREJO Galdós



Julio CAMOGLIANO Pazos



José CANDIOTTI Feijoo



Manuel CARMONA Bernasconi



Juan CASTRO Barreda



Marcelo CEDAMANOS Rodríguez

Angelo CORDANO Gallego





Aldo CORDANO Gallegos



Luis CHAMOCHUMBI Cabanillas



Víctor CHAVARRI Sosa



Mario CHAVEZ Lazo



Luis CHUMBIAUCA Muñante



Manuel DEL AGUILA Martín



José DE LOS RIOS Boggio



José DURANTE Bellido



Fernando DRAGO Ego-Aguirre



Mariano ESCOBAL D'Angelo



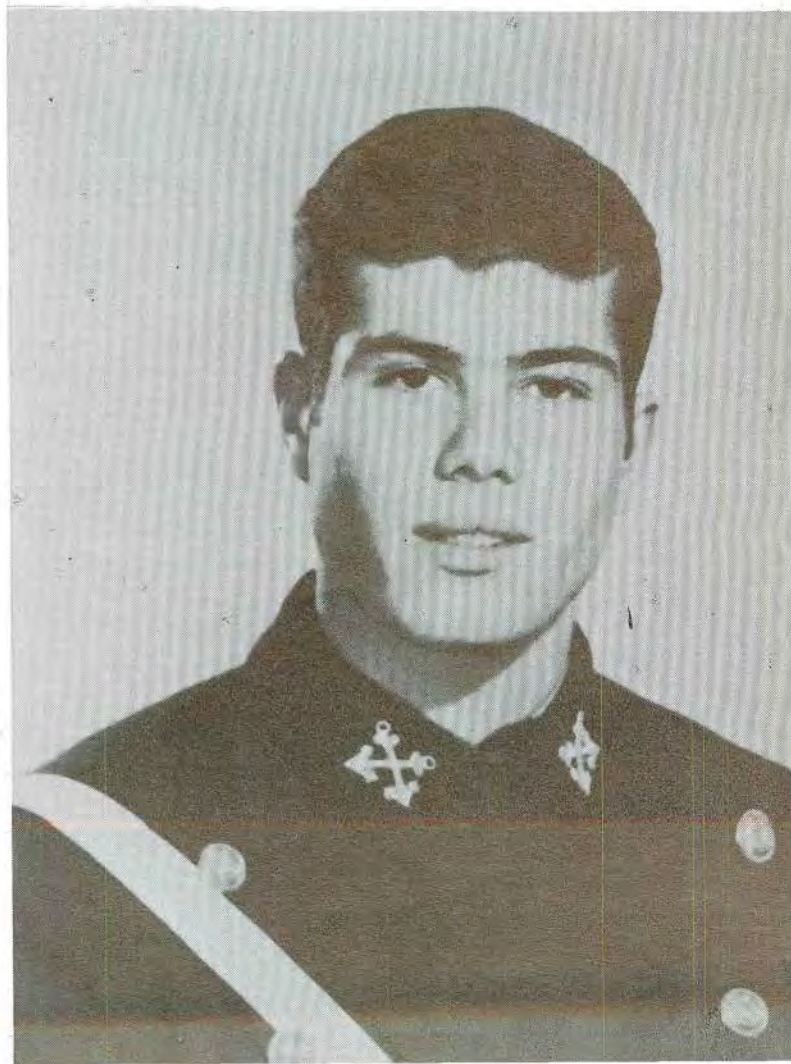
Víctor ESPINOZA Salas



Edgar FELIX Jorge



Diego FERRADAS Van Laethem



Juan FERNANDEZ Silva



Jesús FIGUEROA Y Coz



Walter GARCES Chilardi



Federico GARCIA Rojas



Gustavo GARCIA Hernández



Mario GONZALES Marzano



José GONZALES Quijano



Sergio HANDAL Morales

Fernando GUINAND López de Romaña





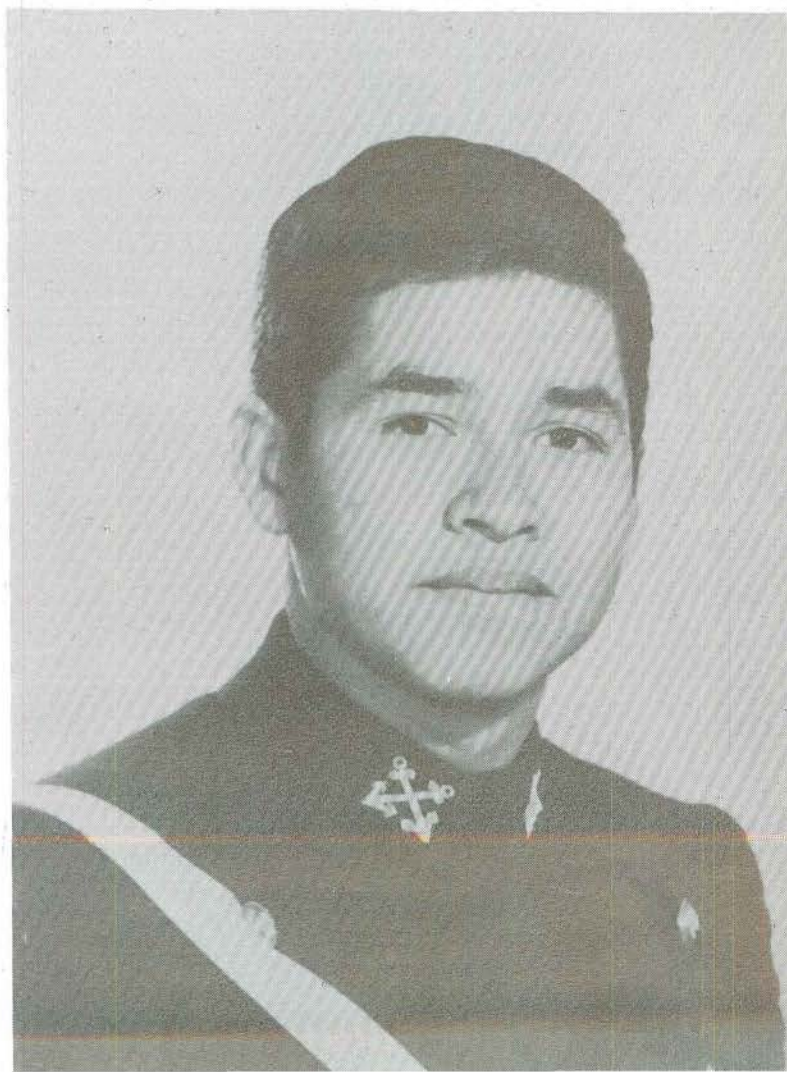
Guido HART Potestá



Alberto HEREDIA Ugarte



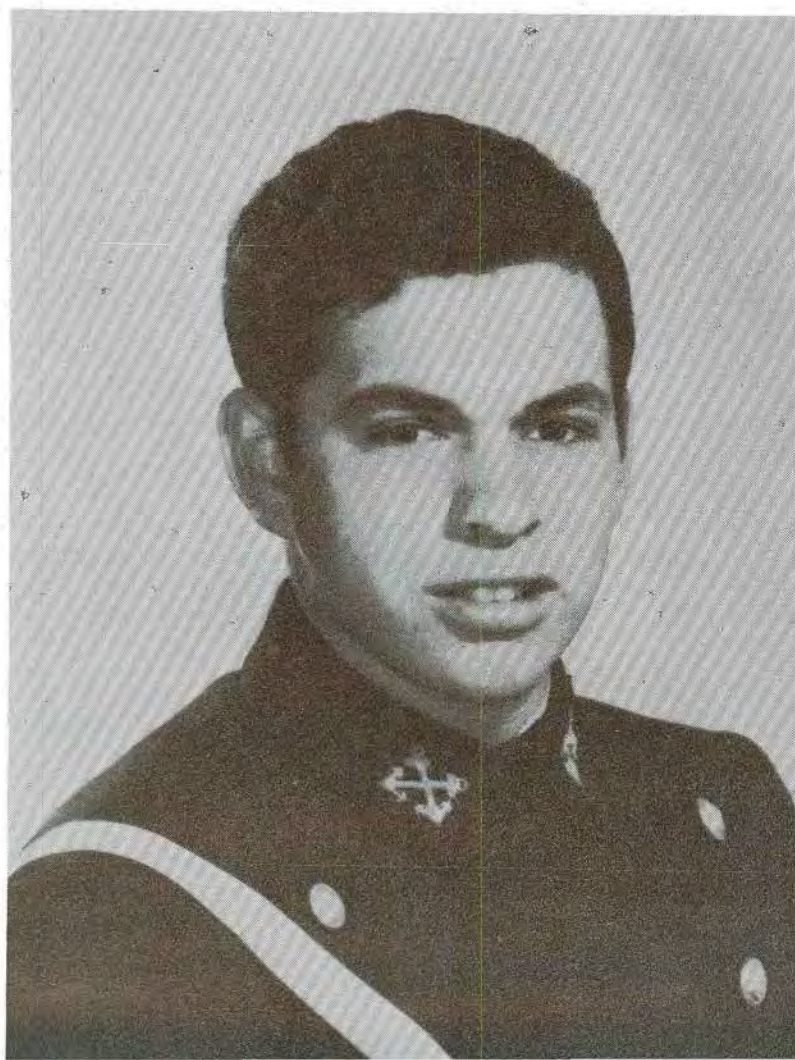
John HOPKINS Rodríguez



Alberto IBERICO Murrieta



José INDACOCHEA Graner



