



“MAI NEI A MU`A NO”, PUNTO DE NO RETORNO

Percy Richter Silberstein *

El contexto histórico.

Transcurridos 17 años, es posible que al escudriñar en los rincones de mi memoria, no logre ser absolutamente preciso en ciertas fechas y otros datos mencionados, no obstante lo cual y en lo esencial, lo que relataré es la historia que ocurrió. Escribir este relato me ha permitido revivir con nostalgia épocas pretéritas, cargadas de emociones y aventuras, con el único propósito de compartir con mis camaradas de la Marina y de la Aviación Naval, un episodio del Bitácora de nuestro querido Albatros Dorado que estimo merece ser conocido con cierto detalle.

A fines del mes de marzo de 1988, como Comandante del Escuadrón de Exploración Aeromárítima VP-1, me correspondió el privilegio de aterrizar de Copiloto y en el asiento derecho, el primer avión Falcon 200 de la Armada, el Naval 301, en nuestra antigua Base Aeronaval El Belloto.

Nos esperaban diversas autoridades navales encabezadas por el Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Claudio Aguayo Herrera, el Comandante del antiguo Grupo Aeronaval, Capitán de Fragata Pedro Frioli Otonel, Delegaciones de todos los Escuadrones y por supuesto nuestras familias, con quienes en una sobria pero inolvidable ceremonia, matizada por los acordes de

una banda instrumental, compartimos momentos de alegría, orgullo y emoción, con la anhelada llegada e incorporación de este moderno avión jet para nuestra institución.

De esta forma culminaba en parte, una aventura que se había iniciado meses atrás, con nuestra llegada junto a otros pilotos navales a París, Francia, para iniciar el proceso de instrucción de vuelo, inspección y revisión técnica del primer avión Falcon 200 adquirido por la Armada de Chile, en el marco del antiguo proyecto de repotenciamiento de nuestro Poder Naval.

El Comandante de Aeronave a mi costado izquierdo, era el Capitán de Fragata Miguel Gallegos Solé, conocido por sus habilidades y amplia experiencia como piloto; había sido designado como ITO de este proyecto y había liderado el grupo de Pilotos Navales, Ingenieros y Personal de mecánicos especialistas que habían permanecido en ese país durante varios meses, para inspeccionar, recibir y traer este avión en vuelo a Chile.

El vuelo de traslado desde el Aeropuerto de Le Bourget a Chile vía islas de Cabo Verde en medio del Atlántico, Recife en Brasil y Asunción en Paraguay, debía terminar el día 16 de marzo, aniversario de nuestra especialidad, en las nuevas instalaciones, aún no utilizadas, del Aeropuerto de Viña del Mar en Concón.

* Contraalmirante. EM-AV.

Un problema técnico en el sistema hidráulico del avión, que se presentó un par de horas después del despegue de París, nos obligó a regresar, lo que retrasó en varios días el desplazamiento a Chile, impidiendo cumplir con la fecha dispuesta para nuestro arribo.

Anecdóticamente puedo recordar que en las islas de Cabo Verde, en donde sólo hicimos una escala para reabastecernos de combustible, militares de rostro adusto y piel azul de morena, nos acompañaron y vigilaron en todo momento en el aeropuerto, recordándonos con su poco amistosa actitud, que nuestro gobierno en Chile era un gobierno militar de línea cristiano occidental, mientras que el suyo también militar, era de una línea del comunismo duro.

Después de esa corta estadía logística, reemprendimos el vuelo con destino a Brasil, cruzando de noche el inmenso océano Atlántico, en una hermosa noche de luna llena.

En ese tránsito solitario, en una atmósfera de absoluta quietud y sin comunicaciones radiales durante un largo tiempo, los motores del Falcon mantuvieron imperturbablemente su empuje sin problema alguno. Comenzaba a ganarse mercedamente nuestra confianza.

El día 20 de marzo, encontrándose todo cuidadosamente organizado y preparado para nuestra recepción oficial en la nueva pista de Concón, incluida la familia naval, una humorada de las condiciones meteorológicas locales que redujo la visibilidad a un mínimo, obligó a última hora, a cambiar nuestro destino de aterrizaje y a nuestro avión, a demorar deliberadamente su aterrizaje unos 20 minutos, para permitir el desplazamiento terrestre del comité de recepción desde Concón a El Belloto.

En estas circunstancias, el “Negro Gallegos”, ratificando lo que yo conocía de sus habilidades de vuelo, hizo una aproximación de Manual de Vuelo al cabezal 26 y un preciso y corto aterrizaje,

el que nos permitió aclarar la pista sin viraje de 180° y salir directamente por Central, la calle de carreteo y desahogo de la pista.

Ello no era tan fácil en esta corta pista, dado la velocidad de aproximación de este avión y la carencia de un sistema de reverso en sus motores “turbofan”. Eso sí que este avión tenía unos excelentes frenos, dotados del en ese entonces novedoso sistema “antiskid”, que utilizaba la misma filosofía de los frenos ABS de los autos en la actualidad.

