

RESCATE DEL YATE NORTEAMERICANO "WHISPER" EN ISLAS WOLLASTON

Por

Horacio BALMELLI Urrutia
Teniente 1º, Armada de Chile



A NAVEGACION por nuestros canales australes que otrora fuera paso obligado para veleros, se ha convertido en una permanente atracción para

los yatistas, quienes desde Europa y América del Norte han atravesado los océanos para venir a cumplir con ese requisito tradicional de la más antigua escuela velera, que es el cruce del Cabo de Hornos.

La mayoría de ellos lo ha hecho en buenas y modernas embarcaciones de más de 10 mts. de eslora, cascos firmes y resistentes, provistos de buenos aparatos y excelentes ayudas a la navegación. Sus tripulaciones son más bien heterogéneas y a veces están integradas por personas de ambos sexos y de diferentes ocupaciones en su vida privada, tal como, en el yate polaco "Konstanty Naciejewicz", donde estaban embarcados médicos, profesores de lenguas, mecánicos y una sicóloga. Esto demuestra que la navegación a la vela no es solamente un privilegio de los marinos de profesión, quienes incluso, estoy seguro, cambiarían gustosamente

parte de su tiempo en destierraciones de tierra por un par de singladuras en el mar, con esa tranquilidad de la brisa fresca del Pacífico y el suave roce de los filetes de agua que la proa va desplazando.

Pero, dejando aparte estas consideraciones y volviendo a aquellos deportistas y aventureros que arriesgan sus vidas o su fortuna, desafiando la meteorología del Pacífico Sur tras un reportaje original, la intención de escribir un libro, o simplemente por el solo placer de cruzar el Cabo de Hornos, quiero entrar de lleno al asunto de estas líneas que hablan de uno de esos yates: su dotación, sus desplazamientos en los canales australes, su desafortunada varada en islas Wollaston y el rescate efectuado por unidades de la Tercera Zona Naval con base en Puerto Williams.

Hal Roth, periodista y escritor norteamericano, junto a su esposa Margareth, constituyen una de esas escasas y originales parejas que han hecho de un yate su hogar y del océano un continuo peregrinar de investigación y conocimientos de los seres humanos, sus costumbres y formas de vida, y en especial de su forma

de pensar. El mismo, en su libro "Two on a Big Ocean", relata su primera travesía por el Pacífico Septentrional en 1971, en un viaje de maravillas que iniciara en San Francisco y lo llevara hasta islas Marquesas, Tahiti, Samoa, Elice, islas Gilbert, islas Marshall, islas Carolinas, islas Marianas, Japón, islas Aleucianas, costa occidental de Canadá, para arribar nuevamente a San Francisco.

Este crucero de 19 meses les sirvió para doctorarse en navegación a la vela y les brindó la capacidad para continuar intentando desplazamientos a otras latitudes. Esta vez, el punto más lejano y de retorno de su travesía iba a ser el Cabo de Hornos. En abril de 1973 zarparon de la costa occidental de Estados Unidos; contorneando América llegaron hasta Punta Arenas; allí, coincidentemente, se encontraron con el yate inglés "Mystic", de parecidas características, que venía dando la vuelta desde el Atlántico.

El 19 de abril de 1974, dejaron Punta Arenas llevando 2 tripulantes más: el fotógrafo de su misma nacionalidad Al Kolwes y su esposa Shirley. Navegaron el Estrecho de Magallanes; los canales Magdalena, Cockburn, Brecknock, Ballenero, Beagle y Murray, seno Ponsonby y a través de Bahía Nassau ingresaron al grupo de las Wollaston como zona de espera para el momento del cruce del Cabo de Hornos. El día 28 de abril, las condiciones de tiempo los motivaron a fondear en Bahía Gretton cerca de islas Otter; pero, como los vientos predominantes del primer cuadrante le afectaron demasiado, el patrón decidió cambiar de fondeadero en un lugar más abrigado, y así sucesivamente fondeó en Romanche y Seagull. En este último surgidero le sorprendió el mal tiempo y el viento rolando al WSW, sobrepasó los 60 nudos de intensidad con lo que ni la excelente calidad del tendero, ni el hecho de haber fondeado dos anclas le valieron, y garreando rápidamente varó de costado en la punta suroriental de la isla Diana, casi en los mismos momentos en que se producía una pleamar de sicigias. La obscuridad, el temporal y el orificio de casi 2½ mts. en el casco, eran más que suficientes para crear un clima de pánico: sin embargo, la sangre fría y presencia de ánimo de Hal Roth fueron la base de una organizada y rápida evacuación de la embarca-