Fernando JIMENEZ Morales



Oleg KRILJENKO Arnillas



Juan LOPEZ Bardales



Augusto LOREDO Bresani



Luis LOSTANAU Calderón



Mario MADICO Magnani



Mario MADUEÑO Dávila



Mario MEREALonga



Jaime MIMBELA Montenegro



Carlos MONTJOY Sánchez



Luis MURGUÍA Reimer



Manuel MOROCHO Sánchez



Marcelo MOTTE Lozano



Roberto NIETO Patrón



Carlos NEYRA Carmelino



Jorge NUÑEZ Montoya



Rafael OROZCO Matute



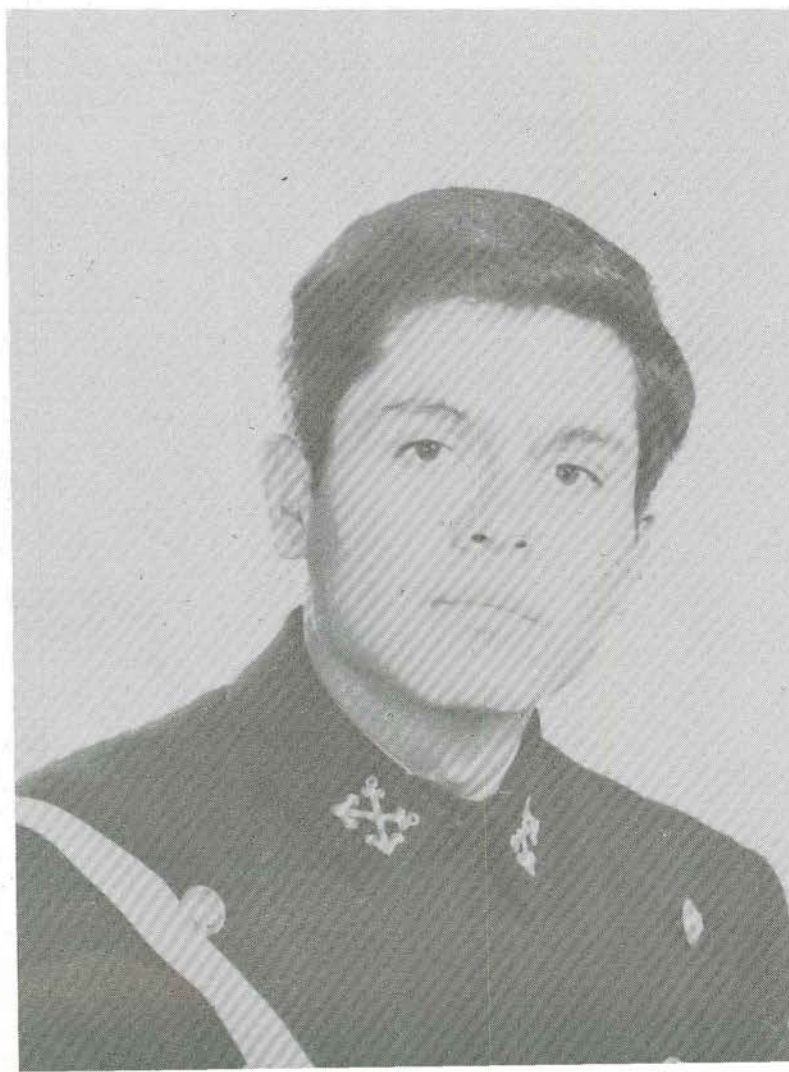
Walter OYARCE Delgado



Aldo PAINO Escarpati



Armando PAZOS Bustios



Julio PEREDA Serna



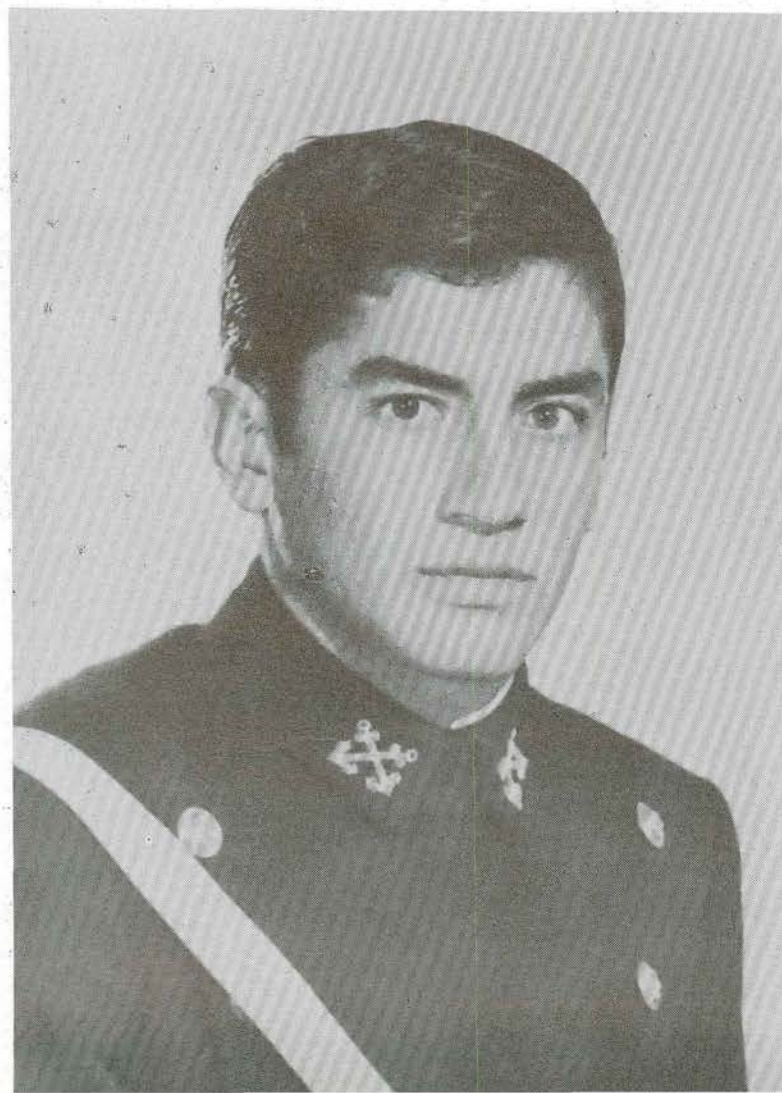
Luis PEREZ Taimán



Héctor PEROCHENA Zegarra



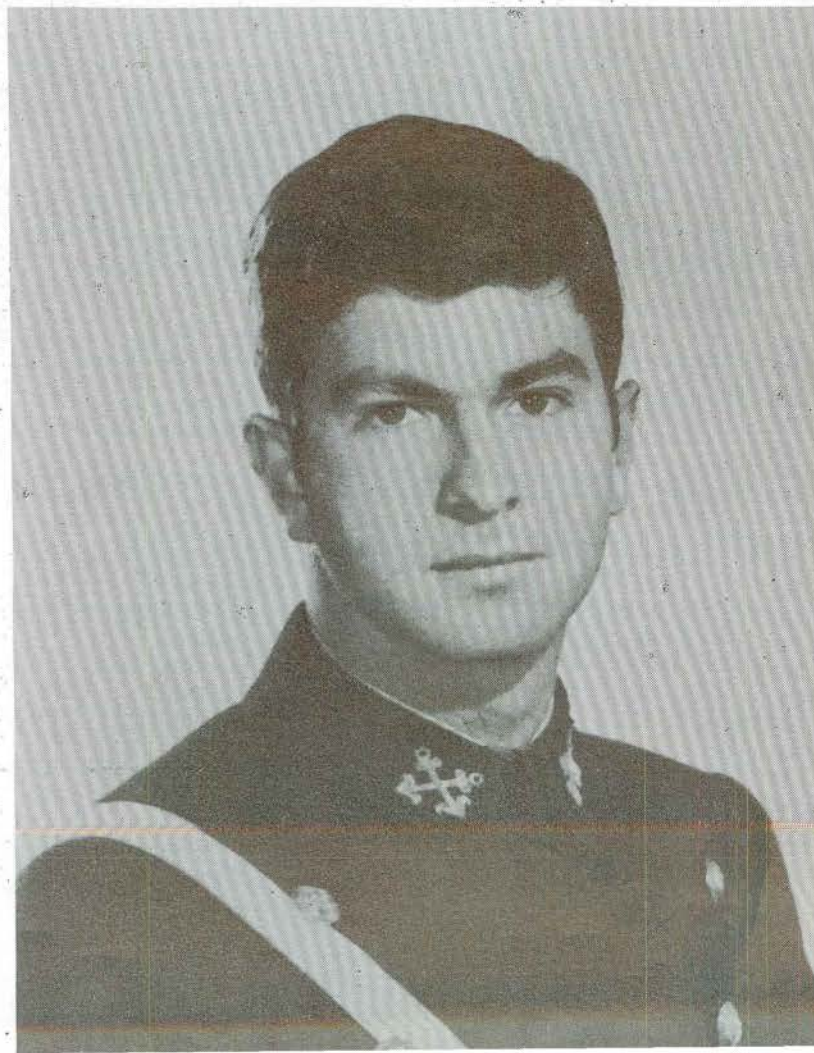
Jorge PIANA Salas



Juan PIEDRA Carrera



Reynaldo PIZARRO Antram



Julio PFLUCKER Yépez



Carlos PHUM Reyes



Raúl PARRA Costa



Ricardo QUIÑONEZ Cortez



Carlos REATEGUI Aguilar



Adler REYES García



Alfonso RIVERA Santander Mieses



Jorge ROJAS Sifuentes



Luis ROMAN Rodríguez