De esta manera dábamos término a este primer capítulo, plagado de aventuras, de intenso estudio, de anécdotas, de riesgos varios y de experiencias únicas en el continente europeo, acompañados del resto de esta dotación especial, integrada por el Capitán de Corbeta Jorge Raby Brieva, el Teniente 2° Tomás Ketels Nieto (Q.E.P.D.) y el Cabo 1° (Mc. Av.N.) Miguel Correa.

En el contexto de esta historia y comentarios, no puedo dejar de recordar e indicar al marino-lector que hasta aquí me ha acompañado, que de manera incomparable, la carrera naval ofrece como valor agregado a su proyecto de vida, una cadena interminable de aventuras distintas, desafiantes e inolvidables, que le otorgan a mi juicio uno de sus atractivos más potentes para el espíritu de un hombre. Tomándome varias licencias en este relato, “uno partido por fome” podría calificar a nuestra carrera naval.

La incorporación del F-200 Naval 301 a la Aviación Naval.

Siendo lo anterior sólo la antesala de la aventura que quiero relatar, voy a acelerar el paso en lo descriptivo de esta introducción. La incorporación de este avión al Escuadrón VP-1 no estuvo exenta de dificultades y de la comisión de errores por parte de sus entusiastas pero aún inexpertos pilotos en el nuevo modelo, afortunadamente sin graves consecuencias.

La calificación de Comandantes de Aeronaves que habíamos obtenido en Francia se apegaba a un estilo de pilotos de líneas aéreas, es decir Ground School de tres semanas, simulador de vuelo durante dos semanas y finalmente otra semana para aprender a volar el avión; en resumen, con alrededor de 6 horas efectivas de vuelo cada uno, obtuvimos nuestra anhelada calificación. No era mucho debo decir, si teníamos por delante la misión de volar “operativamente” el avión y no sólo viajar de un punto a otro, como es en esencia un vuelo comercial.

Viviendo en un departamento amoblado que habíamos arrendado en el sector de la Place de Clichy, a pocas cuadras del famoso Moulin Rouge, todos los días nos dirigíamos al Aeropuerto Internacional de Le Bourget a cumplir con nuestras responsabilidades ante el Centro Internacional de Vuelo y ante una sede aeronáutica de la fábrica Dassault, que realizaba el mantenimiento programado del avión.

En cada una de estas tareas, siempre aprecié con fría objetividad, que la Armada de Chile nos había preparado adecuadamente en lo profesional y nos había entregado las herramientas necesarias para cumplir con nuestras responsabilidades y dejar bien puesto el nombre de nuestra institución y de nuestro país.

Evidentemente, no era la primera ni la última vez que marinos chilenos cumplían con éxito y discreción una tarea compleja en el extranjero, sin más supervisión que los dictados de la propia conciencia, dotada de los “antivirus multipropósito” que nos entrega tempranamente la formación naval.

El resto del tiempo en Francia se utilizó en los vuelos de prueba, evaluación y aceptación del avión, lo que realizamos periódicamente en un área especial, ubicada al norte del canal de la Mancha o canal Inglés y alejada de las redes de aerovías existentes en el sector.

El inglés con acento latino por una parte y con acento francés por la otra,

fluía radialmente por el espacio sin mayores dificultades, permitiendo cumplir las instrucciones que la autoridad aeronáutica nos impartía.

De regreso en Chile, el entrenamiento con un cierto matiz “on the job training” continuó con esfuerzo, dedicación y pasión, orientado a consolidar los recientes chequeos de pilotos y copilotos en el modelo. Además, la hermosa e imponente silueta del avión era un poderoso estímulo visual y adicional para nuestra tarea.

No bastaba el visto bueno formal entregado por el Flight Internacional Centre con base en Le Bourget; teníamos que sentirnos objetivamente diestros y seguros en este avión y para ello hacía falta acumular más horas de vuelo y permitir con el discurrir de los primeros meses, que esa experiencia decantara en nuestros discos duros y extremidades.

Pero el tiempo apremiaba, había que iniciar las operaciones para las cuales se había resuelto esta adquisición y en forma previa e imperativa, había que evaluar práctica y rigurosamente las características de vuelo y “performance” de este avión en los escenarios más exigentes del territorio nacional.

Mi 2º Comandante en el Escuadrón, piloto de excepción y carreta desde nuestra formación como pilotos en Sudáfrica años atrás, el Capitán Raby, me acompañó en esta desafiante programación de vuelos operacionales en el litoral austral.

Modestia aparte, hicimos un trabajo serio y trascendente en esta evaluación, para lo cual conté con la necesaria libertad de maniobra y respaldo de mis superiores directos.

