

# aquanet

Revista virtual de buceo

#67

Enero 2005



Fauna y flora de nuestras costas:  
**EL ESPETÓN**

Apnea:  
**133 METROS... !SIN RESPIRAR¡**

**EL CALYPSO: HISTORIA DE UN MITO**

# editorial

El Tsunami que arrasó las costas del Océano Índico nos ha conmovido a todos. A corto plazo, la magnitud de la tragedia se ha mostrado con toda su crudeza. A largo plazo, las consecuencias pueden ser peores. Toda ayuda es necesaria. Recuerda que el turismo es y será una de las principales fuentes de ingresos de la zona. Ellos lo necesitan.

Cruz Roja: 902 22 22 92

Intermón Oxfam: 902 33 03 31

Médicos Sin Fronteras: 902 25 09 02

Médicos del Mundo: 902 286 286

Cáritas: teléfono: 902 33 99 99

Save the Children: 902 01 32 24

Acción contra el Hambre: 902 10 08 22

Manos Unidas: 902 40 07 07

Fundación Vicente Ferrer: 902 22 29 29

Bomberos unidos sin fronteras: 91 46 71 216

Entreculturas: 902 444 844

Unicef: teléfono: 902 255 505

Fundación Intervida: 902 19 19 19

Farmamundi: 902 01 17 17

## FOTOGRAFÍA PORTADA:

Daniel Cruells – [www.inmersion.org](http://www.inmersion.org)

## DIRECCIÓN Y REDACCIÓN:

Daniel Cruells - 649.888.048

mailto: [daniel@revista-aquanet.com](mailto:daniel@revista-aquanet.com)

Producciones Virtuales Aquanet, S.L.

Psg. Fabra i Puig, 350, 7º 2ª, 08031 Barcelona.

mailto: [aquanet@revista-aquanet.com](mailto:aquanet@revista-aquanet.com)

<http://www.revista-aquanet.com>

## DISEÑO Y MAQUETACIÓN:

SILEX\_CORP. mailto: [tksn@gmx.net](mailto:tksn@gmx.net)

Nº DEPÓSITO LEGAL: B-35994-99 ISSN: 1576-0928

Aquanet no se identifica necesariamente con las opiniones expresadas libremente por sus colaboradores.

Queda terminantemente prohibida cualquier reproducción total o parcial de cualquier contenido de esta revista sin previa autorización.

## COLABORADORES:

Carles Virgili, Carles Fabrellas, Miquel Pontes, Fernando Ros, Iván Vilella, Francesc Llauredó, Luis Sánchez Tocino, DAN (Divers Alert Network), Andrés Sánchez, Josep Ll. Peralta, Daniel Rico, Tato Otegui, Juan Llantada, Salvador Coll, Manuel Gosálvez, Nicolás Van Looy, Carlos J. García, David Gil, Toni Reig, Josep Mª Dacosta, Lluís Aguilar, Alberto Balbi, Berta Martín, Albert Ollé.

## ARCHIVO FOTOGRÁFICO:

Aquanet, <http://www.subzeroimatges.com>.

**DISTRIBUCIÓN: 5016 suscriptores**

Controladas por <http://www.elistas.net>

Fauna y flora de nuestras costas:

## EL ESPETÓN

página **3**

Apnea:

## 133 METROS... !SIN RESPIRAR!

página **10**

## CALYPSO:

## HISTORIA DE UN MITO

página **16**

Noticias y tira cómica

página **25**



# El Espetón

Texto: Miquel Pontes – M@re Nostrum

Fotos: Josep Peralta y Daniel Cruells



© Daniel Cruells - *Sphyraena sphyraena*

NOMBRE CIENTÍFICO: *Sphyraena sphyraena*

ESPAÑOL: Espetón

CATALÁN: Espet

INGLÉS: European barracuda

FRANCÉS: Brochet de mer, Bécune européenne, Spet, Barracuda

ALEMÁN: Pfeilhecht

ITALIANO: Luccio marino

CROATA: Skaram

GRIEGO: Loutsos

TURCO: Iskarmoz

EGIPCIO: Moghzal

TUNECINO: Maghzel

Es creencia popular que estos peces son agresivos incluso con el hombre, pero estas supersticiones no tiene nada que ver con la realidad. Tan solo porque las barracudas seas eficientes alimentándose de otros peces, o porque se defiendan bien cuando son pescadas, no merece la fama de agresivas que, en ocasiones, se les asigna. Como la mayoría de los habitantes del mar, si no se les molesta, estos peces ignoran al hombre.



## Barracudas

No hace muchos años se decía que los animales más feroces, agresivos y voraces existentes no eran algunos carnívoros terrestres, como los tigres o los leones, sino unos peces óseos de la familia de los esfirénidos, conocidos con el nombre popular de barracudas.

Textos de los años 60 hacen referencia a su voracidad en los siguientes términos: "Muy voraces, capaces de nadar con notable rapidez, más vigorosos de lo que es posible imaginar, se precipitan con furia en medio de los bancos de otros moradores del mar y destruyen más víctimas de las que necesitan.

Tampoco vacilan en acometer a animales grandes y dispuestos a defenderse, y a fuerza de mordiscos acaban por triunfar. Los nadadores submarinos y los bañistas no se encuentran a resguardo de la ira irracional de estas audaces bestias, que son muy frecuentes en las Antillas y en el litoral de Sudamérica."

Estos actinopterigios, que en Latinoamérica reciben el nombre de "picudas", comprenden un solo género y algo más de 20 especies, algunas dudosas. Se encuentran en todos los mares tropicales del globo, con cierta presencia en aguas templadas.

En el Mediterráneo están presentes tres especies, *Sphyaena sphyraena*, *Sphyaena obtusata* y, procedente del Mar Rojo a través del Canal de Suez, *Sphyaena chrysotaenia*. Abordaremos únicamente la primera, por ser la más frecuente en nuestras zonas de inmersión.



© Josep Peralta - Espetones

## El Espetón

Descrito inicialmente por Linneo en su obra *Systema Naturae*, publicada en 1758, el espetón tiene el cuerpo casi cilíndrico y muy alargado, como corresponde a un gran nadador pelágico.

La cabeza es baja, grande y afilada, con las mandíbulas muy alargadas -la inferior algo más larga que la superior- y armadas de fuertes dientes caninos de tamaño desigual y orientados hacia el interior, lo que le permiten capturar fácilmente a sus resbaladizas presas.

Las lisas escamas que recubren el cuerpo son pequeñas y de forma cicloidea, y se encuentran en número de 125 a 145 sobre la línea lateral, que es recta de cabeza a cola. Recordemos que la línea lateral de los peces es un órgano sensorial que recorre los flancos del cuerpo y que les sirve para detectar los más mínimos cambios de presión en su entorno.

El cuerpo está dotado de dos aletas dorsales muy separadas entre sí, la primera formada por radios espinosos (duros) y la segunda por un solo radio espinoso y radios blandos. Las aletas pectorales son de pequeño tamaño comparadas con el tamaño del cuerpo. Justo detrás del inicio de la primera aleta dorsal, pero en la parte inferior, aparecen las aletas

ventrales o pectorales, que son delgadas y puntiagudas. La aleta anal presenta igual estructura y posición que la segunda aleta dorsal, aunque está situada en la parte inferior del cuerpo. La aleta caudal está profundamente bifurcada.

El cuerpo es de color azulado-verdoso en su parte superior, adornado por entre 20 y 22 franjas transversales oscuras que se desvanecen hacia la región ventral, completamente plateada.