Ricardo ROMAN Rodríguez



Marco ROMERO Astete



José ROSALES Taboada



Pedro ROSELL Grijalba



Luis SAENZ Ráez



Julio SAMAME Gutiérrez



Clemente SAN MARTIN Borja



Ernesto SARMIENTO Oviedo



Luis SIFUENTES Alatrista



Augusto SILVA Prieto



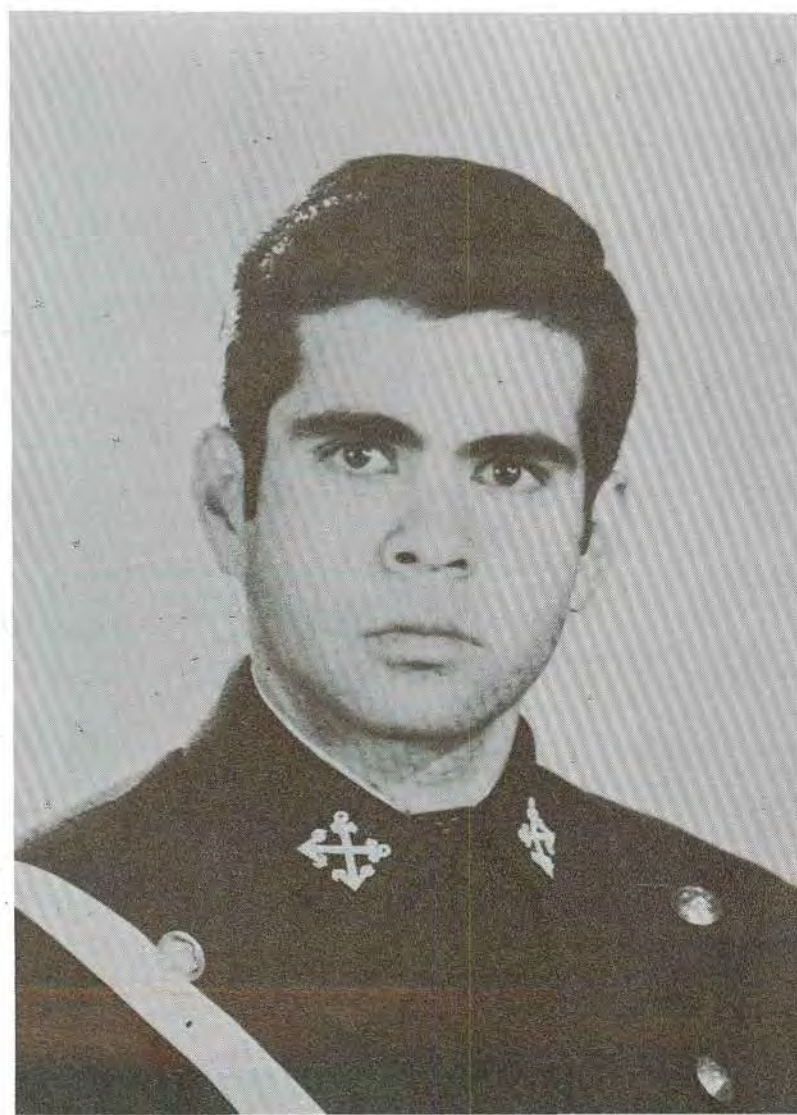
Luis SORIANO Quispe



Carlos SUAREZ Mendoza



Miguel SCHULZ Alvarez



Jorge TAIMAN Canales



Carlos TEJADA Mera



Jorge TELLO Delgado



Mario TORERO Fernández



Luis TORRES Koch



Alberto URRUTIA Altamirano



Arturo VASQUEZ Torres



Julio VASQUEZ Ríos



Luis VASQUEZ Del Río



Luis VASQUEZ Medina



Oscar VASQUEZ Vega



Luis VELANDO Suárez de Freitas



Jorge VERAU Montenegro



Oscar VIDAL Trigoso



Galecio VIEYRA Peña



Walter VILLANUEVA Mercado



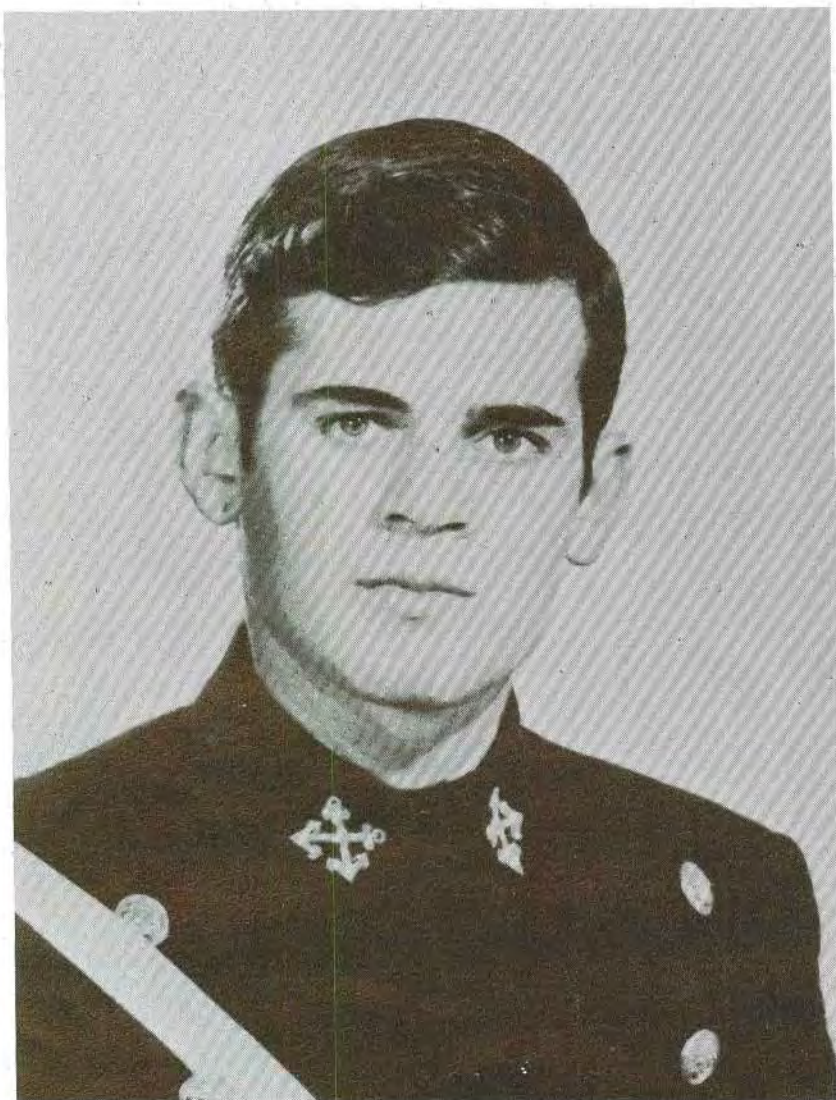
Edilberto VILLAR Molina



Sergio VILLAVICENCIO Soto



Franz VILLENA Allain



Gianfranco ZAGO Fabiano.

**NUESTROS
COLABORADORES**

CITECO

COMPañIA IMPORTADORA TECNICO-COMERCIAL S. A.