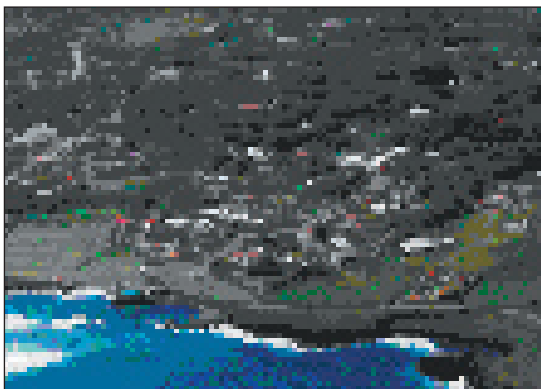
Las exigencias operacionales generadas desde nuestra visión y convicción operativa como Oficiales Jefes y Pilotos antiguos en esta tarea, nos hicieron enfrentar en ocasiones situaciones límites, que con algo de suerte y habilidad pudimos superar con éxito.

Hay algunas de ellas que seguramente jamás olvidaremos, como fueron los primeros aterrizajes nocturnos en las pistas de los aeródromos de Von Schroëders en Dawson y Gama Zañartu en Puerto Williams.

Al poco tiempo de regresar desde Punta Arenas al norte, nos llegó la notificación de una importante comisión del servicio con el Naval-301, que dio origen a un zafarrancho profesional para preparar adecuadamente su cumplimiento.

No era, como se dice ahora, un tema menor llegar por primera vez en un avión naval a isla de Pascua, transportando al Comandante en Jefe de la Armada, el Almirante José Toribio Merino Castro y a su distinguida esposa, la señora Margarita Riofrío de Merino, para presidir la ceremonia de conmemoración del Centésimo Aniversario de la Toma de Posesión de esta isla por el distinguido Capitán de Fragata Policarpo Toro Hurtado, llamada Rapa Nui por sus habitantes.

Para los pilotos era un doble honor, si además tomábamos en cuenta que el Almirante Merino además de C.J.A., era el aviador naval más antiguo en la Institución, al habersele otorgado mercedadamente el título honorario en el año 1984, por su gran apoyo al desarrollo y fortalecimiento de nuestra Fuerza Aeronaval.



Hanga Roa.



Imposición de Piocha al Almirante don José Toribio Merino Castro.

El origen y propósito de la comisión.

La importante e imponente ceremonia que se realizaría el 9 de septiembre de 1988 había sido organizada por la Escuadra, al mando del Vicealmirante Jorge Martínez Bush, la cual se había desplazado con antelación con la totalidad de sus unidades, transportando a bordo los restos del Comandante Toro.

Estos restos debían ser desembarcados en un féretro pequeño, los que acompañados de una Fuerza de Presentación y de la banda instrumental de la Escuadra, serían trasladados en un solemne cortejo fúnebre a su morada final, en la plaza Policarpo Toro Hurtado, para ser enterrados a los pies de un hermoso y sobrio busto de bronce.

A su costado, un busto del Rey Atamu Tekena, recordaba al monarca pascuense, con quien, asistido por el Consejo de Jefes de Rapa Nui, se convalidó la venta y posesión de esta isla.

Este distinguido Oficial de la Armada había tenido una destacadísima trayectoria en su carrera naval, participando meritoriamente en el Combate Naval de Angamos, en el Desembarco de Pisagua y en el Bloqueo Naval de Iquique, entre muchos otros hechos relevantes que registra su paso por la Institución.

En 1886 y como Instructor de Guardiamarinas a bordo de la Corbeta *Abtao*, efectuó un viaje de instrucción a Costa

Rica, El Callao, islas Galápagos e isla de Pascua.

Encontrándose en esta isla, hizo un levantamiento hidrográfico y luego escribió un informe en el que recomendaba su adquisición para Chile, habida cuenta de las ventajas económicas que conllevaría su posesión una vez abierto el canal de Panamá.



Capitán de Fragata
Policarpo Toro Hurtado.

La Armada acogió este informe y lo elevó al gobierno del Presidente Manuel Balmaceda, quien se interesó en la idea y comisionó al Oficial para trasladarse a Pascua y Tahití, para estudiar la adquisición de la isla.

Con ocasión del viaje de la Goleta *Paloma* a Tahití, durante la recalada a Pascua el 19 de octubre de 1887, estableció los primeros contactos con los isleños, dueños de las tierras, para intentar llegar a un acuerdo económico.

En mayo de 1888, como Comandante del Transporte *Angamos*, fue comisionado por el Ministro de Colonización a Tahití, para cancelar dos de las escrituras de compra de isla de Pascua.

Dado que la tercera escritura quedaba pendiente por estar los títulos de litigio en Francia, el Comandante Toro propuso el arriendo de los derechos por diez años, comprometiendo sus propios recursos con los pagos, los que le serían reintegrados años después por el gobierno, produciéndole, inexplicablemente, una afligida situación económica personal durante ese prolongado tiempo.