Puede alcanzar una longitud máxima de 160 cm. y entre 10 y 15 kg. de peso, aunque cada vez es más raro ver ejemplares que superen los 100 cm. de longitud, siendo comunes los ejemplares de 30 a 60 cm. de longitud.

El espetón es una especie gregaria que forma grupos de varios cientos de individuos que tienden a nadar a poca profundidad (entre 10 y 15 metros de profundidad) en aguas abiertas y que no son infrecuentes cerca de la costa. Suelen hallarse nadando sobre los fondos rocosos o arenosos de la zona costera, por encima de los 100 metros de profundidad. Los jóvenes suelen hallarse más cerca del fondo que los animales adultos.



© Daniel Cruells - *Sphyræna sphyraena*

## El Espetón

Su alimentación se basa principalmente en peces de menor tamaño, como las anchoas, las bogas, etc. pero también incluye en su dieta algunos cefalópodos e incluso algunos crustáceos. Su táctica de caza es bastante peculiar, nadan en círculos alrededor de sus presas para concentrarlas, y posteriormente se abalanzan sobre ellas. Nadador excepcional, no duda en perseguir a sus presas recorriendo largas distancias hasta darles caza.

A pesar de que puede alcanzar una cierta talla y su cercano parentesco con la barracuda del Caribe (*Sphyraena barracuda*), esta especie no es en absoluto peligrosa para el submarinista.

En el Mediterráneo esta especie se reproduce en verano, entre los meses de junio a septiembre. Los huevos quedan libres en el agua hasta que eclosionan. Más tarde, los alevines forman grandes bancos, bastante espectaculares para los que bucean en el Mediterráneo. Los ejemplares adultos son de costumbres más solitarias. Los machos alcanzan la madurez a los 2-3 años mientras que las hembras lo hacen un año más tarde.

Su distribución abarca el Mediterráneo, el Mar Negro y el Atlántico próximo, entre el Golfo de Vizcaya y Angola, incluyendo las islas de Madeira y las Azores.

Las citas de esta especie en Canarias pueden ser confusiones con la especie local *Sphyraena viridiensis* (Brito, 1991) que suele ser de menor tamaño que *S.sphyraena* y tiene barras cruzadas prominentes y el borde delantero del preopérculo sin escamas. *S.sphyraena* tiene, por el contrario, barras cruzadas muy tenues y alcanza una longitud total mayor, hasta 160 cm.

El peto (*Acanthocibium solandri*), de la familia de las caballas, es similar en tamaño, aspecto y costumbres, pero carece de marcas en el lomo, tiene la cola más fina y menos bifurcada y dispone de una sola aleta dorsal, a diferencia de *S.sphyraena* que dispone de dos. Es más curioso que el espetón y suele acercarse a los submarinistas.

En las costas americanas los espetones se encuentra desde las Bermudas hasta el Brasil. En el Mediterráneo noroccidental se consideraba una especie rara, pero cada vez es más frecuente, debido probablemente al progresivo calentamiento del agua.

Las capturas comerciales son más bien ocasionales y, aunque su carne es de excelente calidad, es poco valorada por ser casi desconocida por el público.



© Daniel Cruells - *Acanthocibium solandri*

## La Gran Barracuda

El hermano mayor del espetón es la llamada Gran Barracuda o Barracuda del Caribe (*Sphyraena barracuda*). Esta especie es la principal culpable de la mala fama de la familia, pues es más agresiva y se le atribuyen ataques a personas en condiciones de poca visibilidad.

De mayor tamaño que el espetón, pues alcanza más de dos metros de longitud, y dotada de gran voracidad, la barracuda del Caribe es un pez que goza de gran reputación entre los pescadores deportivos, que la capturan al curricán de superficie. El carácter belicoso del pez presta gran emoción a estas capturas, aunque los ejemplares de gran tamaño de distribución tropical suelen acarrear intoxicaciones bastante graves (cigatera).



© Josep Peralta - Detalle de espetones



© Josep Peralta - Espetones



© Daniel Cruells - Grupo de espetones

## Más información:

### El lector puede recabar más información en los siguientes libros:

- Brito, Pascual, Falcón, Sancho y González. *Peces de las Islas Canarias*. Francisco Lemus Editor, 2002.
- Calvín, Juan Carlos. *El ecosistema marino mediterráneo, guía de su fauna y su flora*. Edición propia, 1995.
- Corbera, Sabatés y García-Rubies. *Peces de Mar de la Península Ibérica –Guía de campo-*. Editorial Planeta, 1998.
- Debelius, Helmut. *Guía de peces del Mediterráneo y Atlántico*. M&G Difusión, 1998.
- González, Hernández, Marrero y Rapp. *Peces de Canarias, Guía Submarina*. Francisco Lemus Editor, 1995.
- Gosálvez, Fernández y Martín. *Guía de la fauna submarina del litoral mediterráneo continental español*. Ediciones Pirámide, 1992.
- Huguet, Alicia. *Catàleg d'espècies d'interès pesquer a Catalunya*. Edita DARP, Generalitat de Catalunya, 1992.
- Lloris, Meseguer y Porta. *Ictionímia, els noms dels peixos del mar Català*. Edita DARP, Generalitat de Catalunya, 2003.
- Lloris y Meseguer. *Recursos marins de la Mediterrània*. Edita DARP, Generalitat de Catalunya, 2002.
- Riedl, Rupert. *Fauna y flora del Mediterráneo*. Editorial Omega, 1986.
- Scoretcci, G. *Los animales, cómo son, dónde viven, cómo viven*. Editorial Vergara, 1962.
- Terofal, Fritz. *Peces de Mar*. Editorial Blume, 1993.

### Y en Internet:

#### Espetón (*Sphyraena sphyraena*)

· **FishBase**

<http://www.fishbase.org/Summary/SpeciesSummary.cfm?ID=1765>

· **Waste, Magazine**

<http://waste.ideal.es/especies24.html>

· **Pesca Marina**

<http://www.pescamarina.com/articulo7.htm>

· **Blu Ocean**

[http://www.bluocean.com/biologia/barracuda\\_m.htm](http://www.bluocean.com/biologia/barracuda_m.htm)

· **Mundo Marino (Cercafoto)**

<http://www.mondomarino.net/ricerca/index.asp?p=8&view=ico&f=10&cat=45>

· **Casa ArgoSub**

<http://estadium.ya.com/casargosub/es/grupos/peces/225.htm>

#### Gran Barracuda (*Sphyraena barracuda*)

· **FishBase**

<http://www.fishbase.org/Summary/SpeciesSummary.cfm?ID=1235>

#### Bicuda (*Sphyraena viridiensis*)

· **FishBase**

<http://www.fishbase.org/Summary/SpeciesSummary.cfm?ID=10202>



# Cressi

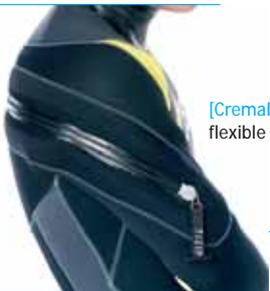
Tu semisecco Cressi con cremallera estanca flexible y combinación de colores deportiva y elegante. Cóndor es una muy rentable opción de comodidad y prestaciones térmicas. A Ice le ha salido competencia...

## [Cóndor] El más esperado

[Cuello **Ultrastrech** interior, liso **Glide Skin** exterior]



[Cremallera estanca dorsal flexible sin solapa interior]



[Dobles manguitos **Trispan+Metallite** sin cremalleras]



# 133 metros... ¡sin respirar!

## Gianluca Genoni: nuevo récord para un hombre símbolo

Texto y fotos: Alberto Balbi.

