

REFLEXIONES

José M. García Palma
Capitán de Navío

Siempre es conveniente definir conceptos para posteriormente aplicarlos integralmente en todos los casos. Uno de estos conceptos, utilizado ampliamente por los aviadores navales, que creo tiene aplicación general, es el "Non return point", que traducido literalmente es "Punto de no retorno" y se refiere al instante en que durante una maniobra, si no se toma una acción el accidente es inevitable, o bien, al instante en que la acción a tomar se hace tarde.

Este punto así definido muchas veces no es fácil de precisar; sin embargo, siempre debe estar conceptualmente definido y conocido por el comandante de una unidad.

En efecto, es conveniente que los comandantes den la oportunidad a los oficiales de tomar el control del buque en pasos, canales, maniobras de atraque y largada, aproximaciones a boyas y demás situaciones que se presentan, con propósitos de entrenamiento y mayor conocimiento del área de operaciones, ya que teniendo el control y gobernando el buque es cuando se obtiene el conocimiento más sólido.

Si bien el comandante puede retomar el control en cualquier instante, debe hacerlo antes del "punto de no retorno". Consecuentemente, al entregar el control del buque debe tener determinado con anterioridad cuál es el punto de no retorno y cómo lo va a precisar. Con esto define para sí cuál es el margen de error que deja al oficial, dentro del cual le dará las recomendaciones pertinentes. El margen de error permitido es el comprendido entre la forma correcta de gobernar o maniobrar y el punto de no retorno.

Si la maniobra o navegación por algún paso es tan complicada o difícil que no deja margen de error, entonces no debe entregar el control.

Lo expresado no es algo matemático que se pueda medir con un instrumento. Muy por el contrario, es una apreciación subjetiva del comandante, pues depende de su percepción:

- de las condiciones marineras y evolutivas de su buque;
- del entrenamiento y tiempo de reacción del personal (hombre del *stand by*, válvula de maniobra, timonel, etc.); y
- de sus propias habilidades y capacidades.

Fácilmente se deduce que el margen de error irá aumentando a medida que aumente la experiencia del comandante y el entrenamiento de su personal. Por este motivo, normalmente no se entrega a ningún oficial el control del buque en los primeros meses después de haber asumido el mando.

También es conveniente destacar que el mayor margen de error no es fruto de una condición innata del ojo marino, sino de una mayor experiencia, preparación y conocimiento de quien ejerce el mando.

El oficial joven ha visto a su comandante maniobrar con destreza, pero lo que no sabe es que dicho jefe ha estudiado con anterioridad todos los antecedentes e información disponibles y sabe de memoria rumbos, marcaciones de seguridad, enfilaciones, etc., de todo cuanto le asiste para tomar las acertadas decisiones que hacen lúcida la maniobra.

Deseo dejar en claro que no soy el autor intelectual de los conceptos aquí vertidos. En efecto, como ya he dicho, el término "Non return point" es común en los aviadores, aunque se le emplea para indicar el punto en que por autonomía u otro motivo no se puede retornar al aeródromo de origen. La aplicación al gobierno de buques me la hizo ver hace tiempo uno de mis comandantes; sólo he definido con fines didácticos el "margen de error". ■