El 9 de septiembre de 1888, tomó posesión oficial de isla de Pascua en nombre del Gobierno de Chile, incorporando así esta isla al territorio nacional.

Cien años desde que este destacado

y visionario Oficial de Marina hiciera efectivo el dominio de esta isla para el estado chileno, era sin duda una fecha y ocasión memorable, que debía recordarse y celebrarse con una muestra solemne de reconocimiento y gratitud de la patria y de la Armada de Chile en particular.

La presencia del Almirante Merino, en su condición de miembro de la Honorable Junta de Gobierno y de Comandante en Jefe de la Armada, otorgaría a esta ceremonia la solemnidad debida.

Los preparativos del viaje.

No existiendo previamente en la Aviación Naval, aviones con un alcance franqueable suficiente para llegar a isla de Pascua, evidentemente carecíamos en nuestra organización con antecedentes y experiencias propias que nos permitieran iniciar los estudios y preparativos apropiados para este inédito y desafiante vuelo.

En todo caso y desde un principio, existía claridad de que la "performance" del Falcon 200 si bien superior a la de nuestros nobles P-111, no era suficiente para volar las 2.000 millas náuticas que separaban aproximadamente, este mágico triángulo volcánico del territorio continental.

Era necesario hacer una escala en isla San Félix y reabastecernos de combustible en ella para emprender el segundo tramo con el máximo de litros de A-1 que era posible introducir en los estanques, consideración básica que probaría más adelante su trascendencia.

El único aspecto que requería una coordinación precisa, era la cantidad de combustible que reabasteceríamos en la isla, dado que por un problema de contaminación en los estanques principales, el combustible se entregaría en tambores sellados de 200 litros, los que serían oportunamente trasladados a la isla por vía marítima.

Los antecedentes y experiencias de vuelo para esta travesía fueron conseguidos a través de canales técnicos con



Isla de Pascua, Rapa Nui.

la empresa Lan Chile y fueron valiosos y múltiples.

En esencia había que considerar las condiciones meteorológicas que encontraríamos en ruta, las que en ausencia de malos tiempos, presentarían en la mañana vientos ligeros del weste, para en hora de la tarde intensificarse y alcanzar como máximo unos cincuenta nudos.

Había también que considerar ciertas restricciones aeronáuticas respecto al desfase que debía existir entre un vuelo y el siguiente a esta isla, para a falta de pistas alternativas en el área, mantener siempre la posibilidad de desviar al segundo avión de regreso a su aeropuerto de origen, en caso de que el primer avión al arribar, se viera envuelto eventualmente en un accidente aéreo que dejara temporalmente inutilizada la pista y con ello dejar al otro avión en vuelo en una situación crítica y sin salida.

Había que considerar también que nuestro equipo de navegación Omega proveía la posición del avión con una marcadamente menor confiabilidad

y precisión que los sistemas actuales de navegación GPS (Global Position System), alimentados en sus procesos internos por señales satelitales.

El sistema Omega frecuentemente usado en esa época, consistía en una red de trabajo de 8 estaciones transmisoras VLF (10-13 khz.), localizadas alrededor del mundo que proveían una cobertura global de señales para la navegación aérea y marítima.

Estas señales en virtud de su baja frecuencia, podían ser recibidas por los equipos de navegación a miles de millas de distancia de las estaciones terrestres, los cuales mediante un proceso interno de medición y cálculo de sus niveles de señal y con un origen identificado y conocido, calculaban la posición de la aeronave.

Como es sabido, estas señales pueden ser afectadas por las condiciones de propagación (absorción de la capa polar, actividad solar inusual, actividad electrostática, etc., etc.), degradando la precisión de la posición propia procesada.

En condiciones normales y recibiendo una señal apropiada de tres o más estaciones, el margen de error de la posición propia fluctuaba entre 2 y 4 millas náuticas.

Había también que alimentarlo en forma manual con algunos parámetros de vuelo que el equipo no obtenía automáticamente.

Aun así nos parecía suficiente para el vuelo, más aún si con el mismo equipo habíamos sido capaces de hacer el vuelo desde Francia a Chile con seguridad y precisión.

Con una autonomía del orden de las 4 horas y 45 minutos, una velocidad Mach de 0.75 para máximo alcance (unos 400 nudos de velocidad terrestre), un viento máximo de cincuenta nudos y un reabastecimiento total de combustible en nuestra Estación Aeronaval, el vuelo debía ser “piece of cake”.

La ruta fue cuidadosamente preparada, el Plan de Vuelo cursado con ante-

lación, el avión y todos sus elementos y sistemas revisados, los repuestos críticos y consumos técnicos embarcados y el reabastecimiento de combustible en San Félix, de acuerdo a los consumos previstos coordinado con la suficiente antelación

Las colaciones de la dotación fueron elaboradas, pese a preverse una "mejora de rancho VIP" que surgiría espontáneamente desde la cabina de pasajeros y se coordinaron todos los requerimientos de nuestro C.J.A., debida y oportunamente satisfechos.