Traducción: Berta Martín.



NOS ENCONTRAMOS EN ITALIA, PRECISAMENTE EN LA CIUDAD DE CHIAVARI, EN LA COSTA DE LIGURIA, DONDE EL ATLETA DE LOMBARDÍA, **GIANLUCA GENONI**, SE PREPARA PARA CONSEGUIR UNA META VERDADERAMENTE INCREÍBLE: DESCENDER EN APNEA HASTA **-133 METROS**.



En realidad, Genoni no es nuevo en este tipo de hazañas, él mismo consiguió el último récord, imbatido hasta hace dos años, a -132 metros, pero cada año que pasa resulta más difícil encontrar las condiciones óptimas necesarias para los entrenamientos en pocos lugares reparados y en estos períodos del año donde el mar hace sus caprichos y el viento acaricia las olas en un rítmico baile natural.

Encontramos a Gianluca en el muelle del puerto, son las seis de la mañana y casi todo está listo, tan sólo el sol se niega a salir y una ligera lluvia amenaza seriamente el evento. Pero después de tantos años de seguir a los apneistas he aprendido a ser positivo como ellos. La organización pone a disposición de los periodistas, incluido yo, una serie de barcas; yo elijo una neumática rápida y así puedo llegar hasta el lugar, que está a tres millas del puerto, de forma rápida, y sobre todo para poder estar de vuelta listo para escuchar la entrevista que ofrecerá Gianluca tras el récord. La embarcación utilizada por el campeón es una barca antigua típica de la zona, fascinante pero no muy apta para el objetivo y de hecho las olas la mueven y hacen tambalear bastante.

Un poco más tarde de las nueve está todo listo, Gianluca realiza el calentamiento ligeramente inferior al normal, porque tiene miedo que llegue una perturbación; así realiza tan sólo un descenso de calentamiento en peso constante. La tenacidad de este atleta obtiene su premio y mientras los buceadores profundos -verdaderos ángeles de guardia- inician su camino hacia el fondo, unos rayos de luz iluminan el cielo que se abre en algunas zonas, y aparecen manchas azules. Genoni realiza las últimas e importantes ventilaciones, ahora está sólo consigo mismo, todo lo que ocurre a su alrededor le pasa desapercibido, está como en trance... inicia el evento, se corta el único punto de unión entre el atleta y el mundo exterior y empieza su descenso hacia el abismo.

Todos controlamos los cronómetros; desde su barca controlan su descenso en los monitores de la Nimar... ¡quién sabe lo que estará sucediendo ahí abajo!



El tiempo pasa lentamente y finalmente los dos apneistas de asistencia están preparados. Todas las miradas se dirigen hacia ellos; se va el primero y esto quiere decir que Gianluca ya está cerca, está ascendiendo; mientras el otro señala con el brazo a la barca el punto por donde saldrá. Ahora se sumerge también él y tras pocos instantes regresa del largo viaje hacia el abismo Gianluca Genoni. Aparece lejos del cabo, probablemente debajo debe haber mucha corriente. La salida es espectacular, limpia y con la exultación de Geno todas las tensiones y nervios acumulados en superficie durante estos largos 3'20" estallan en alegría y joya.

Bajo el agua he visto como el campeón desaparecía ante mis ojos en busca de un récord, pero sobre todo en busca de emociones personales, porque un apneista es una persona verdaderamente especial que sabe conocerse y mirarse dentro hasta lo más profundo.

Gianluca ha llegado al fondo, he sentido el tirón en el cabo, e inicia el ascenso, la fase más delicada de todas, durante el cual no puede ayudarse de nada, tan solo de su fuerza física, su preparación atlética y su mente. Su traje blanco me tranquiliza, ya puedo verle, está llegando, aparece tranquilo, saco algunas fotografías, lo sigo durante su ascenso que sellará un año de esfuerzos, y sigo sacando fotos, respetando siempre su hazaña, después me detengo y le dejo disfrutar de su triunfo con sus asistentes; no puedo ver la salida a superficie pero me la imagino, lo veo exultante, levanta los brazos hacia el cielo y pienso... está hecho !133 metros!

Probablemente un joven venezolano tratará de superar esta hazaña, pero esto es normal y forma parte del juego...



# Entrevista a Gianluca Genoni!

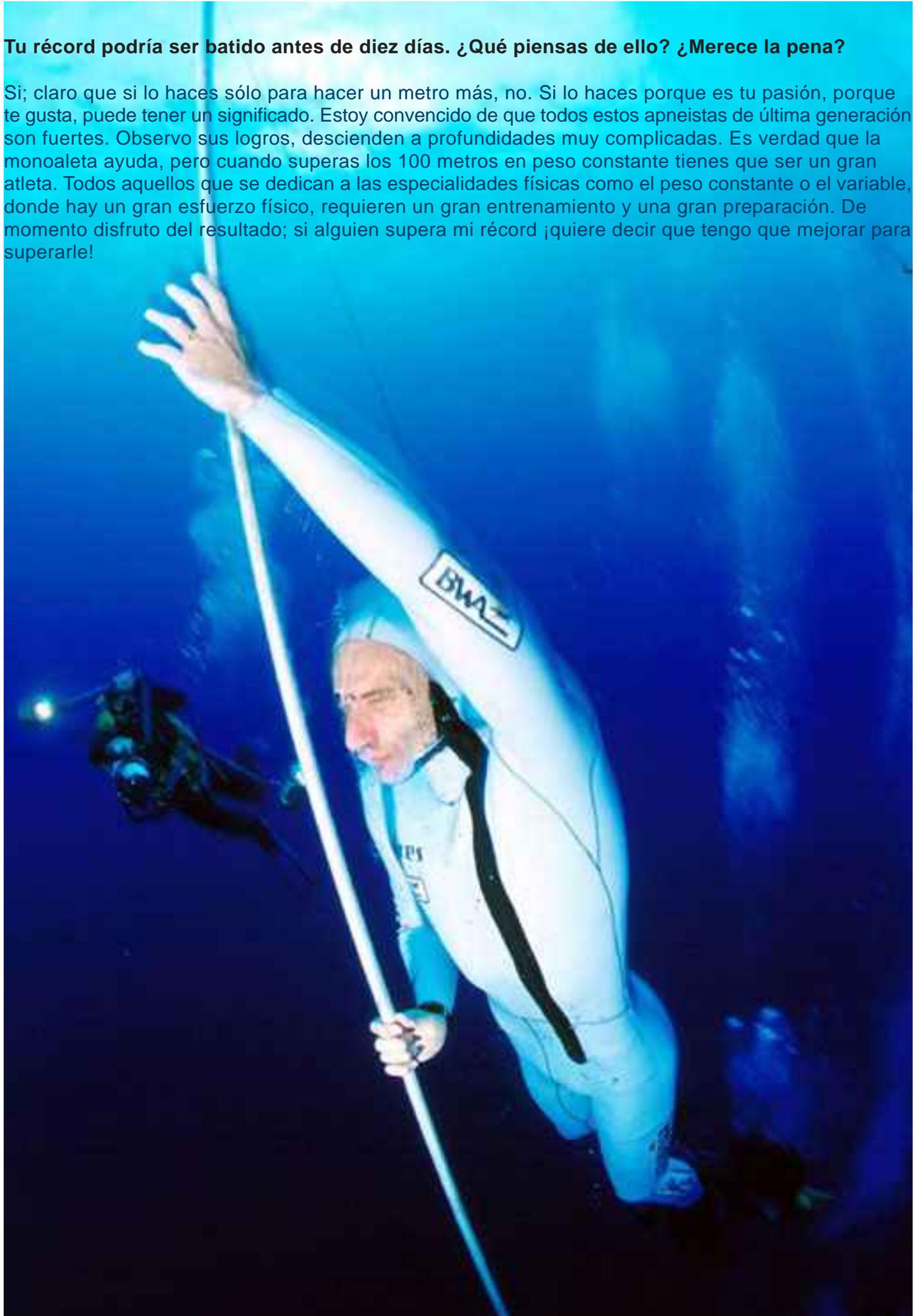
**Gianluca, felicidades por tu logro, ¿cómo te sientes?**