ción. A la mañana siguiente se eligió un sitio alto y protegido de península Low para instalar un campamento, y luego de una docena de viajes en un pequeño bote auxiliar, fueron trasladando todos los víveres, ropas y materiales de valor al improvisado albergue hecho con los restos de una antigua ruca yámana y la vela mayor del yate, mientras que en un punto notable se izaba el foque para que pudiera ser visto desde Bahía Gretton en espera del auxilio necesario.

Los días pasaron lentamente y con la certidumbre de que pronto llegaría alguien a socorrerlos. Para calmar los nervios y gastar el tiempo, hicieron varias caminatas y reconocimientos de playas y contornos de la isla Grevy llegando hasta el canal Victoria.

El martes 7 de mayo, y ante la falta de noticias del "Whisper", la Comandancia del Distrito Naval Beagle, dispuso el zarpe de dos lanchas torpederas con el objeto de patrullar intensivamente el área donde se suponía podía encontrarse el yate.

Luego de varias horas de rebusca, la PTF. "Quidora" avistó una señal, y en menos de una hora rescató a los cuatro naufragos llevándolos de inmediato a Puerto Williams para ser atendidos y examinados. Paradojalmente se encontraban en perfectas condiciones de salud y alimentación, y lo único que deseaban fervientemente era darse un buen baño.

Con la información cabal y completa del lugar de varada del yate y la descripción de la avería hecha por el propio Roth, se planificó el desplazamiento de los patrulleros "Castor" y "Fuentealba", los que premunidos de los materiales necesarios para un salvamento zarparon de Puerto Williams el miércoles 8 a medio día para llegar 24 horas más tarde a fondeadero Seagull.

La primera impresión del "Whisper", a la recalada, no fue muy alentadora al comprobarse que la embarcación estaba escorada casi 60 grados sobre su banda de estribor y atravesada muy alto en una punta pedregosa donde aún reventaba un ligero oleaje del SW. Una vez fondeados se procedió a desembarcar en dos chalupas para efectuar una inspección acuciosa del casco y analizar la factibilidad de repararlo y llevarlo nuevamente a

flote. La realidad fue que el yate se encontraba varado en la línea de la más alta marea, paralelo a la línea de la playa, con su quilla apuntando hacia el mar y una escora de 55°. El casco de fibra de vidrio se notaba en buen estado, salvo en el lugar de la avería, en donde presentaba una hendidura de 2½ mts. de largo en forma de letra U extendida, y ubicada en el centro de su carena a unos 60 centímetros bajo su línea de flotación. La playa en sí, era una punta pedregosa con una gradiente de aproximadamente unos cinco grados y que desprendía una restinga de unos 30 mts. hacia el fondeadero Seagull.

Con estos antecedentes reunidos y los materiales disponibles se programó la iniciación de la faena de rescate para el día siguiente, pues las condiciones meteorológicas no eran las mejores y la hora avanzada dejaba escasa visibilidad.

El día viernes 10, con las primeras luces, se regresó a tierra, habiéndose dividido el personal de los buques en una partida de apuntalamiento y otra de reparaciones, ambas dirigidas por el comandante del WPC. "Castor". El primer grupo se dedicó a adrizar la embarcación mediante el empleo de una gata hidráulica, durmientes, piezas y cuñas de madera, mientras el segundo grupo preparaba los elementos para hacer el parche y aclaraba el área de trabajo tanto interior como exteriormente. Después de mediodía se logró disminuir la escora hasta quedar en 35°, pudiéndose con ello iniciar la colocación del parche que consistía en un trozo de madera terciada de ½ pulgada de espesor, empleando pernos de acero inoxidable de ¼ pulgada de diámetro y pedazos de fieltro de un centímetro de grueso, el que untado con pintura plástica se insertó entre la superficie exterior del casco y la plancha de madera terciada, para que sirviera de juntura y al mismo tiempo, proporcionara la impermeabilidad necesaria. A medida que se iba adrizando la embarcación, la madera de apuntalamiento se fue haciendo escasa, optándose por usar tambores vacíos de 200 litros. Al término de la jornada el yate ya sólo tenía 30° de escora, el 50 por ciento del parche colocado y estaba firmemente apuntalado en cuatro partes, faena que se había llevado a cabo

en forma ininterrumpida, con viento y chubascos de nieve y una temperatura que no alcanzó a los 5° C.