Esta coordinación doméstica y protocolar la habíamos hecho una y otra vez con el Ayudante de Ordenes del Almirante, el Capitán de Corbeta Gustavo Jordán Astaburuaga, quién además viajaría con su señora Sarita Palet.

El "Comex", vuelo del primer tramo.

Considerando que la ceremonia se realizaría durante la mañana del día 9, se resolvió hacer el vuelo el día anterior, despegando a medio día, desde la nueva pista aeronaval en Concón.

El Almirante Merino, la Sra. Margarita y toda la comitiva viajarían por tierra desde Santiago y se embarcaría en nuestra nueva y aún sin uso Base Aeronaval Viña del Mar.

Al llegar a la Base, nos enteramos que en la mañana en Santiago habían asistido a una misa realizada por un Capellán en su residencia y quedamos con la duda si ello era habitual o motivada por el especial viaje que teníamos por delante.

Despegamos finalmente con destino a San Félix, a 1.100 kms. de distancia (600 mn.), realizándose el vuelo sin novedad y de acuerdo a lo previsto, salvo que el viento máximo que habíamos previsto que podría presentarse fue superado y alcanzó entre 60 y 70 nudos desde el weste, es decir viento de nariz o por la proa, lo que obviamente afectó y redujo nuestra velocidad real de desplazamiento sobre la tierra.

Alrededor de las 15:00 horas, aterrizamos en la isla sin novedad, estaba parcialmente despejado, visibilidad horizontal sobre los 10 kilómetros y vientos suaves.

Mientras el Almirante y sus acompañantes se dirigieron a tomar un café en la Cámara de Oficiales, el Piloto al Mando especialmente designado para esta ocasión, el Comandante Gallegos y yo de Copiloto, nos quedamos en el avión para realizar los chequeos post y nuevo prevuelo, y supervisar el reabastecimiento de combustible del avión, que debía realizarse con una bomba eléctrica portátil instalada en los tambores reservados para la ocasión.

Riesgos calculados.

En la vida de un marino y particularmente de un aviador naval, la problemática de los riesgos calculados inserta en el proceso de toma de decisiones, es una materia compleja y consubstancial con la formación de un profesional de la guerra en el mar.

En este contexto, resulta conveniente observar que el marino que ha orientado su vida y carrera naval a las actividades operativas, tanto en el aire como en y bajo el mar, en innumerables ocasiones deberá enfrentar y resolver el dilema de distinguir cuales son los riesgos, siempre calculados, que la misión hace necesario asumir y cuales, por apartarse de la misma o ser excesivos frente a la situación que se vive, deberán dejarse de lado.

Volviendo a nuestro relato, todo parecía ir bien hasta que terminada la faena de combustible y habiendo dejado todos los tambores vacíos, el Cabo Correa, Capitán de Aeronave del Naval 301, mecánico preparado, hábil y de toda nuestra confianza profesional, se aproxima a nosotros para plantearnos con cara de preocupación que habiéndose utilizado todos los tambores disponibles para esta faena y de combustible limpio, faltaban

aún alrededor de 600 litros para llenar los estanques de las alas, unos tres tambores más aproximadamente.

Con cara de desconcierto y enojo, no podíamos entender que había ocurrido y urgía una decisión in situ, sin consulta a nadie, sin apoyo de nadie, no había tiempo para inventar soluciones provistas desde el continente y llegar a tiempo a la ceremonia.

Era nuestra responsabilidad como pilotos navales el intentar resolver este problema.

Al preguntar el Comandante Gallegos por la posibilidad de haber otros tambores de combustible en la isla, la respuesta segura e inmediata del Jefe de la Estación volvió a confirmar lo que sabíamos, quedaban unos pocos que se habían descartado por tener su combustible contaminado.

El Negro Gallegos, serio me miró y preguntó ¿Copilot, qué hacemos? Ante esta pregunta que ya la había hecho mía, consulté a mi vez al Jefe de la Estación cuál era la causa de la contaminación y en qué grado.

Al enterarme que el factor era contaminación por agua y que pese a estar fuera de límites, los valores no eran disparatados, razoné, intuí y disparé:

Mi Comandante, el contaminante es agua, en un rango moderado y si echamos este combustible contaminado en los estanques de las alas, al mezclarse con cantidades de combustible no contaminado y muy superiores en cantidad, los efectos de la contaminación deberían diluirse y disminuir sus efectos. Echemos este combustible.

El Negro me miró y en su bien otorgada calificación de Comandante de Aeronave contestó: Echemos.

La decisión obviamente quedó en el seno y discreción de la tripulación de vuelo del avión y no en sus pasajeros. A los pocos minutos la faena de combustible quedó terminada y nuestros pasajeros VIP regresaron para embarcarse.