Estoy contento, he realizado un buen descenso, no había previsto una inmersión tan larga, 3'20" son mucho respeto a los tiempos de los entrenamientos; también es cierto que cuando estás ahí abajo no te das cuenta de 5 o 6 segundos de más... el día del récord no es un día igual a los demás; cuando hemos salido llovía, el lugar prefijado se halla a 3 millas a mar abierto, sin ningún tiempo de lugar de reparo, y por lo tanto el mar ligeramente agitado era nuestra mayor preocupación, a parte de las oscilaciones de la barca; en el agua había una fuerte corriente, contra la que he tenido que luchar para no acabar debajo de nuestra barca durante la delicada fase de ascenso; pero lo que verdaderamente me ha molestado más ha sido el momento de la salida, donde he recibido el golpe de la ola de forma equivocada y en consecuencia he salido muy lentamente. De todas formas, estas son reflexiones a posteriori; cuando todo va bien te olvidas de todo y disfrutas de tu logro.



**Tu récord podría ser batido antes de diez días. ¿Qué piensas de ello? ¿Merece la pena?**

Si; claro que si lo haces sólo para hacer un metro más, no. Si lo haces porque es tu pasión, porque te gusta, puede tener un significado. Estoy convencido de que todos estos apneistas de última generación son fuertes. Observo sus logros, descienden a profundidades muy complicadas. Es verdad que la monoaleta ayuda, pero cuando superas los 100 metros en peso constante tienes que ser un gran atleta. Todos aquellos que se dedican a las especialidades físicas como el peso constante o el variable, donde hay un gran esfuerzo físico, requieren un gran entrenamiento y una gran preparación. De momento disfruto del resultado; si alguien supera mi récord ¡quiere decir que tengo que mejorar para superarle!



### ¿Cuándo serán estos nuevos intentos de Genoni?

No lo sé... es duro y estresante pasar las noches anteriores al récord pensando que tu principal obstáculo es el tiempo; oyes que pasa un coche por la calle y crees que se trata del viento que se está levantando y que puede comprometer tu objetivo; te levantas, miras fuera con el corazón en un puño y das gracias de que sea un coche; es angustiante. Me gustaría cerrar en el 2006, diez años de récords, 38 años... pero todo depende de mis adversarios, de la motivación y los estímulos que pueda encontrar. Lo que es seguro es que en el 2006 haré algo... ¡pero hablamos de ellos más adelante!

#### **ESPONSORS DEL EVENTO:**

Gianluca quiso dedicar parte de este récord a los sponsors que le han permitido conseguir su logro:

#### **Sponsor:**

Mares  
BWA neumáticas

#### **Esponsors técnicos:**

PSS –Professional Scuba School  
Gruppo Sapio  
Ceriani

#### **Con la colaboración de:**

Ayuntamiento de Chiavari  
Marina de Chiavari  
APCOA  
Ciudad de Busto Arsizio  
Provincia de Varese  
Asociación hotelera de Chiavari (Associazione Albergatori Chiavari)



# EL CALYPSO

## Historia de un mito

Texto: Miquel Pontes – M@re Nostrum



© Michelet Sub

A muchos de nosotros nadie nos tiene que decir qué es El Calypso; crecimos en él, y con él aprendimos lo que era el mar. Aunque muy pocos consiguieron pisar la cubierta, todos conocemos hasta sus más oscuros rincones, y es que El Calypso es uno de los barcos más fotografiados de la historia. Series de televisión como “Mundo Submarino” o “El Mundo Submarino de Jacques Cousteau”, emitidas por todo el mundo, convirtieron a este barco en un símbolo de la exploración submarina. Desde que el barco se hundiera en el puerto de Singapur en 1996, muchos nos hemos preguntado, incrédulos, por qué un barco tan insigne ha tenido un final tan vergonzoso, sólo y abandonado. Por suerte, parece que aún no se ha escrito el final de esta historia.



## BYMS

El Calypso pertenecía inicialmente a una clase de pequeños barcos conocidos como YMS: Yard Mine Sweepers o dragaminas. Durante la Segunda Guerra Mundial se construyeron un total de 561 barcos de esta clase, de los cuales 130, denominados BYMS, fueron cedidos a Inglaterra en el marco de un acuerdo de arriendo, por el cual el gobierno americano proporcionaba barcos, aviones y otros suministros al gobierno británico, mientras durase la guerra.

Las primeras unidades se entregaron a principios de 1942 y estaban pensados para operaciones cerca de la costa. Construidos completamente en madera para simplificar su producción, fue esta característica la que más útil se revelaría después, puesto que eran relativamente inmunes a las minas magnéticas. Asimismo, su estructura de madera los hacía más tolerantes a las explosiones de minas submarinas. El buque era de doble casco y se montaron dos motores diesel de baja potencia capaces de desarrollar una velocidad máxima de 15 nudos.

Verdaderos caballos de tiro, robustos y efectivos, efectuaron a menudo viajes transoceánicos y fueron empleados en tareas de limpieza de minas previas a los desembarcos. Su efectividad fue tal, que los 130 barcos construidos para la Royal Navy consiguieron desactivar más de 500 minas en tan solo 3 meses. Se perdieron únicamente 6 barcos durante toda la guerra, todos ellos por la explosión de minas.

La versión antisubmarina de este mismo barco resultó poco efectiva por su limitada velocidad máxima. En las zonas poco conflictivas, muchos de estos barcos se emplearon para tareas de transporte en general.

## BYMS 2026

El dragaminas BYMS 2026 fue construido en los astilleros Ballard Marine Railway Yard (Seattle, USA) conforme a las especificaciones del Almirantazgo británico. Fue botado el 21 de mayo de 1942 y bautizado por Isabel Prentice, la hija del encargado del astillero. Su equipamiento fue terminado el 20 de agosto del mismo año.

Con una eslora de 42,35 m., una manga de 7,47 m. y un calado de 2,35 m., el BYMS 2026 estaba dotado de los más modernos equipamientos de la época, que le permitían efectuar dragados clásicos, magnéticos o acústicos. Con un desplazamiento normal de 270 toneladas, podía llegar a las 360 toneladas a plena carga. La tripulación prevista, entre oficiales y marinería, era de unas 30 personas.

## HMS J-026

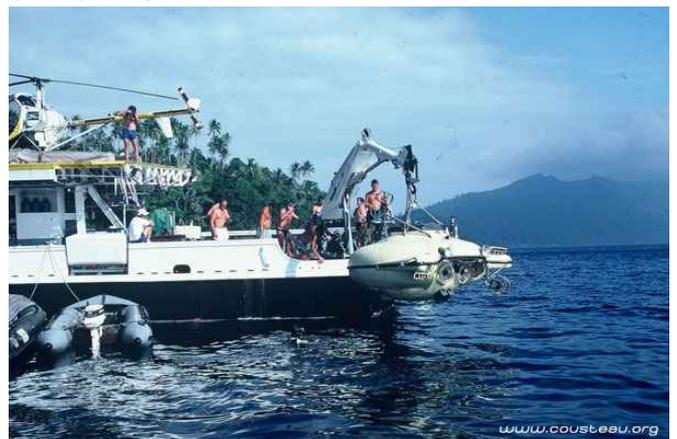
Al ser transferido a los ingleses, el BYMS 2026 fue rebautizado como HMS J-026 (todos los BYMS portaban el estandarte 'J') e inscrito con el número 191018 en el registro de la Royal Navy.

