



¡SUBIR TRES PAÑOS DE LA CADENA DEL ANCLA, AL VELACHO!

BE "Esmeralda": Hechos Marineros de la Vida Real.

Fernando Pérez Quintas
Capitán de Fragata

INTRODUCCION

Que la mano de la divina providencia está presente en el diario accionar de las Unidades a Flote de nuestra Institución es, sin lugar a dudas, una realidad.

Que la complejidad de cada uno de los sistemas de los buques, la operación con elementos de alto riesgo, las precauciones de seguridad y los procedimientos, siempre dejan una puerta abierta en la cual actúan las leyes de Murphy y el azar, es otra realidad.

Cuando las circunstancias anteriores actúan unidas y se adoptan todas las medidas oportunas para prevenir, entonces el resultado final no pasa de ser una buena experiencia profesional, la cual se transmite y pasa a ser, en el tiempo, una anécdota que recordar.

Cuando no se conjugan ambas, estamos frente a un accidente potencial que lamentar.

Esto explica el extraño título de este episodio y el porqué de la situación algo insólita en que primero actuó Murphy y sus leyes y, posteriormente, la cadena fue nuestra aliada para cerrarle el resto de las puertas.

Acontecimientos.

El crucero de instrucción del BE *Esmeralda*, iniciado a mediados del año 1988, había finalizado el 28 de febrero de 1989. Antes del zarpe, se le había efectuado al buque, una acuciosa reparación en la cual, entre otros trabajos, se le había efectuado cambios completos en sus jarcias y alam-

bres, a la vez que recorridos e inspeccionados cada uno de sus arraigados, racas, etc, renovando aquellos que no estuvieran en óptimo estado. Dentro de las modificaciones se había cambiado el arbotante y reinstalado las cadenas de seguridad al velacho, segunda verga del palo trinquete. Esto permitió dar la vuelta al mundo y finalizar ese largo crucero en forma exitosa y con un muy buen resultado operativo de todos estos elementos.

El buque permaneció sólo 45 días en Chile, en los cuales debió efectuar automantenimiento y desembarcar y enviar a toda la dotación antigua con permiso y transbordados, embarcar y entrenar a la nueva dotación, reabastecerse para el nuevo viaje de 8 meses de duración, etc. Orgullosamente zarpaba a su nuevo crucero de instrucción, el cual ahora la llevaría a dar la vuelta al Pacífico incluido el mar de Bering e islas Aleutianas.

Al zarpe se iniciaron las tareas y rutinas de navegación e instrucción, con una considerable frecuencia en las maniobras generales, destinadas a obtener rápidamente seguridad y destreza en nuestra novel y joven tripulación, efectuando su primera recalada operativa en la isla de Bari, en las islas Galápagos.

Las latitudes bajas, no fueron obstáculo para encontrar luego del zarpe desde islas Galápagos, vientos favorables para navegar y continuar nuestro entrenamiento. En estas circunstancias se produjo nuestro próximo episodio.

El cambio efectuado al arbotante del velacho consistió en alargar su brazo con el objeto de que

la verga quedara más separada del palo y por lo tanto permitiera un mejor braceo para ceñir con el buque. Los nuevos elementos confeccionados bajo las más estrictas normas e inspecciones, fueron sometidos a toda clase de pruebas, las que evidenciaron óptimos resultados, a la vez que ya se habían probado durante el año anterior bajo rigurosos temporales, incluido el cruce del cabo de Hornos. De ello daban fe, entre otros, el contra maestre del buque, el oficial de maniobras y el segundo comandante, todos ellos integrantes de la antigua dotación. No obstante lo anterior, antes del zarpe desde Valparaíso se efectuaron pruebas con líquido penetrante a todos estos elementos, no encontrándose anomalías.

- Rumbo de Galápagos a San Diego, A.M.

¡Maniobra General! ¡Cargar y aferrar la cruz!

¡Atención! ¡Retirada trinquete!

Los guardiamarinas se retiraron a sus actividades diarias de clases, aclarando la cubierta principal. En ese momento se escucha un fuerte ruido y un golpe seco. Inmediatamente después, se aprecia como se golpea, en el herraje de bronce de un cáncamo de cubierta un objeto metálico, en el lugar en que habían estado los guardiamarinas, luego de bajar de sus vergas. Este objeto, después de rebotar entró al agua como un torpedo en miniatura dejando una estela blanca. Simultáneamente, la verga del velacho se estaba moviendo y apreciaba diferente.

