



EL RAYO QUE MATO A UN BUQUE *

Hugo Alsina Calderón **



En junio de 1944, el antiguo remolcador *Janequeo* a carbón, acababa de termi-

nar los ejercicios de tiro de la Escuadra en el golfo de Arauco, remolcando el blanco de superficie. Se dirigía de regreso a Lota con mal tiempo, viento fuerte del noroeste, lluvia y tormenta eléctrica. Cerca del buque se vieron surtidores de vapor, causados por descargas eléctricas que caían al mar. Se ordenó a la radio conectar las antenas directamente a tierra y verificar la conexión del pararrayos.

Habrían pasado tan sólo 20 minutos, cuando a bordo se sintió una terrible explosión, similar a la producida por el disparo de un cañón de 6". Los oficiales que iban de vigías en las alas del puente, cayeron a cubierta. El Comandante se aferró a un pasamanos y el timonel comenzó a gritar: "¿Para dónde vamos?". El Comandante miró el compás de gobierno y comprobó que éste giraba más rápido que una ruleta de casino de juego.

De inmediato se paró la máquina para evaluar los daños. La tremenda descarga eléctrica había caído, una parte en la proa, al lado del gaviete, sin producir más daño que quemar la pintura; y la otra parte a través del palo y la antena de la radio. El potencial eléctrico fue tan elevado que hizo saltar una chispa de 3 centímetros en el switch que conec-

ta la antena con tierra, y entró al equipo de radio del buque, un antiguo pero eficiente TR-3, famoso por los valiosos servicios que prestó en la Armada. El transmisor quedó totalmente quemado, el transformador casi fundido, las válvulas derretidas, lo mismo que el amperímetro de salida. Fue tan fuerte la conmoción, que saltó el vidrio del reloj naval de la radio y golpeó en el mamparo del frente, dejando su marca redonda. Afortunadamente en la máquina, generador y banco de baterías no pasó nada.

Sin embargo, lo más inquietante era lo que ocurría con el compás de gobierno, que había perdido totalmente su fuerza directriz y marcaba cualquiera dirección. Al subir al púlpito para verificar el compás magistral, sucedía lo mismo. Ya no cabía ninguna duda. El golpe de electricidad del rayo había sido tan potente y extraño que imantó completamente al buque, dejándolo como un imán permanente, donde no era posible que entraran las débiles señales del magnetismo terrestre para orientar a la aguja del compás.

Como no había guía direccional y tampoco la visibilidad permitía ver la costa, fue necesario guiarse por la dirección del viento, dejándolo ligeramente abierto por la banda de babor, igual que antes de la caída del rayo. Al cabo de poco más de una hora de navegación, se empezó a distinguir la costa y fue fácil reconocer la entrada a Coronel, donde estaba fondeado un destructor. El

* El presente artículo fue considerado como inédito, para su publicación en Revista de Marina, por haberse recibido junto a otras colaboraciones del autor, con más de un año de antelación a la edición del libro "Páginas del Mar", que lo incluye.

** Capitán de Navío.

Janequeo fue prolijamente examinado por expertos especialistas en electricidad y navegación, sin encontrar ninguna otra explicación, ni mucho menos una solución.

Se navegó después en convoy con la Escuadra hasta Talcahuano, donde el buque entró a dique. El casco fue calentado por cerca de un centenar de sopletes y golpeado por otro centenar de operarios del Arsenal Naval, ahora ASMAR. Este método es el que recomienda la Ingeniería de la Construcción Naval para desimantar cascos. Pero el fuerte magnetismo sólo disminuyó en parte. Los compases indicaban el norte magnético en forma muy débil y únicamente cuando todos los metales del buque estaban en la misma posición que tenían cuando cayó el rayo, lo que se controló por medio de marcas de pintura.

Una tarde, navegando de puerto Aldea a Valparaíso, con buen tiempo y excelente

visibilidad, de pronto el buque a rumbo según el compás, quedó navegando directamente hacia la costa frente a Los Vilos. ¿Qué había pasado? Sencillamente, un fogonero que tenía mucho calor en la caldera, movió la pipa o cachimba metálica para que entrara el fresco viento del sur, olvidándose de avisar al puente. Si esto hubiese sucedido de noche, podría haber ocurrido un grave accidente.

Todos los estudios, experiencias y posibles soluciones, no dieron resultado y como la nave era ya muy antigua y vieja, no valía la pena modernizarla instalándole motores diesel, alternadores y girocompás.

Finalmente, la Superioridad de la Armada decidió darla de baja y desguazarla.

Y fue así como un rayo, mató a un buque.