SUMINISTROS REPUESTOS SERVICIO POSVENTA



FERROSTAAL A. G. ESSEN

CHH

DISEÑO Y SUMINISTRO DE PARTES ESPECIALES

M·A·N

MOTORES DIESEL

mtu

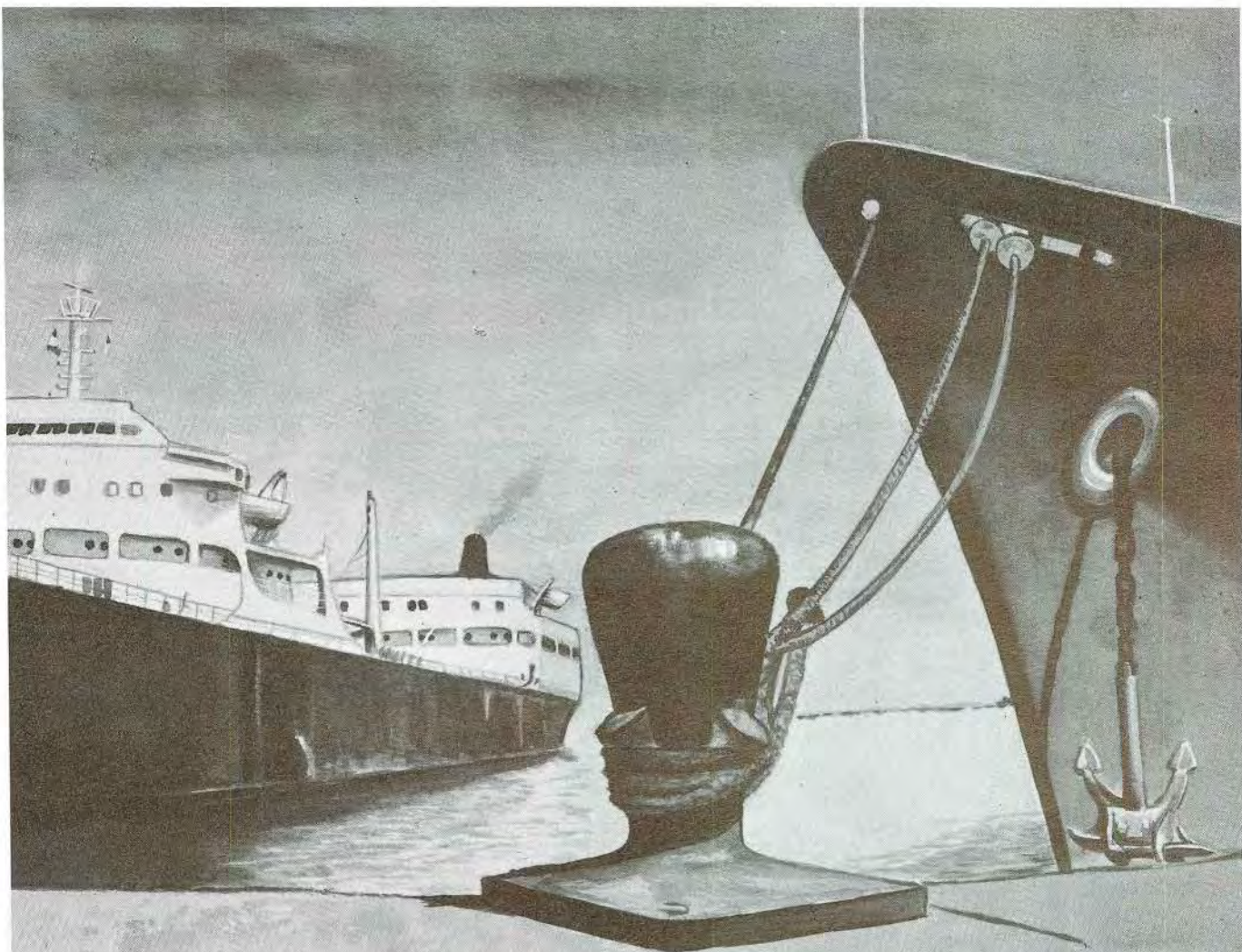
**MOTORES DIESEL DE ALTO RENDIMIENTO
PARA FINES COMERCIALES Y ESPECIALES**

VULKAN

ACOPLES FLEXIBLES

REINTJES

CAJAS DE REDUCCION Y REVERSION



...PUERTOS ABIERTOS AL PROGRESO.

La Empresa Nacional de Puertos "ENAPU-PERU", al ofrecer las mayores facilidades portuarias a naves de las más diversas banderas del mundo, participa vigorosamente en el desarrollo comercial e integracionista de los pueblos.

Por eso afirmamos con orgullo:

ENAPU-PERU... PUERTOS ABIERTOS AL PROGRESO.

enapu
PERU





LINEA OCEANICA PERUANA S.A.



**SERVICIO DE TRANSPORTE MARITIMO DE CARGA
GENERAL ENTRE PUERTOS PERUANOS Y PUERTOS DEL
GOLFO DE USA Y COSTA ATLANTICA.**

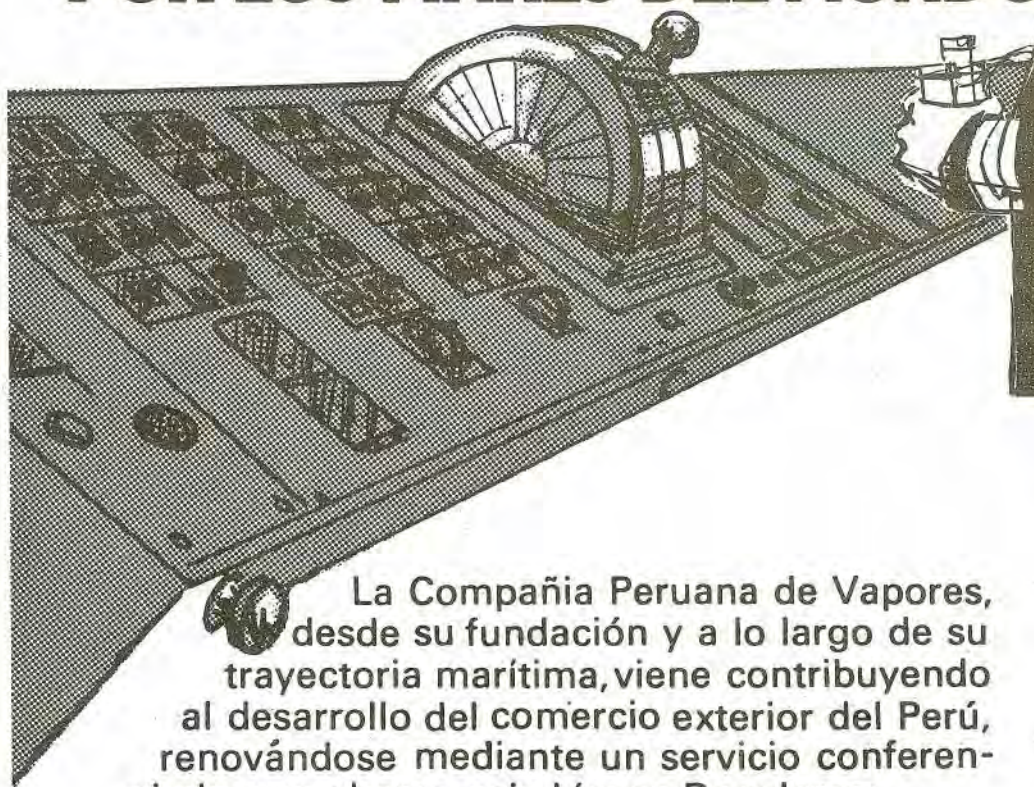
**CARGAS A GRANEL DEL/AL PERU — A/DE CUALQUIER
PUERTO DEL MUNDO**

**AVDA. MIRAFLORES (ANTES 28 DE JULIO) N° 895 - MIRAFLORES
CENTRAL TELEFONICA:..45-2040
TELEX NR 20273 — CABLES: "LOPSA"
TELEX NR 25546 — CABLES: "NANEPSA"**

72



HISTORICOS AÑOS TRANSPORTANDO RIQUEZA Y TECNOLOGIA POR LOS MARES DEL MUNDO



La Compañía Peruana de Vapores, desde su fundación y a lo largo de su trayectoria marítima, viene contribuyendo al desarrollo del comercio exterior del Perú, renovándose mediante un servicio conferenciado que abarca seis Líneas Regulares:

- ATLANTICO NORTE • EE.UU. • CANADA
- GOLFO EE.UU.
- EUROPA • CONTINENTE EUROPEO
- JAPON
- PACIFICO • EE.UU. • CANADA
- EUROPA • MEDITERRANEO

Presta además servicio de buques graneleros hacia todos los puertos del mundo.

COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES

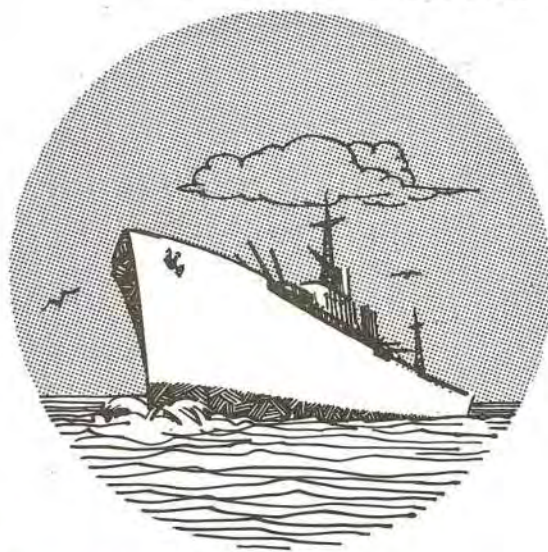
... TRANSPORTANDO PROGRESO





productos marinos de calidad
al servicio de la Armada Peruana.

Industrias Vencedor S. A.
se enorgullece de colaborar
con la gloriosa Marina
del Perú poniendo a su
disposición sus productos
especialmente formulados
para uso marino:



- **SISTEMA VINILICO**
- **SISTEMA EPOXICO (VENCEPOXI)**
- **SUPERMAR, BARNICES MARINOS**
- **SISTEMAS ALQUIDICOS
Y FENOLICOS**

Todos ellos dotados de anti-incrustantes e imprimantes
altamente calificados.