Efectuadas las inspecciones, se constató que ésta se encontraba colgando de las cadenas recién instaladas para seguridad, fuera de su calzo en el arbotante. El pasador pivote que la unía a éste ¡se había quebrado justo después de bajar los guardiamarinas y aclarar cubierta! Demás está mencionar que esto dejaba no operativa la verga y por ende la cruz, mientras no se inspeccionara y/o reparara. Un problema interesante sobre todo cuando comenzaba el viaje de instrucción.

Soluciones.

La capacidad técnica de una Institución se puede, entre otros, evaluar por su capacidad de reacción ante los imprevistos y esto es ya algo conocido para nosotros.

En primer término, ASMAR (T) informó que, de acuerdo a planos, podía fabricar un nuevo pasador del arbotante del velacho y

enviarlo para que estuviera listo con todas sus pruebas efectuadas, a nuestra recalada a San Diego. Este podría ser instalado en puerto, con apoyo de una grúa desde tierra. Se solicitó su confección y envío.

En segundo término, ¿qué sucedería con la dotación y el prestigio del buque escuela de nuestra Armada, en su primera recalada a esta importante base naval de los EE.UU., sin poder izar sus velas y tampoco cubrir sus puestos de honores en las vergas a la recalada en Coronados? ¡Había que solucionarlo!

Los capitanes de alto, bajaron las piezas afectadas y analizadas "por un equipo de sabios", se determinó que la mano experta el tornero y la experiencia del soldador de a bordo, podían tornejar la pieza caída al agua y efectuar un tipo de soldadura especial, la cual aseguraría la verga en su lugar sin que se notara hasta la recalada. ¡Manos a la obra y a ejecutar la tarea!

Todo se efectuó con la calidad profesional de nuestro personal y luego de un arduo trabajo se montó, tras la larga e ingeniosa faena, el arbotante reparado, mientras el buque continuaba navegando.

Sólo que faltaba algo muy importante para el Comandante: ¡Las pruebas que certificaran la seguridad de la reparación de fortuna!

Con la experiencia y tranquilidad que otorgan los años en la mar, formuló los "requerimientos de alto nivel", en los cuales se deberían fundamentar las pruebas. Todo fríamente calculado, sólo que "éstas eran casi faenas egipcias".

Conclusión.

No se emplearía la vela del velacho, pero esta verga debería soportar la carga de su propio peso, más el peso de los guardiamarinas que cubrían en ella y, como toda prueba de elementos en que se trabaja con personal, debería tener un 100% extra de factor de seguridad.

Lo anterior originaría una prueba estática y dinámica, con varias toneladas de peso que habría que subir. ¿Cómo se efectuaría y obtendrían los elementos adecuados para subirlos a la verga?

- Solución: ¡Subir tres paños de cadena al velacho los cuales, por su peso, otorgan el factor de seguridad requerido. Al sostenerlos quedará efectuada la prueba estática y los cabeceos del buque le darán el movimiento que aumentará la carga como prueba dinámica!

A trabajar para desentalingar el ancla y proceder a la maniobra con trincas especiales, para proteger la verga en caso de que falle la reparación. El lector podrá imaginarse la cantidad de tecles, aparejos, dinamómetros y otros elementos solicitados por idea de todo tipo, desparramados por el castillo del buque y el palo.

¡Se subieron los tres paños de cadena deñ ancla que se requería y colgaron del arbotante recién reparado!

- Epílogo: La prueba resultó un éxito, los Guardiamarinas recalaron a San Diego como

correspondía, en sus puestos de honores en las vergas; nuestra institución había cumplido, una vez más, con la consigna del Almirante Cochrane, de que la palabra imposible está borrada del diccionario de la Armada de Chile.

Nadie se percató que el elemento de la verga que llegó y se cambió en San Diego, no fuera un mantenimiento de rutina.

Después de este y otros episodios, su Comandante recaló a Valparaíso, informando a su mando: ¡El viaje de instrucción cumplido conforme, sin novedad, mi Almirante!

* * *