Los motores partieron sin acusar recibo de algún cuerpo extraño en el combustible y el tema tempranamente lo dimos por superado. Aún no sé sin una razón técnica y químicamente aceptable.

El vuelo del segundo y extenso tramo.

Debemos haber despegado alrededor de las 16:15 horas, con destino a isla de Pascua, rumbo 265, velocidad mach 0.78, montando hasta alcanzar nuestro nivel de vuelo 280, es decir 28.000 pies.

Faltaba volar alrededor de 3.000 kilómetros (1.600 mn.) para llegar a nuestro destino, nos debía esperar una pista parecida a otras, pero desconocida hasta ese entonces. En fin, siempre ha habido una primera vez para una pista de aterrizaje y para muchas cosas más.

Durante la fase de ascenso a nuestro nivel de vuelo, comenzamos a controlar todos los parámetros de vuelo del avión para constatar lo que estaba previsto, velocidad, razón de montada, ajuste de potencia, temperatura y presiones de los motores y sistemas, flujo de combustible, niveles de combustible, sistema de navegación, etc., etc.

Todo transcurría como debía suceder, con excepción del viento de nariz, ahora de 80, no de 70 nudos.

Con la distancia franqueable que era capaz de volar el avión, esa magnitud de viento e incluso una superior, era posible absorberla durante el trayecto remanente.

Hasta ese momento no había concedido mayor análisis y preocupación a la idea y probabilidad que el vuelo pudiese abortarse por un motivo u otro.

Era algo unimaginable que el Comandante en Jefe de la Armada no llegara a la isla de Pascua como estaba planificado y no presidiera la ceremonia de conmemoración del centenario de su toma de posesión.

Pero el vuelo continuaba y el viento en altura seguía aumentando su intensidad.

Debíamos cumplir las exigencias de una tríada fundamental en la

aviación, VOLAR-NAVEGAR-COMUNICARSE. Esta última habría de resentirse durante ciertos períodos debido a las distancias en cuestión.

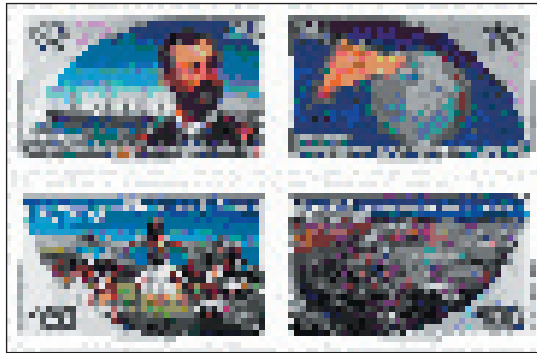
Estábamos enfrentando la existencia de una corriente de chorro en altura, en contra de nuestra dirección de avance, que no habíamos previsto ni tampoco los meteorólogos que habían confeccionado nuestro pronóstico de ruta.

El viento superó los 100 nudos, mientras el Comandante Gallegos y yo explorábamos alturas de vuelo ligeramente superiores e inferiores a los 28000 pies, intentando encontrar vientos más moderados.

Cualquier cambio de nivel sin un resultado positivo, afectaba nuestras posibilidades remanentes, por el combustible requerido en exceso para restituir el perfil original de vuelo. Toda decisión debía pasar por un análisis de suma y resta.

Nuestra esperada "ground speed" de 400 nudos había descendido de los 300 nudos y ya la situación nos había puesto, cada vez más serios y concentrados en todos los aspectos del vuelo.

Aun así, siempre recuerdo con satisfacción que junto al natural ambiente de seriedad, concentración y preocupación que se introdujo en la cabina de vuelo, también se hizo patente en virtud del entrenamiento y de la confianza en nosotros mismos, que manteníamos una actitud de absoluta serenidad y profesionalismo ejemplar, toda vez que nos sentíamos con el control de la situación y teníamos conciencia que no nos encontrábamos en una situación límite. No todavía al menos.



Filatelia.

Creo que lo que sucedió en esa cabina es un buen ejemplo de lo que hoy se denomina coordinación de cabina y se instruye y entrena al respecto.

Punto de No Retorno.

Acercándonos al "Punto de No Retorno" calculado para el viaje, es decir a la posición del avión en que una vez traspasado, no es posible regresar y alcanzar en vuelo el aeropuerto de origen, el viento había alcanzado los 120 nudos y se mantenía estable en esa intensidad, lo que nos permitía desarrollar una velocidad terrestre de 280 nudos.

De acuerdo a nuestros cálculos de navegación y a la razonable estimación de que el viento difícilmente podría aumentar aún más, debíamos llegar a nuestro destino con una reserva de combustible del orden de los 40 minutos.

Ante ese panorama y de común acuerdo entre pilotos, decidimos continuar el vuelo a Pascua, informando al Almirante Merino que habíamos llegado al "Punto de No Retorno".