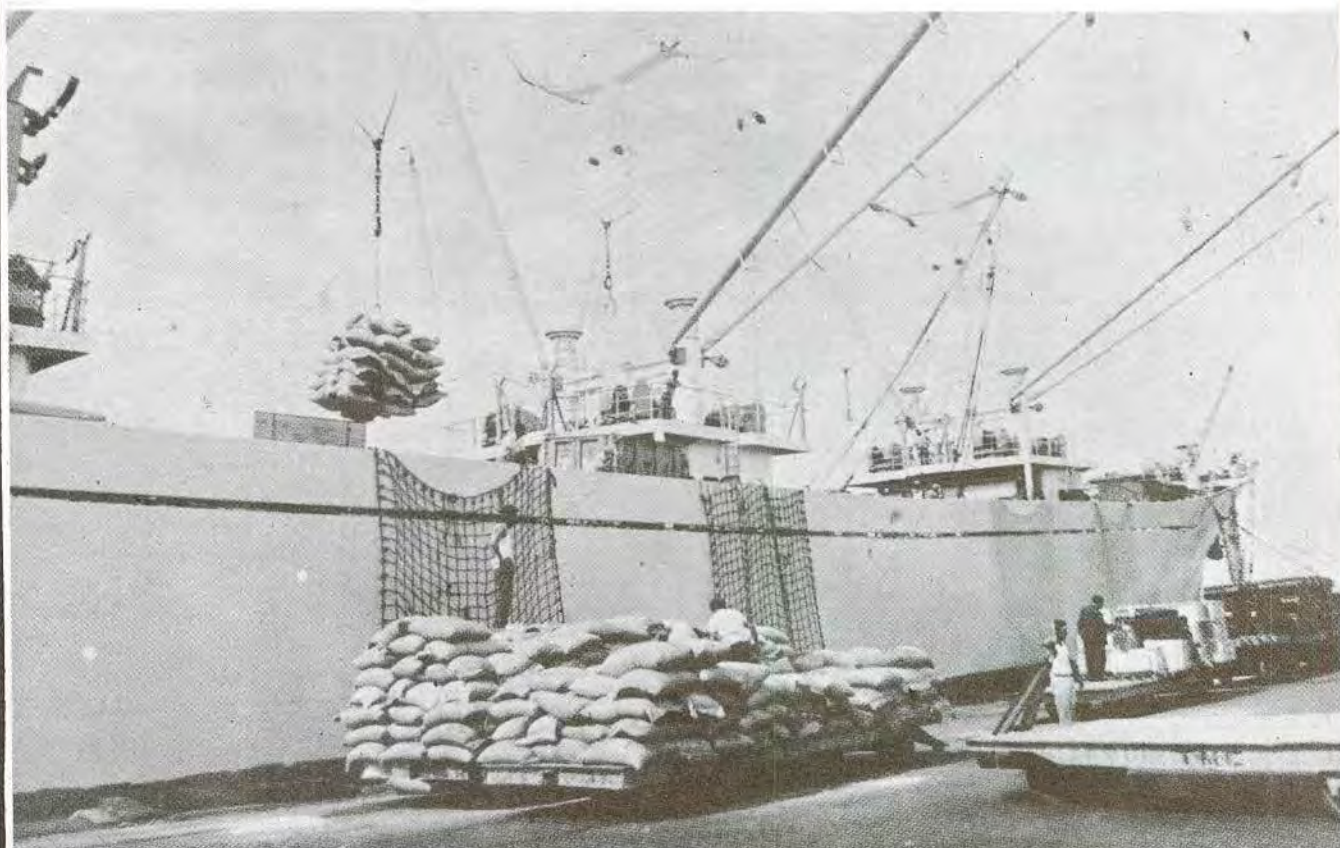
VENCEDOR

...pinturas, tintas, adhesivos, resinas,
poliésteres y productos químicos...
por ahora.

COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO ("C. C. T. M.")

COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

La Comisión Controladora del Trabajo Marítimo - organismo dependiente del Ramo de Marina - creada por Decreto Supremo de 8 de Marzo de 1935 con el fin de controlar y regular la labor de los trabajadores marítimos, lacustres y fluviales; se complace en saludar y felicitar a los Cadetes de la Escuela Naval, que se gradúan el presente año como Alféreces de nuestra Gloriosa Marina de Guerra.



Los Trabajadores Marítimos forman parte de la Reserva Naval.



LUBRICANTES MARINOS

PATSA S.A.

Av. Argentina N° 1859 — Lima

Teléfonos: 244688 - 244686

SIMA-PERU



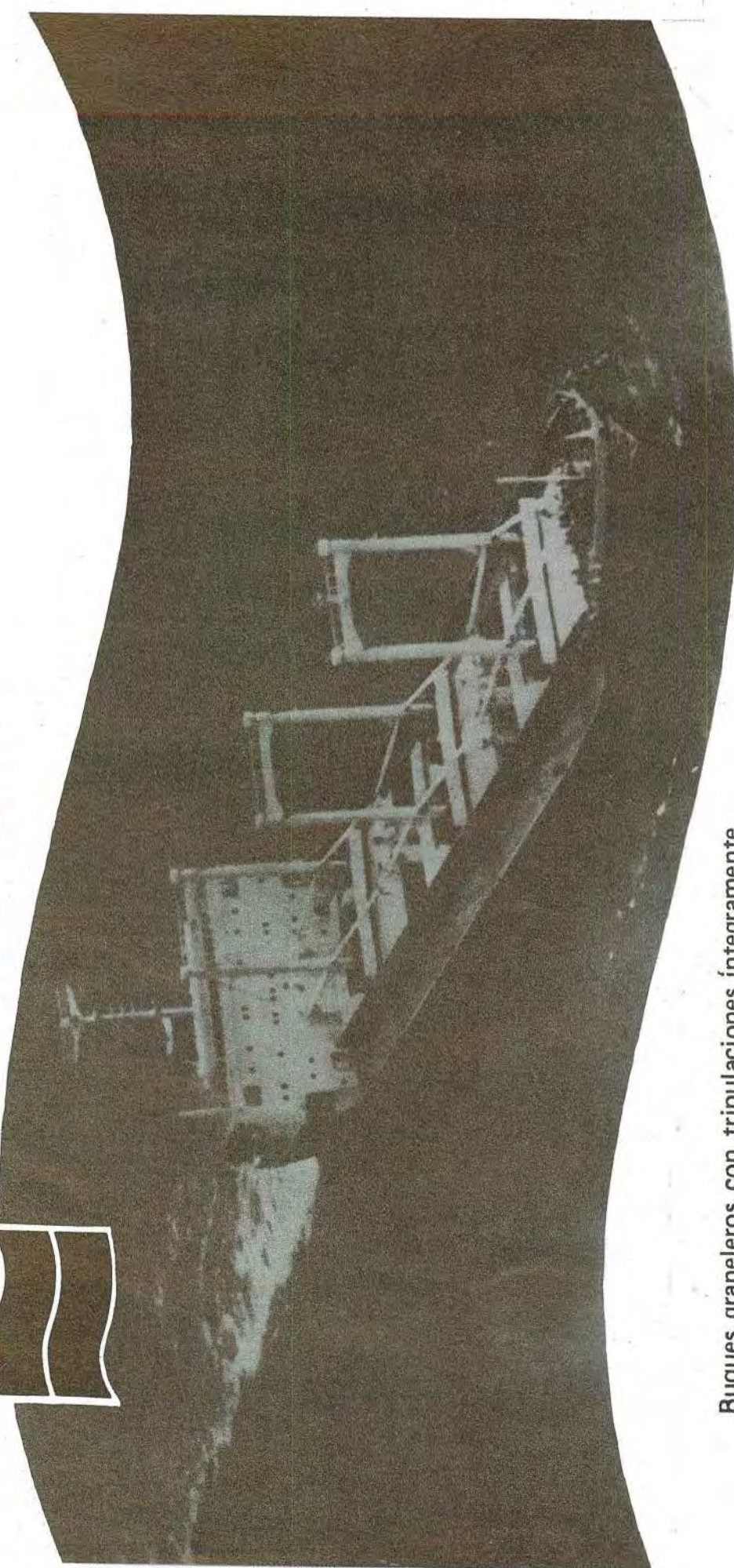
SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA



CONSTRUCCIONES NAVALES

- El SIMA cuenta con una Grada para construcciones de buques de hasta 28,000 TPB.
- Ha construido hasta la fecha 2 buques tanques de 6,000 TPB, 2 de 10,000 TPB, 2 buques de carga general de 13,000 TPB y 3 buques graneleros de 25,200 TPB, 1 buque tanque de 25,000 TPB (ver fotografía) y se encuentran en construcción 2 buques tanques de 25,000 TPB y 1 buque de investigación oceanográfica. Asimismo, se han construido gran número de embarcaciones de menor porte como patrulleras, grúas flotantes, gangulles, etc.
- La modernización de sus talleres y la adquisición de modernas maquinarias y equipos permiten al SIMA un ritmo de construcción de 2 buques de 25,000 TPB al año en la grada existente.
- Actualmente se encuentra en etapa de ampliación el astillero SIMA-CALLAO con la construcción de una nueva grada para la construcción de buques de hasta 70,000 TPB y, en etapa de estudio, el proyecto de un dique de construcción para buques de hasta 300,000 TPB. Se construirán nuevos talleres de construcciones navales para el apoyo de la nueva grada y dique de construcción

Naviera Humboldt S.A.



Buques graneleros con tripulaciones íntegramente peruanas al servicio de todos los importadores y exportadores del Perú. Operando con alta eficiencia por las rutas marítimas internacionales en beneficio de la economía nacional.

Naviera Humboldt S.A.

Edificio Pacífico — Plza. Washington
Natalio Sánchez 125 9no. Piso
Teléfono: 31-40-05



HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

Ein Unternehmen der Salzgitter-Gruppe

CASTELLANO S. A.
DATSUN STANZA



Av. Inca Garcilaso de la Vega 1890
Telfs. 289910 - 238055

Tratándose de operaciones bancarias...