En Febrero de 1943, el HMS J-026 zarpó de Seattle con rumbo a Gibraltar, vía San Francisco y Freetown, en un viaje de 16.000 millas. Durante el viaje sufrió una avería que tuvo que repararse en San Diego.

Más tarde se unió a la 153 flotilla de dragaminas estacionada en la isla de Malta. Tomó parte en el primer asalto de las playas de Sicilia en la conocida como "Operación Husky", desempeñando magníficamente su tarea de dragaminas y permitiendo el paso de las lanchas de desembarco. Recordemos que fueron precisamente estos desembarcos aliados los que marcaron el punto de inflexión de la guerra, tanto en el Mediterráneo como en los otros frentes.

Finalizada la guerra en el Mediterráneo, en 1944 el HMS J-026 fue devuelto a los americanos y rebautizado otra vez como BYMS 2026 fijando su base en Tarento, Nápoles. En 1946 regresó a la base de Malta, donde permaneció hasta que a mediados de 1947 fue puesto a la venta junto con otros barcos.

© Fundacio Cousteau.



© Fundacio Cousteau. El Calypso en el Pacífico.



## CALYPSO G

Dos años más tarde, un transportista maltés llamado Joseph Gazán, lo compra el barco y lo reconvierte en un barco de cabotaje con la idea de unir por mar las islas de Malta y Gozzo.

Apadrinado por su nuevo propietario y de la mano del arzobispo de Malta, el BYMS 2026 fué bautizado como: Calypso G. Eligieron este nombre porque la isla de Gozzo había sido conocida, según los textos de Homero, como la isla Ogygia. En esta isla habitaba la ninfa Calypso, que mantuvo preso durante 7 años al valeroso Ulises, que había embarrancado allí, y no lo liberó más que por orden del propio Zeus.

El nuevo propietario realizó unas transformaciones de cierta importancia en la popa. Tras estas adaptaciones, realizadas en unos astilleros de Sicilia, el Calypso G queda a punto de iniciar su nueva singladura como barco de cabotaje, con una capacidad para transportar cerca de 11 coches y 400 pasajeros en cada viaje.

El comandante Cousteau siempre había soñado con dedicar su vida a explorar los misterios del océano. Esto fue posible en 1950, cuando la Marina francesa lo transfirió a la reserva, con el objetivo de dirigir las investigaciones sobre buceo y exploraciones submarinas. Pero para ello necesita un barco que se adapte a sus necesidades y una buena financiación, pues con este paso inicia una singladura particularmente costosa.

Entonces Cousteau conoce a Sir Thomas-Loël Guinness, un apasionado del mar, perteneciente a la familia propietaria de una famosa marca de cerveza. Guinness le ofrece financiar la compra de un barco y del equipamiento necesario. Cousteau se traslada a Malta y encuentra un barco en buen estado, justo a la medida de sus necesidades.

El Calypso G estaba en excelente estado de conservación y era muy sólido. Tenía dos motores, era fácil de pilotar y no tenía un calado excesivo, lo que facilitaba acceder a zonas de aguas someras.

El 19 de julio de 1950, en Niza, Guinness adquiere el barco y lo pone a disposición de Cousteau por el simbólico precio de un franco.

© Fundacio Cousteau. En el rio San Lorenzo (Canadá).



© Michelet Sub



## CALYPSO

Entonces el Calypso se somete a unas profundas transformaciones en un astillero de Antibes para convertirlo en un buque de exploración submarina:

- Se reconstruyó todo su interior para hacerlo más habitable
- Se incrementó su radio de acción instalando tanques suplementarios de gasóleo y agua.
- Se instalaron compresores de aire Junkers de 220 atmósferas para llenar las botellas de los buzos.
- Se instaló un pequeño observatorio marino, fabricado en acero e instalado bajo su proa, a 2,4 metros bajo la superficie, que permitía la observación y la filmación submarina.
- Se perforó un pozo de inmersión en la cocina (que era el centro geométrico del barco) para acceder al agua en condiciones de mal tiempo.
- Se acondicionó la popa para habilitar una gran superficie de trabajo.
- Se instalaron tornos, una pluma y una grúa hidráulica con fuerza suficiente para elevar cinco toneladas.
- Se instaló también una rampa abatible para el acceso de los buceadores al agua.
- Se instaló un pórtico de aleación ligera en vez de los mástiles, para emplearlo como punto de vigía y para la instalación de sofisticados equipos de radar y comunicaciones.
- Se instaló un compás giroscópico, un piloto automático, una sonda ultrasónica y una emisora de radio.
- Se habilita una zona de buceo que cuenta incluso con una pequeña cámara de descompresión.

Debido al alto coste del equipamiento, Cousteau tiene que buscar nuevas donaciones en la industria y en la Marina Francesa. Como si esto no fuera suficiente, incluso hipoteca su casa en dos ocasiones para continuar con su sueño.

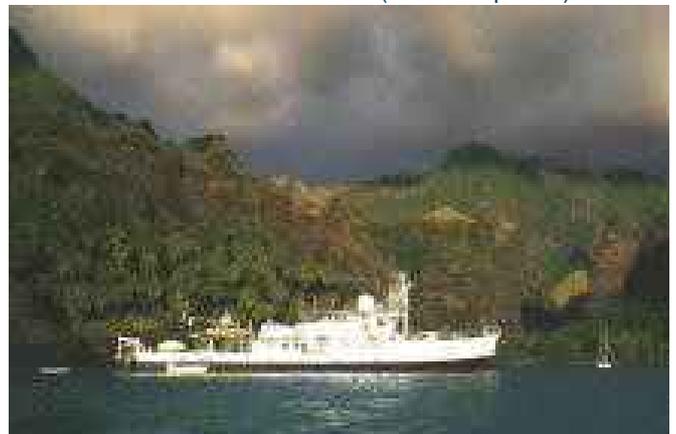
A partir de este momento los nombres de Cousteau y del Calypso van unidos, marcando una nueva era para el buceo y la investigación oceanográfica moderna. Las hazañas del comandante Cousteau y su barco Calypso son bien conocidas de todos; en este barco se han hecho descubrimientos históricos en campos tan diversos como la geología, la biología o la arqueología submarina. También en él se han filmado los mejores documentales del mundo; uno de ellos, titulado "El Mundo del Silencio", fue incluso ganador de un Oscar en 1957.

En el Calypso se han batido records de profundidad con diversos aparatos: ¿quién no recuerda el platillo buceador o las pulgas marinas?. También fue el barco nodriza de casas submarinas donde, durante largo tiempo, habitaron buceadores bajo la superficie del mar, como Precontinente I (1962), Precontinente II (1963) y Precontinente III (1965), habitáculo estrella del documental "Mundo sin Sol", otro gran éxito de Cousteau.

El Calypso ha llevado a los equipos de Cousteau a través de los siete mares, recorriendo más de un millón de millas marinas. Las filmaciones producidas en estas expediciones han llevado a millones de casas las imágenes y sonidos de todos los rincones del mundo, enseñándonos a los telespectadores a querer al mar, y estableciendo un profundo deseo de protegerlo

Podríamos extendernos así con una larguísima lista de acontecimientos que han sido posibles gracias a los servicios de este humilde barco. El Calypso ha sido un pionero, a la vez que un mudo testigo, de gran cantidad de avances científicos que nos han abierto los ojos a un mundo casi desconocido hasta entonces.