No hubo pronunciamiento alguno al respecto, pienso que no tenía porque haberlo si nuestras preocupaciones no le habían sido transmitidas.

Llegó el "Ayudor" a la cabina a acompañarnos y a observar en silencio nuestro trabajo. Hace rato que había anochecido y la oscuridad en el horizonte era absoluta. El estable y confiable sonido de las poderosas turbinas de 5200 libras de empuje cada una, de alguna forma nos transmitían confianza.

Pero el viento no había alcanzado aún su máxima intensidad. Comenzó lenta pero sostenidamente a aumentar hasta alcanzar los 160 nudos, reduciendo

nuestra velocidad terrestre ahora a sólo 240 nudos, muy lejos de la velocidad que considerábamos normalmente para la planificación de cualquier operación.

Era como una jugada demasiado sucia de la naturaleza, esto de seguir aumentando después del Punto de No Retorno.

Nuestra concentración era absoluta y por necesidad y única vez en mi trayectoria de piloto, estimé necesario calcular cada dos minutos el combustible consumido en ese tiempo y considerar el nuevo peso del avión para el óptimo ajuste de potencia correspondiente.

De esta forma, a través de la indicación decimal de un instrumento digital, cada dos minutos reducía el ajuste de la potencia de empuje del avión, para optimizar el rendimiento del consumo de combustible y volar la máxima distancia posible.

En silencio cómplice pero solidario, el Capitán Jordán abandonó la cabina y nos dejó solos y concentrados en nuestra tarea. En todos los cálculos siguientes, seguíamos llegando a nuestro destino aunque cada vez con menos combustible de reserva. Seguíamos muy tranquilos y exigiéndonos al máximo.

Tierra “ a la vista “.

Aproximadamente a unas 140 millas de la isla, nuestro radar meteorológico captó por primera vez el eco de tierra firme y nos mostró su anhelada silueta. Ese hecho nos transmitió definitivamente una inyección de confianza y seguridad en lo que estábamos haciendo, toda vez que al fin después de casi cinco horas de vuelo, podíamos confirmar nuestra distancia real a nuestro destino y descartar una falla en nuestro equipo de navegación.

Todo se hacía ahora fácil, fluido y “under control”. Comenzamos el descenso suave a unas 80 millas náuticas de la isla, disminuyendo la potencia al mínimo suficiente y explotando las excelentes condiciones de planeo del avión.

El bajo nivel de combustible que presentaban los indicadores, difícil de leer, nos llevaba a concluir que aterrizaríamos con el equivalente a unos 20 ó 30 minutos de reserva.

Establecido el contacto radial con la Torre de Control del Aeropuerto Internacional de Mataveri y de acuerdo a sus instrucciones aeronáuticas, no podíamos dirigirnos a aterrizar directamente a la pista, toda vez que por el viento existente y la orientación de la pista, lo debíamos hacer de weste a este.

Aun de noche, la visibilidad horizontal estaba excelente y las luces de aproximación de esta extensa pista de 3300 metros nos confirmaban la proximidad de nuestro destino.

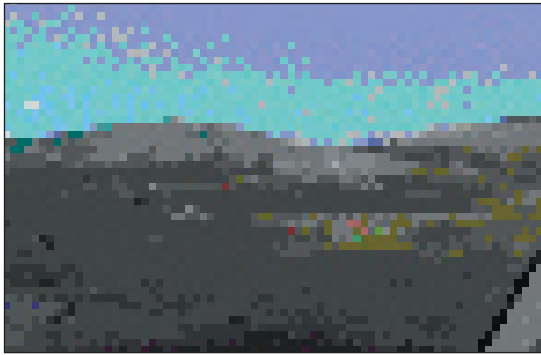
El Comandante Gallegos sentado nuevamente en el asiento izquierdo, su posición favorita, aterrizó el avión con suavidad en las proximidades del cabezal “10”, aproximadamente a las 21:30 horas.

Al toque de ruedas en la pista y mientras cumplía los procedimientos que me correspondían como copiloto, pude advertir como se encendía y permanecía así, una luz de alarma de color amarillo que indicaba bajo nivel de combustible. Ello significaba que habíamos aterrizado con el equivalente a unos 12 a 15 minutos de vuelo remanentes, confirmando la acertada decisión de haber permitido el carguío de los tres tanques de combustible contaminado.

Epílogo.

El cambio de switch fue instantáneo. Rápidamente cambiamos nuestra configuración, rostro y actitud para convertirnos nuevamente en pilotos “estándar VIP”, bajando por la escala del avión y adoptando nuestra posición de saludo militar para despedir a nuestro Comandante en Jefe, la señora Margarita y a su reducida comitiva.