HABLAMOS TODOS LOS IDIOMAS



**MAS DE 700 CORRESPONSALES
EN TODO EL MUNDO**

DIRECCION:
AV. ABANCAY No. 491
LIMA - PERU
DIRECCION CABLEGRAFICA
NACIONABANK - LIMA
APARTADOS POSTALES:
1835 - 1766

TELEX:
25700 PE NACBANK
25429 PE NACBANK
20304 PE NACBANK
20003 PE NACBANK
20208 PE NACBANK
25320 PE NACBANK

OF. REPRESENTACION:
BANCO DE LA NACION
PERU
6 FRANKFURT a.M. 1
ROSSMARKT 14,
REP. FEDERAL DE
ALEMANIA.



BANCO DE LA NACION

AL SERVICIO DEL PAIS

SOCIEDAD MERCANTIL INTERNACIONAL S. A.

CABLES: "SOMERIN" LIMA
TELEX: 25529PE "SOMERIN"
TELEFONOS 28-7960 - 287715

SOMERIN

JR. RUFINO TORRICO N° 981
CASILLA 10229 - LA COLMENA
LIMA - PERU

REDIFON

TELECOMMUNICATIONS
...on land and sea

Redifon Telecommunications Ltd.

Radio Communications Division
Broomhill Road, London SW18 4JQ
Telephone: 01-874 7281 Telex: 264029

Navegación por Satélite



OMEGA



¡Múltiple Acción al Servicio de Nuestra Sociedad!
A LOS CONSTRUCTORES Y PROMOTORES,
PRODUCTORES Y COMERCIANTES DE
INSUMOS DE LA CONSTRUCCION...

En adición a los incentivos otorgados por el D.L. 21635
Los servimos y apoyamos ampliamente a través de:

- CREDITOS EN CUENTAS CORRIENTES
- SOBREGIROS TRANSITORIOS A CUENTA DE VALORIZACIONES DE OBRAS PUBLICAS
- DESCUENTO DE LETRAS, PAGARES Y WARRANTS
- CARTAS FIANZA

Y además, les ofrecemos nuestros servicios de:

Caja • Cuentas Corrientes • Cuentas a Plazo
Cobranzas • Valores • Giros y Transferencias

Los esperamos, para brindarles nuestra preferente atención en:

Servicios : Jirón Camaná No. 320 - Lima
Informes : Jirón Camaná No. 488 - Lima
Teléfonos : 275171 y 276655 anexos 17 y 18

Oficio No. 283/041-77-EF/97-50

PUBLIPERU

SECTOR
ECONOMIA Y FINANZAS

BANCO DE LA VIVIENDA DEL PERU

La primera computadora IBM con su propia máquina de registro directo.

Sistema/3 - la línea más económica de computadoras IBM Modelo 10 / Modelo 6

Hemos diseñado una computadora con su propia máquina de registro directo.

Ud. puede seguir usando tarjetones. Pero ahora puede efectuar su facturación y contabilidad con más eficiencia.

Y como Ud. también dispone de un poderoso almacenamiento de datos (en discos magnéticos como en las grandes computadoras), el sistema/3 Modelo 6 le puede dar en forma diaria un balance de comprobación, el estado de inventario actualizado, análisis de ventas, análisis de presupuesto, reportes de cuentas por cobrar por antigüedad y toda la información de importancia que Ud. necesita para dirigir su negocio.

Ud. puede obtener información inmediata sobre la existencia actual de cualquier artículo del almacén. O el estado actual de un inventario total de varios miles de artículos en menos de una hora. O cuánto le debe cada uno de sus clientes. El Modelo 6 puede también

ayudarlo a solucionar los problemas más complejos sobre el manejo de su negocio. Problemas tales como planeamiento de producción a largo alcance, análisis de costos y estimados de rendimiento de nuevos productos. O tendencias de mercado. Para este mes. El siguiente. O quizás el próximo año. Al mismo tiempo, el Modelo 6 puede resolver sus problemas técnicos de una manera impresionante. De forma que ayude al crecimiento de su negocio. Problemas como diseño de circuitos. Planeamientos de rutas.

Calculos de Ingeniería Estructural. Y otros.

Estas son algunas de las muchas cosas que Ud. puede hacer con el nuevo IBM Sistema/3 Modelo 6.

Aunque el Modelo 6 puede hacer el trabajo de computadoras grandes, es pequeño en tamaño.

Cuesta algo más que una máquina de registro directo. Pero hace más. Mucho más. Porque el Modelo 6 es una computadora con su propia máquina de registro directo. Y almacenamiento de datos en discos magnéticos. El Sistema/3 Modelo 6 está diseñado para ayudarlo en todas sus necesidades de cómputo comercial y técnico.

Nuestros representantes pueden ayudarlo a decidir la mejor manera de usarlo. Póngase en contacto con nuestras oficinas.

Solicite información sobre el Sistema/3 Modelo 6.

IBM

IBM IBM del Perú, S.A.

Guzmán Blanco 309, Apartado 151
Lima - Teléfono 28-7660



La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina



**Saluda a los nuevos Alfereces de Fragata
1977**

CORTESIA

NICOLINI HNOS. S. A.

Av. Argentina No. 215 LIMA

Hoy como Ayer los Productos BEECHCRAFT Significan Seguridad y Servicio

BEECH AIRCRAFT CORPORATION se siente orgullosa de ser la pionera en el campo de los aviones turbo-hélices al haber introducido al mercado en el año 1964, sus primeros aviones KING AIR. Debido a la calidad en su producción, estos aviones han tenido una magnífica aceptación.

Es así como diariamente vuelan alrededor del mundo más de 1,700 aviones BEECHCRAFT turbo-hélices de la familia

King Air en distintos tipos de misiones.

Actualmente, Beech suministra aviones para distintas aplicaciones a la Marina, Ejército y Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica, además de Fuerzas Armadas de otros países, así como a distintas Entidades Gubernamentales y clientes privados en todo el mundo.

Entre estos equipos se encuentran, los modernos aviones C-12A, versión militar del Súper King Air 200, los



mono-motores turbo-hélices de entrenamiento T34C-1, los bi-motores turbo-hélices de entrenamiento T-44A recientemente puestas en servicio por la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, así como sus aviones (Super King Air 200, A-100, B-100, E-90, y C-90) de la línea King Air para aplicaciones múltiples, entre sus veintidós distintos modelos



de aviones actualmente en producción. Asimismo, se producen distintos tipos de cohetes

turbo-jet a control remoto para entrenamientos y misiones tácticas.

De esta manera Beech contribuye al desarrollo

de los países en el mundo, al entrenamiento de las distintas Fuerzas Armadas y a la mejor comunicación y acercamiento entre los distintos lugares del hemisferio.



Beech Aircraft Corporation
Wichita, Kansas 67201
U. S. G.

Representantes Exclusivos en el Perú

AERONAUTICA, S.A.

Casilla 2786, Lima 100

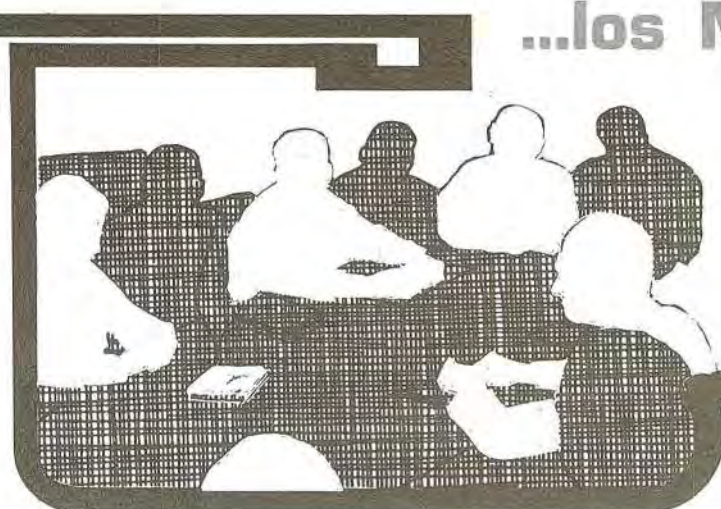
DE UN

Amigo de la Marina

saluda a la

Promoción de Oficiales

1977



**...los Modernos
Directivos
Deciden...**

**COSTOS, CALIDAD
Y TIEMPO**



Nosotros Brindamos:

- Como Empresa en la Industria Gráfica, la **RESPUESTA INMEDIATA** a su exigente trabajo en impresiones offset y tipográfica de:

- LIBROS
- FOLLETOS
- ETIQUETAS
- AGENDAS
- ENVASES
- FACTURAS



- FORMULARIOS
- LETRAS DE CAMBIO
- ALMANAQUES
- CALENDARIOS
- REVISTAS
- AFICHES

- Más aún, nuestro sello editorial, sinónimo de **CULTURA, PRESTIGIO Y ECONOMIA** ofrece sus colecciones:

— AUTORES PERUANOS	— CUENTOS PERUANOS
— AUTORES CLASICOS	— NOVELA CONTEMPORANEA
— JUVENIL	— TEXTOS UNIVERSITARIOS

a Precios Populares

SÓLICITE NUESTRO CATALOGO

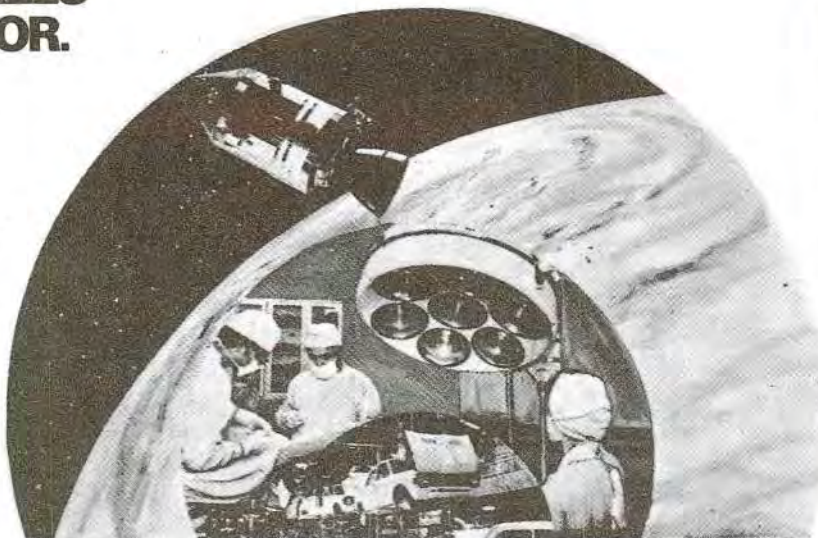
EDITORIAL UNIVERSO S.A.

AV. NICOLAS ARRIOLA 2285 — TELEFONO 24-1639
LA VICTORIA — LIMA — PERU

MAS DE 70 AÑOS PRODUCIENDO METALES PARA UNA VIDA MEJOR.

La avanzada tecnología minero-metalúrgica que poseemos, nos permite extraer, concentrar fundir y refinar cobre, plomo, zinc, plata, oro, bismuto, tungsteno, selenio, indio, cadmio, telurio y otros metales que hacen de nuestra Empresa una de las más complejas y diversificadas del mundo.

Así es como desde hace más de 70 años producimos los metales que la civilización requiere para una vida mejor.



EMPRESA MINERA DEL CENTRO DEL PERU

Jr. Carabaya 375 - Lima - Casilla Postal 2412
Cable Centromin - Perú - Telex 20009



en todo el mundo

los profesionales que saben de éxito, conocen... SULZER*,
el mayor proveedor de motores diesel marinos.

MARCAS	MOTORES VELOC- IDAD LENTA (%)	TOTAL MOTORES DIESEL (%)
SULZER	52.13	40.67
B. and W.	29.53	23.61
M.A.N.	12.15	15.02
MITSUBISHI	2.32	2.67
OTROS	3.87	10.93

cifras en % de motores
marinos instalados en
el mundo segun "The
Motor Ship" 1978/1



SULZER DEL PERU S.A.
CASILLA POSTAL 4427
AV. SALAVERRY 3240 SAN ISIDRO
LIMA PERU

TABACALERA NACIONAL
S. A.

Luloeta S.A.



Obreros, técnicos y artistas peruanos, con los metales más ricos del país, trabajan desde hace diez años en las más complejas y refinadas técnicas de la joyería nacional, produciendo una obra que ha ganado ya la total aceptación del público nacional y extranjero.

Probando que la maravillosa tradición de la artesanía prehispánica y colonial puede continuarse en nuestra época.



VISITENOS EN NUESTRAS OFICINAS Y TALLERES

Luloeta S.A.



JR. CHANCAY 999 - LIMA I - TELF. 230567 249192 - LIMA - PERU

DISEÑO Y CONFECCION DE LA MAS AMPLIA GAMA DE MEDALLAS, CONDECORACIONES, MONEDAS, EMBLEMAS, MINIATURAS, LLAVEROS, SOLAPEROS Y OTROS OBJETOS DE DECORACION Y PUBLICIDAD

EL BAZAR DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU



SALUDA A LA NUEVA PROMO-
CION DE ALFERECES DE LA ES-
CUELA NAVAL DEL PERU Y ESPE-
RA SU VISITA PARA OFRECERLES,
A TRAVES DE LOS DIVERSOS SER-
VICIOS DEL MISMO, CALIDAD,
ECONOMIA Y BIENESTAR.

BASE NAVAL DEL CALLAO

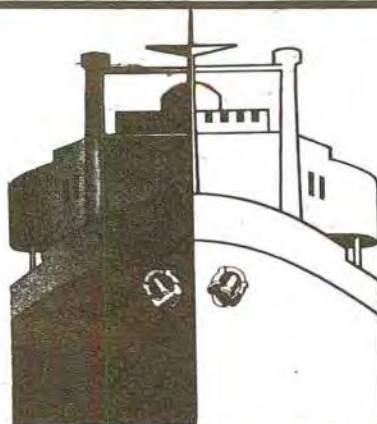
FELICITA A LOS NUEVOS ALFERECES DE FRAGATA
EGRESADOS DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU,

PROMOCION 1977.

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

FELICITA A LOS NUEVOS ALFERECES DE FRAGATA
EGRESADOS DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU,

PROMOCION 1977.



CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

ARMADORES - FLETADORES - AGENTES MARITIMOS

**SU MODERNA FLOTA SIRVIENDO A LATINOAMERICA,
EUROPA, MEDITERRANEO, NORTEAMERICA Y JAPON.**

Paseo de la República 3587
Edificio "El Sol" Piso 6o.
San Isidro, Lima
Teléfono 41 - 0565 (12 líneas)



Cables: INCALINES - Lima
Telex: 20074 CADASA
25369 - INCALINES



SERVICIOS PETROLEROS S.A.

Germán Schreiber 299 Of. 304 — San Isidro
Lima 27 - Perú — Teléfonos: 224306 - 402713

TELEX: 20265 PU
Talara — Apartado 17
Teléfonos: 1111 - 1118



VENTAS Y SERVICIOS INDUSTRIALES S.A.

SALUDAN A LOS NUEVOS

Germán Schreiber 299 Of. 304
San Isidro, Lima, Perú

**ALFERECES DE
FRAGATA, PROMOCION 1977**

Of. Teléfono 224306
Cables: "VISISA"

Compañía Molinera del Perú S. A.



HARINA
“BLANCA NIEVE”

AV. REP. ARGENTINA N° 4695 - 4731

TELEFONO 231584 — APARTADO 866 LIMA - PERU

VIKING S. A.

Representaciones Generales en el Perú



DINAMARCA

BURMEISTER & WAIN

Saluda a la Promoción 1977 de la

ESCUELA NAVAL

Chota 1170 LIMA Teléfono 32-7330 Casilla 2840

DESDE 1889



**BANCO DE CREDITO
DEL PERU**



Compañía Molinera Santa Rosa S.A.

Molino de Trigo

Harinas

Fideos

Alimentos Balanceados

Loreto No. 475 - Callao
Teléfono 299120

Banco de Lima

UN BANCO PERUANO

UNA RED INTERNACIONAL

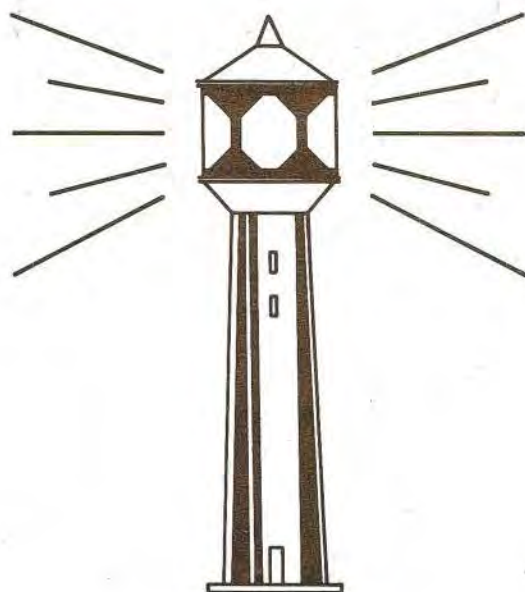
DESDE



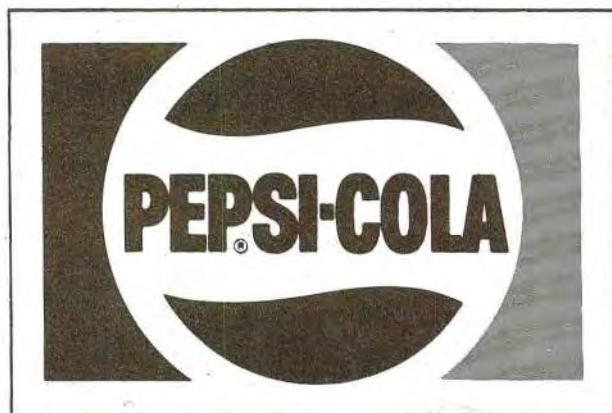
1952

CORRESPONSAL DEL CREDIT LYONNAIS

AGA



COMPañIA AGA DEL PERU S. A. ●
DIVISION DE AYUDAS A LA NAVEGACION ●
Av. N. Gambetta No. 280 Callao Telf. 298730 ●



El sabor de vivir

YALE AUSACO S A

Más de 30 Años de experiencia en la fabricación de Productos de Caucho para las Industria Minera, Pesquera y de Construcción naval.