© Fundacio Cousteau. En Fatuiva (Islas Marquesas).



© Fundacio Cousteau. Logo del Calypso.

## EL TRAGICO DESTINO

Pero recién comenzado el año 1996, mientras el Calypso estaba a la espera de los preparativos de una nueva expedición a China para el estudio del río Amarillo, una gabarra choca contra él y perfora el casco por debajo de la línea de flotación. El Calypso quedó escorado unos 70° y hundido en 5 metros de agua. El 25 de enero fué reflotado y trasladado al puerto de Marsella (Francia) tras 46 años de servicio con Cousteau.

Muere el comandante Cousteau el 25 de junio de 1997, a la edad de 87 años.

En 1998, la viuda de Cousteau, que es la presidenta de la Fundación Cousteau, entristecida por el deterioro del Calypso tras sus dos años de estancia en el puerto de Marsella, decide ofrecer el barco al Museo de La Rochelle, donde eventualmente sería restaurado. Tuvo que ser transportado en gabarra, puesto que sus máquinas ya no funcionaban. La idea era que, una vez restaurado, se uniese a la flota de barcos clásicos en el puerto viejo de La Rochelle. De acuerdo con la voluntad del fallecido Cousteau, el Calypso formaría parte integral del Museo Marítimo de la localidad. La elección de La Rochelle no es trivial. El Alcione, el otro famoso barco del "Equipe Cousteau" fue construido allí.

Pero desde entonces, lamentablemente, el Calypso se oxida lentamente en el puerto de La Rochelle. Hay varias causas probables para el actual abandono que padece el barco. Según parece, la falta de acuerdos entre Francine, la segunda esposa de Cousteau, Loël Guinness, el propietario del Calypso y la nieta del comandante, Alexandra Cousteau, están poniendo en peligro el futuro del barco. Aunque todos ellos dicen querer lo mejor para el Calypso, los problemas derivados de la falta de entendimiento no parecen justificar sus afirmaciones.

Francine Cousteau renovó el contrato con Loël Guinness donde, según parece, se estipula que la viuda de Cousteau se comprometía a mantener en buen estado el Calypso, así como darle un final digno, acorde con lo que el barco representa.

Alexandra, al ver que el barco continuaba en estado de abandono, decidió crear la Fundación Philippe Cousteau (dedicada a su padre) y se puso en contacto con Guinness para tratar de salvar al maltrecho Calypso. En junio de 2002 Alexandra firma un contrato de 10 años por el cual recibe suficiente autoridad para salvar al mítico barco.

En octubre del mismo año, Guinness rompe el contrato recién firmado con Alexandra y firma uno nuevo con Francine Cousteau, creando la fundación Arionis, con el objetivo de salvar el barco. Según parece, en este último contrato hay una cláusula que prohíbe relacionar a Alexandra con el barco en el futuro.



Hundimiento en Singapur, el 8 de enero de 1996.



Extracción del calypso del fondo tras su hundimiento.



Reparación del casco.

Ignoramos el por qué de este baile de contratos de Guinness con una y otra parte de la familia Cousteau. Queda claro que las relaciones familiares de los Cousteau distan mucho de ser cordiales. Incluso el hijo mayor de Cousteau, Jean Michel se fue distanciando paulatinamente de su padre, por culpa de la inauguración, por parte de Jean-Michel, de un complejo hotelero de lujo en las islas Fiji que llevaba el nombre de Cousteau, cosa que al comandante no le pareció adecuada.



© Michelet Sub

A lo largo de estos años de abandono, ha habido varias propuestas para salvar el barco. Una de ellas consistía en trasladarlo a la población norteamericana de New La Rochelle (Long Island, EEUU), pero fue abandonada tras constatar que la embarcación no resistiría un remolque a través del Atlántico. Las autoridades de Sant Feliu de Guíxols (Girona, España) también expresaron su interés en el barco, pero llegaron a la conclusión de que el dinero necesario para adquirirlo, remolcarlo y restaurarlo se emplearían mejor arreglando las vías de acceso de la población con la capital de la provincia. Por otro lado, algunas fuentes indicaban la posibilidad de construir una réplica exacta que se expondría en la Fundación Cousteau de Paris, ya que el mal estado del buque lo hacía irrecuperable.

Pero parece que, por fin, se va a poner remedio a la agonía del Calypso. El pasado 29 de noviembre de 2004, el señor Guinness firmó un contrato por el cual vendía el Calypso a Equipe Cousteau por un importe simbólico de un Euro.

Los trabajos de reparación tendrían lugar en un astillero de las Bahamas y un coste estimado de 1,3 millones de euros, un coste que Equipe Cousteau no podría afrontar sin un esponsor. Todo apunta a que este esponsor sería la compañía de cruceros Carnival Corporation. Un comunicado conjunto de Carnival Corporation y la Fundación Cousteau indica que los trabajos deberían estar terminados a finales de 2005.

Una vez reparado, el Calypso continuará ondeando la bandera francesa y será presentado al público como un museo flotante, expuesto cerca de un futuro "Museo Cousteau", compuesto por instalaciones científicas y educativas.

Acabar como un museo parece un final mínimamente digno para este símbolo de la historia del mar al que hemos admirado durante generaciones. Esperemos que el desenlace de esta historia se produzca pronto, por el bien de "nuestro" barco.

Visita estas firmas pulsando sobre el logo



OMERSUB



**ESPECIALISTAS EN:**

**BUCEO DEPORTIVO - BUCEO TÉCNICO - ESPELEOBUCEO**

**servisub@retemail.es**

**Ausias Marc, 136 - 08013 BARCELONA  
(entre Marina y Lepanto)**

**Tel. 93 232 44 05 - Fax 93 246 39 93**

SERVISUB MARINA



Toda la serie: © Marivy Rasso, Mar-Ivy  
[www.mar-ivysub.com](http://www.mar-ivysub.com)

“El Calypso tiene que sobrevivir, sería injusto que terminara en el fondo del mar. Es un símbolo que ha hecho soñar a miles de personas, un barco universal, y tenemos que devolverle su dignidad.”

Alexandra Cousteau



## MÁS INFORMACIÓN:

El lector puede recabar más información en los siguientes libros:

- Cousteau, Jacques. *El Mundo de los Océanos*. Ediciones Folio, 1989
- Cousteau, Jacques. *Los Secretos del Mar*. Ediciones Urbión, 1982
- Cousteau, Jacques. *Mundo Submarino*. Ediciones Urbión, 1977
- Gibbons, Tony. *The Encyclopedia of Ships*. SilverDale Books, 2001

