

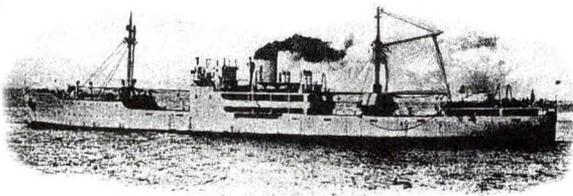


VAPOR A LA VELA

Hugo Alsina Calderón *

En agosto de 1965 el transporte *Angamos*, construido en Dinamarca, navegaba en muy malas condiciones de regreso de su tercer viaje a Punta Arenas en ese año. El buque había perdido gran parte de su potencia que originalmente ya era muy poca, la quema del petróleo era incompleta produciendo grandes columnas de humo negro por la chimenea, ensuciando en forma increíble la superestructura y lo peor, en las calderas se generaban llamas de retorno con frecuentes principios de incendio. No se había logrado, hasta esa fecha, determinar la causa exacta de estas fallas. El hecho es que el buque estaba completando su tercer viaje a un andar promedio de 5 nudos. Lo anterior obligaba a tomar extremas medidas de precaución en los pasos más peligrosos, tales como Tamar, Shoal, angostura Inglesa, golfo de Penas, Corcovado y canal Chacao.

La buena suerte había acompañado al viejo *Angamos* en la mayor parte de su travesía y faltaba sólo un día para recalar a Puerto Montt. El barómetro bajaba lentamente y los negros nubarrones presagiaban un mal tiempo aproximándose. Ya habíamos cruzado el paso Desertores cuando se desencadenó el temporal con toda la furia que es usual en esos parajes. El buque navegaba lentamente con fuerte marejada y viento duro del



NE. Serían aproximadamente las 3 de la tarde cuando una fuerte racha de viento sacó la proa del rumbo, casi norte, y lo hizo caer a babor. Fue inútil que el timonel pusiera toda la caña a estribor, el viento podía más y el buque siguió cayendo a babor hasta quedar con proa al sur. Fue llamado al puente el Ingeniero de cargo para darle instrucciones especiales. Felizmente había suficiente espacio para maniobrar. Se continuó rumbo al sur a mínimo andar, se levantó la presión de las calderas al máximo permitido y ya con buen andar se puso 15 grados de timón a babor para volver al rumbo original sin perder mucha viada por exceso de caña. Se logró llegar a buen rumbo para proseguir la navegación; sin embar-

go, esto duró poco tiempo. Otra ráfaga de viento volvió a sacar la proa de rumbo y quedó el buque nuevamente navegando al sur. Era realmente increíble que una nave de guerra no pudiese mantener su rumbo en un temporal que no era de los peores. ¿Qué hacer? El Comandante con el 2º y otros oficiales cambiaban ideas en el puente para buscar una solución. El Comandante tenía cierta experiencia velera pues había navegado en la fragata Lautaro. El oficial de maniobras recordó que el Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, el Almirante Sr. Balaresque, había exigido, con muy buenas razones que todas

* Capitán de Navío.

las embarcaciones del buque debían tener sus aparejos de velas en buen estado. Entonces nació la idea más curiosa que se pudiera imaginar. Si al *Angamos* se le izara una vela a popa, haría las veces de timón de viento introduciendo una componente con tendencia a orzar y así se podría mantener el rumbo norte. Manos a la obra. Todo el personal de cubierta a cooperar. Se juntaron varios aparejos, se unieron y se alistaron para ser izados en el palo de popa con maniobra improvisada, pero segura.

Por esas casualidades que depara el destino, ocurrió que en ese viaje iba como pasajero, con su señora, nada menos que el Director de Ingeniería de la Armada, que pronto se acogería a retiro, Contraalmirante Ing. Don Eduardo Malaree Barrére. El Comandante, gentilmente lo invitó a subir al puente. Allí se le explicó en detalle lo que estaba ocurriendo y lo que se pensaba hacer. Analizado el tema, se concluyó que era lo único posible intentar.

Así como se planeó, se ejecutó. Se aumentó la velocidad, se levantó la pre-

sión de las calderas, se cayó a babor con 15 grados de timón y en el momento oportuno se izó la improvisada vela a popa. El resultado fue evidente. La vela ayudaba a llevar la proa contra el viento, es decir del norte, que era el rumbo a que se debía navegar. Con la proa estabilizada se continuó viaje a unos 4 nudos de velocidad. El Almirante Sr. Malaree exclamó: "Increíble, si no lo hubiese visto y me lo contaran no lo habría creído", en su marcado acento galo.

Posteriormente el *Angamos* entró a reparaciones en Talcahuano y el personal de máquinas del buque descubrió que los ductos de aire hacia los quemadores estaban rotos y toda la presión se perdía antes de llegar a las calderas, razón por la cual el petróleo quemaba mal, con intenso humo negro y no se lograba potencia de vapor en la máquina recíproca que ese buque tenía. Reparada la falla, el buque fue entregado al nuevo Comandante en la milla medida, navegando a 11,5 nudos, sin humo y muy limpio.