El sábado 11 nuevamente se comenzaron los trabajos con las mismas condiciones climáticas, pero con viento de menor intensidad. Esta vez se envió una de las chalupas a península Low para desarmar y transportar el campamento de los náufragos, maniobra que demoró toda la mañana, mientras el resto de las partidas transportaba a remolque desde el WPC. "Fuentealba" una anguila de 8 mts. de largo para utilizarla en el "Whisper".

El personal a cargo de la aplicación del parche, terminó con su cometido luego de haber efectuado un concienzudo calafateo con pabito de algodón, y probado la estanqueidad del casco. Por otra parte, se continuó con el adrizamiento hasta llegar a 18°, luego de lo cual se puso 7 polines de cañería de fierro de 3 pulgadas de diámetro bajo la quilla y de la anguila, cuyas dos secciones quedaron trabajando por la banda de estribor cerca del lugar donde se colocó el parche. De esta manera, el yate quedó en condiciones de ser desvarado mediante una espía de polipropileno de 3 pulgadas de mena y 250 mts. de largo, que se pasó desde el WPC. "Castor" y que quedó asegurada a la pata de gallo de alambre de la anguila. La pleamar estaba calculada para las 18.30 hrs., circunstancia en que ya no habría luz, de modo que se procedió a virar la espía para comprobar si el conjunto podría moverse. El intento dio resultado, y a la primera tezada, el "Whisper" y la anguila pivotearon sobre su centro de gravedad quedando apuntados hacia el agua. Como la marea fue subiendo más rápido de lo presupuestado y en vista del éxito obtenido con el primer movimiento, se dio la orden de comenzar a cobrar la espía, hasta que fue necesario que uno de los buques apoyara la fuerte tracción, con su máquina dando adelante. El yate, lentamente primero y luego más rápido, fue penetrando en el agua hasta que con un ligero sacudón flotó y recuperó su verticalidad, arrojando la anguila a su costado.

Eran las 16.05 hrs. y se había cumplido la primera fase de una maniobra en la que se combinaron la iniciativa y el esfuerzo de todos los participantes.

La tensión de los últimos instantes se había transformado en una franca y desatada alegría y un grito de triunfo brotó de todos los hombres, mientras dos lágrimas rodaban por las mejillas de Hal Roth, al contemplar su casa flotante que erguida nuevamente se balanceaba sobre las mismas aguas que la habían precipitado contra la costa.

El "Whisper" pasó la noche al costado de los buques rescatadores y allí se pudo comprobar que la eficiencia desplegada en la colocación del parche tenía el excelente resultado a la vista: 2 ó 3 litros de agua por hora entraban dificultosamente al interior de la embarcación.

El domingo 12 a las 08.00 hrs. se siguió con la segunda etapa de la comisión y ambos buques zarparon en convoy, llevando el WPC. "Castor" al "Whisper" a remolque. Las aguas de Bahía Nassau, generalmente afectadas por los vientos, parecieron premiar la tarea cumplida y esta vez se experimentó una suave marejadilla del WSW que no afectó las condiciones de seguridad del remolque. Así

navegando, se entró por el paso Goree al Beagle para recalar a Puerto Williams a las 16.20 hrs., atracando al muelle Guardián Brito, donde esperaba un grupo de expectantes y, por qué no decirlo, orgullosos marinos.

La tutela de la Armada no abandonó allí a Hal Roth y días más tarde, su yate fue trasladado a bordo de la barcaza "Aguila" a Punta Arenas, para ser reparado por ASMAR, definitivamente.

El exitoso rescate del "Whisper" puso una vez más de manifiesto la eficiencia y alto sentido profesional del personal de nuestra Institución, el que a bordo de una unidad de línea, un patrullero del Distrito Naval Beagle y otro del Servicio del Litoral, lograron salvar cuatro vidas y refloatar una embarcación virtualmente perdida por su tripulación, devolviéndole con ello el hogar y su medio de trabajo a un esforzado escritor y su esposa, quienes han declarado que nunca olvidarán esta pequeña epopeya náutica vivida en el extremo continental de Chile.