Ropa impermeable

Botas de jébe

Av. Argentina 5590

Callao Telf. 510630

MILNE & Co., S. A.

Cables "Milne Lima"
Telex "25333PU Milne"
Teléfono 27-6046

Casilla N° 684
República de Chile 614
Jesús María
LIMA - PERU



FERRETERIA NAVAL "EL COLOR"

ING° RAFAEL UGARTE V.

- Pinturas Epóxicas y Marinas a precios de fábrica "VENCEDOR".
- Resinas Poliéster — Fibra de Vidrio (Matt) Importado.
- Máquinas y Herramientas Portátiles Eléctricas.
- Tornos, Taladros, Esmeriles de Banco.
- Artículos Navales e Industriales en general.

Además, contamos con un Anexo Especializado en Matizado de Pintura para Autos, al Duco, Piroxilina, Acrílico, Policromados, con precios especiales para miembros de la Marina de Guerra del Perú.

Av. República de Panamá N° 851 — Callao
Plaza Fanning (Obelisco) N° 146 — Callao
Telf.: 29-8067

Autorex Peruana S.A.

Av. República de Panamá N° 4045

Teléfono: 450295

SURQUILLO

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

EL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU, SALUDA A LA PROMOCION N° 77 DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU Y LE INVITA A SUSCRIBIRSE PARA LA ADQUISICION DE LA COLECCION "HISTORIA MARITIMA DEL PERU", EN SU OFICINA DE NICOLAS DE ARANIBAR 744 - 748, SANTA BEATRIZ — LINCE
TELEFONOS: 712729 - 710735.



UNITED TECHNOLOGIES INTERNATIONAL

Hartford, Conn, USA.

Proveedores de equipos, helicópteros y cohetes, para usos civiles y militares, de las siguientes divisiones:

Pratt & Whitney Aircraft Group,
Hartford, Conn USA.

Turbinas para aviones civiles y militares
Pratt & Whitney Aircraft of Canada
Ltd, Montreal, Canada.

Turbinas para aviones civiles y militares
Hamilton Standard, Windsor Locks,
Conn USA.

Hélices, Equipos de aire acondicionado
para aviones, etc.

Sikorsky Aircraft, Stratford, Conn,
USA.

Helicópteros para la Marina, Ejército
y usos civiles

Representantes en el Perú
Peruvian Aero Supply S.A.
Los Cedros 264, San Isidro,
LIMA 27.

Para los grandes momentos...
un gran televisor!

ZENITH



TOTALMENTE
TRANSISTORIZADO
•
IMAGEN Y SONIDO
INSTANTANEOS

Y este es el momento de adquirir un fino televisor ZENITH, con los avances técnicos más importantes de la era electrónica. Todos los televisores ZENITH llevan Dura-Modulos transistorizados que les aseguran larga vida y reducen el consumo eléctrico al equivalente de una lámpara común.

TELESUD PERUANA S.A.



EXHIBICION Y VENTAS: Rufina Torrico 847 Telf. 28-0720.
TIENDAS: Washington 1380 Telf. 31-4842 y Jr. Moquegua 274 Telf. 28-2830.
SERVICIO TECNICO: Washington 1380 Telf. 31-4842.
PLANTA DE ENSAMBLAJE: Av. C.A. Iquique 233-239 Telf. 32-2242 San Martín de Porres.

Y DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS EN TODA LA REPUBLICA

DIA

galletas
dulces
y saladas

DIA

GALLETAS

soda, deleite,
cream crackers,
saltina, vainilla,
Figuritas María.
L. CARRANZA 1882
Teléfs.: 32-7336 32-0735
Es un Producto de:
Molinera Inca S.A.

DIA

Teléf: 31-0010



No te duermas sobre tu dinero.

Puedo a trabajar para ti, en LA MUTUAL DEL PUERTO. Pienso que tú puedes depositarlo hoy y retirarlo en cualquier momento, mañana o dentro de 15 días, pero cuando lo saques tu dinero le habrá producido muchos más.



Además en LA MUTUAL DEL PUERTO te está esperando LA FUENTE DE LA FORTUNA. Por cada S/. 100 que ahorres te duran un cupón y puedes pedirte un descuento la cuarta, cada 15 días. Recuerda que con solo S/. 50 puedes abrir tu cuenta en LA MUTUAL DEL PUERTO.



La más grande organización de ahorro mutual del país. Tiene su Fuente de la Fortuna.

PRINCIPAL: Santa Fe 188 - Telf. 289150 - SURCOCHILLO: Granadina Plaza 822 - Telf. 454552 - MERCADO MAYORISTA: Prol. Garmaza 600 - Telf. 327319
CALLAO: Colombia 139 - Telf. 287140 - HUANUCO: Prol. Los Rios - Telf. 477777 - CALLAO: Prol. Riquelme 183 - Telf. 282838 - PERANQUERA: Iquique 25
LIMA CENTRICO: Jr. de la Unión 869 - Telf. 287797 - UNIDAD MOVIL: Al Servicio de las Puercas Almacenes 802,55 MARIA: Graf. Cañon 1584 - Telf. 287055
BNAFC: C/ra. Alvarado 843 - Telf. 287060 - INCA: R/ta. Alvarado 2207 - Telf. 224787 - LARRANCA: Guaya 235 - Telf. 2062 - HUACHO: Bolognini 152 - Telf. 20

J y J. CAMET INGENIEROS S. A.

SALUDA A LA PROMOCION

DE ALFERECES 1977



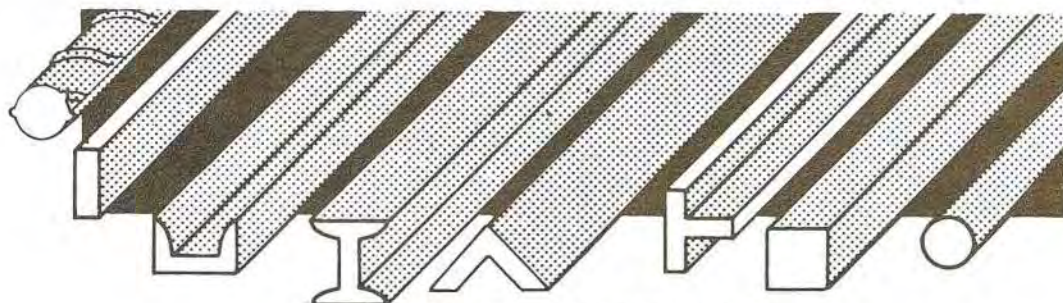
YALE AUSACO

**PRODUCTOS
INDUSTRIALES
DE CAUCHO**

Av. Argentina 5590, Callao. Telf: 510630

PERFILES DE ACERO LAMINADOS EN CALIENTE

**PLATINAS - CUADRADOS ANGULOS - TEES - UES
IES - REDONDOS LISOS REDONDOS CORRUGADOS
PLATINAS PARA MUELLES**



ENTREGA INMEDIATA



Aceros Arequipa S.A.

EXPORTADORES

**E. Meiggs 297 - Parque Internacional Industria y Comercio Cdra. 54 Av. Colonial y Cdra. 57
Av. Argentina - Telex: 25077 PE Cables: ACERSA - Telf. 51-2337 - Callao - Perú
FABRICA: Parque Industrial - Apartado 143 Telfs. 28441 - 28440 Telex: 51041 PE
Cables: ACERSA - AREQUIPA - PERU**



Volvo es economía total.

Por eso es único!



JAIME CAMBANA OBREGON

Transportes PAY-PAY - L. C. 247605

"Yo tengo nueve años trabajando en transportes y para mí ninguno como el VOLVO. No da problemas"



AUGUSTO PEREZ MAGALLANES

Transportes Albatros S. R. Ltda. - L. C. 053960

"Mi camión VOLVO carga más de 30 toneladas. Ya lleva recorridos 400 mil kilómetros y sigue como nuevo"

VOLVO es el único camión peruano que da economía total porque...

- Es el único que tiene 4 sistemas de frenos, para brindar mayor seguridad.
- Es el único que puede arrastrar hasta 100 toneladas.
- Es el único que ofrece cajas de cambios de 8 ó 16 velocidades íntegramente sincronizadas.
- Es el único con motor, caja de cambios y eje trasero de fabricación propia.
- Es el único que tiene cabina de seguridad.

En el Perú más de 8 mil unidades confirman que VOLVO es el camión de economía total.

VOLVO

Alta tecnología sueca al servicio del Perú!

MILNE y Co. S.A., Lima - Piura - Huacho - Huancayo • VEHICULOS S.A., Chiclayo • CARLOS A. MANNUCCI S.A., Trujillo - Chimbote - Cajamarca • VOLVO DISTRIBUIDORA S.A., Lima • OMNIBUS Y CAMIONES DEL SUR "COLSUR S.A." Ica • AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. ATRISA, Arequipa - Cuzco - Juliaca - Puno • AUTOMOTORES TACNA S.A., Tacna • CAMIONES DIESEL HUANUCO S.A., Huánuco • AUTOMOTORES DEL CENTRO S.A., Tarma • ANTONIO ROSALES DURAND, La Merced - Chanchamayo • AUTOMOTORES TARAPOTO S.A., Tarapoto - Iquitos • CHIU HNOS. S.R. LTDA., Pucallpa • CAMIONES DIESEL HUANUCO S.A., Tingo María.