## Y EN INTERNET:

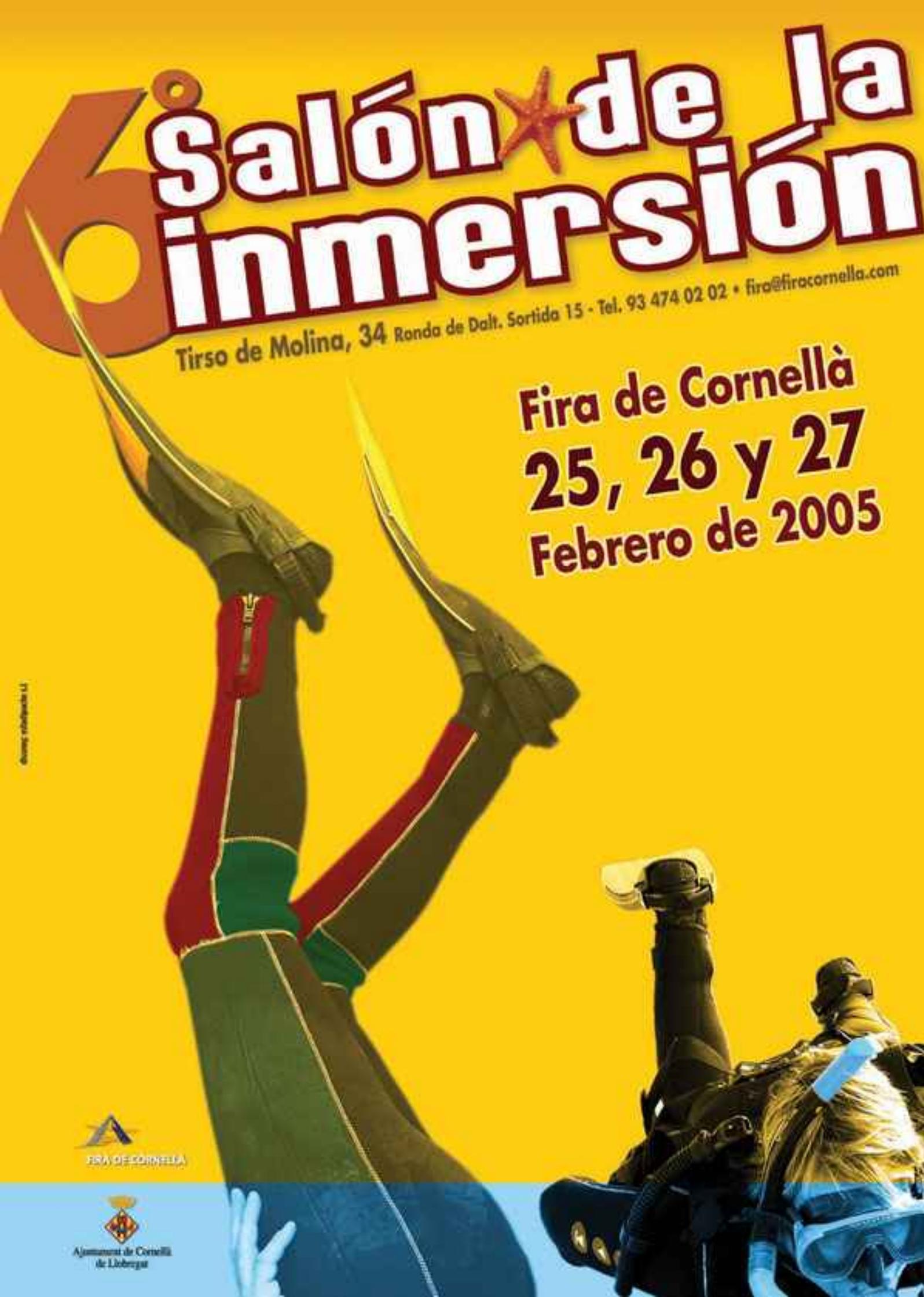
- <http://www.mar-ivysub.com/Calipso.htm>
- [http://home.wanadoo.nl/renewesterhuis/History\\_of\\_BYM/index.html](http://home.wanadoo.nl/renewesterhuis/History_of_BYM/index.html)
- <http://www.carnivalcorp.com>
- <http://www.clarin.com/diario/2004/11/23/sociedad/s-04201.htm>
- <http://www.cousteaoundation.org>
- <http://www.elaleph.com/foros/viewtopic.php?t=17104&sid=b2233e70478c0047429beea0f060a354>
- <http://www.el-mundo.es/larevista/num90/textos/cousb.html>
- [http://www.iol.co.za/index.php?set\\_id=1&click\\_id=31&art\\_id=qw1101860821408B216#](http://www.iol.co.za/index.php?set_id=1&click_id=31&art_id=qw1101860821408B216#)
- <http://www.lpc.france3.fr/info/2123458-fr.php>
- <http://www.oceanfutures.com>
- <http://www.publicasonline.com/rrpp/noticia3428.php>
- <http://www.radio10.com.ar/notas/nota.php?Idx=154968&IdxSeccion=100442#>
- <http://www.rats.ukdiver.com/webrat/jyc2.htm>
- <http://www.rotary-17aunis.com/rotary/document446.htm>
- <http://www.seasabres.com/%5CSafty-education%5CEducation%5Cother%5CCalypso.htm>
- <http://www3.diarioelpais.com/>
- <http://www.bestrc.com/billingboats/bilb1414.html#560>

# Salón de la Inmersión

Tirso de Molina, 34 Ronda de Dalt. Sortida 15 - Tel. 93 474 02 02 • [fira@firaornella.com](mailto:fira@firaornella.com)

Fira de Cornellà  
**25, 26 y 27**  
Febrero de 2005

© 2005 Fira de Cornellà





## NUEVO ELLIPSE TITANIUM ALASKA MC8 DE CRESSI

La nueva versión de Ellipse Titanium destaca por la adaptación de serie de Kit anticongelación seco. Es especialmente recomendable para buceadores que, aún ocasionalmente, bucean en aguas por debajo de los 10<sup>o</sup> o aquellos que valoran especialmente la estanqueidad absoluta de la primera etapa para bucear en entornos con gran abundancia de limo en suspensión. La versión MC8 tiene un nuevo filtro de acero inoxidable con mayor capacidad filtrante y una nueva válvula de alta presión, más duradera y que reduce la caída de presión de la 1<sup>a</sup> etapa para mejorar la respuesta del regulador en caso de ritmo respiratorio particularmente exigente. La primera etapa está hipercompensada, garantizando un ligero incremento de la presión intermedia a medida que desciende la presión de la botella. El regulador suministra, por lo tanto, su máximo nivel de prestaciones en la fase final de la inmersión, sin duda la más crítica. La segunda etapa Ellipse, es netamente vanguardista gracias a una serie de características inéditas protegidas por siete patentes que mejoran las prestaciones. Están patentadas: la apertura de la tapa con un sistema bisagra, el diseño de la membrana con pliegue a fuelle, la leva de suministro con un perfil resultado de simulaciones computerizadas, el movimiento basculante de la válvula, el elemento aislante situado entre la válvula y la carcasa para evitar la congelación y la posibilidad de extraer del cuerpo de la segunda etapa todo el mecanismo completo sin necesidad de desmontarlo. El resultado es un regulador que suministra el aire con una suavidad, fluidez y ausencia de rumorosidad hasta hoy impensables. Además, con una excelente relación calidad-precio. Se suministra en versión INT. (estribo), DIN 200 bar. y DIN 300 bar.





## ALADIN PRIME DE SCUBAPRO-UWATEC

Aladin PRIME es el nuevo ordenador Uwatec para buceadores deportivos con una serie de características que compiten con productos de otros fabricantes de la gama alta. Este nuevo ordenador es lo bastante sencillo como para que lo use cualquiera que empiece a bucear y, a su vez, cuenta con las características avanzadas necesarias para satisfacer a los más ávidos buceadores. Hay ciertas funciones que serán muy bien acogidas, como el cambio de baterías por el usuario y el funcionamiento con pulsador. También se apreciará su mejor legibilidad con la nueva pantalla redonda. Como en los ordenadores Smart más avanzados, Aladin PRIME también incorpora la tecnología de comunicación IrDA (infrarrojos) para transferir la información a un ordenador PC. La memoria de 25 horas le permite transferir toda una semana entera de buceo. El objetivo de Aladin PRIME es facilitarle el buceo para que pueda disfrutarlo al máximo, ya sea buceando con aire o con Nitrox (hasta un 50%). Dispone de toda la información esencial para bucear que esperaría de un Uwatec (basado en el exclusivo algoritmo de Bühlman ZH-L8 ADT), incluyendo también una pantalla retroiluminada, diario para 99 inmersiones, velocidad de ascenso variable, cronómetro de parada de seguridad de 3 minutos y tiempo personalizado de reseteado de Nitrox. Más información: <http://www.scubapro-uwatec.com>



## RETIRADO FOCO SUBACQUA X-50

Debido a un defecto de fabricación en este modelo se ruega a todos los poseedores de este foco que lo hayan adquirido entre agosto y noviembre de 2004 lo devuelvan al establecimiento de compra con la mayor brevedad para proceder a la devolución. Se recomienda no usar la unidad para evitar daños mayores en la misma. Casco Antiguo, distribuidor del foco, pide disculpas por las posibles molestias ocasionadas pero estima que medidas como estas sólo están encaminadas a seguir ofreciendo el mejor servicio y satisfacción a sus clientes.

Para información adicional dirigirse a [ventas@cascoantiguo.com](mailto:ventas@cascoantiguo.com) o 91 151 02 50.

AMB EL **CLUBS FECDAS** **DESCOBREIX UN MAR** **D'AVANTATGES** **assegura't unes bones immersions amb qualsevol titulació** **i amb llicència FECDAS**

- **Títols reconeguts per la GENERALITAT DE CATALUNYA i CMAS**
- **Convalidacions de títols no federatius**
- **Activitats diverses (col.lectives, neteges submarines, gimkanes...)**



**FECDAS - Av. Madrid, 118, ent - tel: 933 304 472**  
**Email: [fecdas@teleline.es](mailto:fecdas@teleline.es) - <http://www.fecdas.org>**



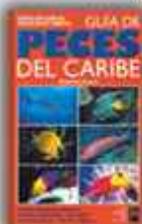
PARA SUBMARINISTAS,  
BIÓLOGOS, ACUARIÓFILOS  
Y AMANTES DEL MAR

COLECCIÓN  
**guías de Vida Marina**

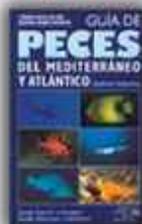
Escritas y avaladas por los especialistas más prestigiosos en vida submarina, con más de 1.000 fotografías aprox. a todo color en cada guía.



Autor: Helmut Debelius  
374 páginas



Autor: Paul Humann  
487 páginas



Autor: Helmut Debelius  
385 páginas



Autor: J-P Pothier & H. Lamy  
375 páginas



Autor: Helmut Debelius  
321 páginas



Autor: Helmut Debelius  
321 páginas



Autor: Paul Humann  
341 páginas



Autor: Helmut Debelius  
325 páginas



Autor: Bob Roberts  
371 páginas



Autor: Mark Hammon  
321 páginas



Autor: Ralf W. Rosenblatt  
365 páginas



Autor: Helmut Debelius  
325 páginas



Autor: Ralf Kistner  
339 páginas

EDITAMOS 2 TÍTULOS CADA AÑO.

CONSIGUELAS POR  
**29,45 €**  
C/M

Realiza ahora  
tu pedido  
pinchando  
**AQUÍ**



COLECCIÓN  
**FAMILIA DE PECES MARINOS**



Autor: R. W. Kistner  
249 páginas



Autor: H. Debelius y R. W. Kistner  
288 páginas



Autor: R. W. Kistner  
288 páginas

EDITAMOS 2  
TÍTULOS  
CADA AÑO.



Autor: H. Debelius y R. W. Kistner  
288 páginas



Autor: H. Debelius y R. W. Kistner  
288 páginas

¡¡APROVECHA ESTA  
OPORTUNIDAD  
Y COMPLETA  
TU COLECCIÓN!!

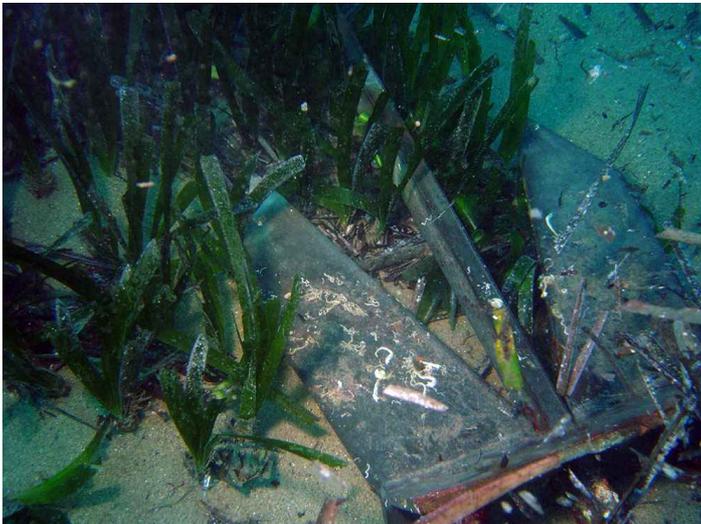
## LOS PRADOS DEL MAR MEDITERRÁNEO VUELVEN A FLORECER

Este otoño las praderas de posidonia del litoral catalán han vuelto a florecer, señal de buena salud de estos importantes ecosistemas marinos. Esta es una de las conclusiones del estudio que el CRAM está elaborando para el Dept. d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya. Los datos del estudio, presentados este diciembre, demuestran la irregularidad del estado de conservación de las praderas de posidonia que hay en frente de las costas catalanas. Mientras hay zonas donde la pradera se encuentra en grave estado de conservación, en otras se ha detectado floración, cosa muy poco habitual.

A pesar que los impactos negativos de estos ecosistemas son los mismos para todo el litoral, en la Costa Brava se ven más afectados por las anclas de las embarcaciones de recreo, porque las praderas se sitúan en las aguas calmadas de las calas. En cambio, en la Costa Dorada, donde había habido una única pradera muy más extensa, la pesca de arrastre y la poca transparencia del agua constituyen las más grandes agresiones de este ecosistema, ahora muy fragmentado.



© CRAM



Esta planta, la *Posidonia oceanica*, no florece cada año, si no cada cierto periodo de tiempo, aún desconocido. Aún así, parece bastante evidente que la temperatura y la calidad del agua afectan directamente la floración. Dicha floración acostumbra a ser entre los meses de agosto y septiembre. En el 2004 se han visto flores en diciembre cerca de Palamós. El verano del 2003 también hubo una floración importante, posiblemente favorecida por las altas temperaturas del verano. Los biólogos marinos reconocen que aún sabemos poco sobre esta planta y sus mecanismos de reproducción. Se calcula que si partimos de una semilla de posidonia tardaríamos 100 años a tener una extensión equivalente a un campo de fútbol. La planta, que tiene un crecimiento muy lento, sólo puede colonizar nuevas zonas mediante la llegada de las semillas de estas flores.

© CRAM

Las praderas de posidonia son el equivalente a los bosques de tierra, albergan gran cantidad de vida y constituyen por ellos mismos importantes y complejos ecosistemas con un amplio abanico de funciones ecológicas. Son lugar de puesta, reproducción y protección de muchas especies, también estabilizan el movimiento de la arena, producen materia orgánica y oxigenan el agua. Todo eso los convierte en importantes bioindicadores del medio marino.

## FE DE ERRATA

En el número 66 de Aquanet, la web correcta del autor de algunas de las fotografías del artículo sobre las orcas, es <http://www.ericwpreston.com>