Indudablemente había una gran expectación a nuestra llegada. Muchos



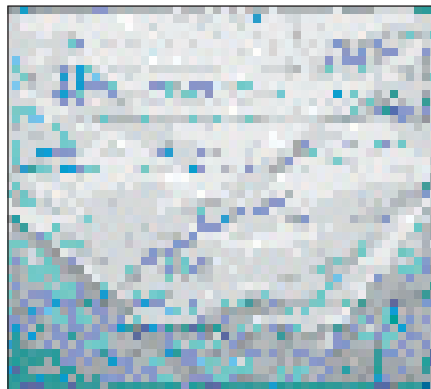
Aeropuerto Internacional de Mataverí.

Oficiales de la Escuadra, entre ellos el Oficial de Operaciones, Capitán de Fragata Eduardo Schnaidt Parker, nos relataban la profunda preocupación que había despertado nuestro prolongado vuelo y las medidas adoptadas en previsión de la emergencia que suponían se habría de producir con nuestro avión amarizando por falta de combustible.

Más de una hora antes de nuestra llegada, el C.J.E. había dispuesto el zarpe de emergencia del remolcador ATF *Jane-queo* para intentar interceptar y ubicar el Naval 301. Encontrar de noche y aún flotando el avión, era evidentemente una visión un tanto optimista. Minutos antes de nuestro aterrizaje, se había ordenado algo semejante a la PFG *Lynch*, que no alcanzó a cumplirse al producirse nuestro arribo.

Adicionalmente, en esa conversación, nos enteramos de que una hora antes de nuestro aterrizaje, un fuerte temporal de viento y lluvia azotó la isla y dejó temporalmente la pista "cerrada", fuera de operación, por mala o nula visibilidad.

Para hacer la situación aún más preocupante en tierra, la visibilidad reducida por la fuerte lluvia, se mantuvo en esta condición durante un tiempo



prolongado y superior al habitual, lo que generó una gran incertidumbre respecto a su término.

El intento de hacernos llegar esta información, mientras realizábamos la fase final del vuelo, fue rechazado por el Comandante Schnaidt por considerar que en la situación en que nos encontrábamos, una información de esa naturaleza sólo iba a producir una mayor tensión en nosotros, los pilotos del Naval 301, sin beneficio alguno en compensación, al carecer totalmente de otras alternativas para evadir esta dificultad.

La sabiduría y el acertado criterio aplicado por este Oficial Jefe con su decisión de mantener silencio en tan singular escenario, nunca dejaron de impresionarme, en una suerte de lección profesional que no he olvidado.

Así también sobre la base de esta experiencia, no pude dejar de pensar posteriormente y en innumerables oportunidades, hasta que punto las decisiones que uno toma en ciertas ocasiones, supuesta y correctamente basadas exclusivamente en factores estrictamente técnicos, en oportunidades no pueden hacer abstracción de otros "ingredientes", como era del caso, el transporte del C.J.A. a una importante e impostergable ceremonia.

Nunca tuve oportunidad de confirmar hasta que punto el Almirante Merino tuvo conciencia de los riesgos que enfrentamos y superamos en este vuelo. Pero conociéndole por su sagacidad notable

para advertir todo lo que sucedía en su derredor, dificulto que no haya percibido lo que enfrentamos en vuelo.

Lo que sí me consta es que después de la llegada a la isla, escribí de puño y letra un mensaje a la Comandancia de la Aviación Naval, enviando un Bravo Zulú de felicitaciones, por el

histórico primer vuelo de la Aviación Naval a la isla de Pascua.

Quince años después y para mi sorpresa como Comandante de la Aviación Naval en ese período, recibí del Comandante Miguel Gallegos el original de este mensaje, escrito por el Almirante Merino con su lapicera, el que dejé en un lugar especial del recién inaugurado Museo Aeronaval en la Base Aeronaval “Viña del Mar”, a bordo del avión P-3 Naval- 401.

Después de la inspección post vuelo y cambio de tenuta correspondiente, fuimos invitados a una estupenda recepción de bienvenida a nuestro C.J.A. en la Hostería Hanga Roa, en donde recuperé el humor y el sentido del ridículo, cuando una bailarina de un grupo de danza nativa me sacó a bailar y con una sensualidad evidente, me dejó en una incómoda posición y me expuso a las risas aprovechadoras de mis camaradas presentes.

Esa noche volví a fumar, después de tres meses de haberlo dejado completamente. Estimé que me lo merecía.

En la mañana del día 9 de septiembre de 1988 y tal como se había planificado, participamos en una imponente e inolvidable ceremonia, para dar sepultura definitiva en la isla de Pascua, al Capitán de Fragata Policarpo Toro Hurtado.

En tal circunstancia y al hacer uso de la palabra, el Comandante en Jefe de

la Armada expresó con su característica profundidad y sabiduría: “El próximo paso es pasar a una forma oceánica de pensar y crear la nación del siglo XXI; eso es Oceanopolítica. Pareciera que sólo así haremos del mar el motivo superior que una a todos por sobre lo pequeño y cotidiano, en el gran esfuerzo nacional de la conquista de los espacios marítimos...”

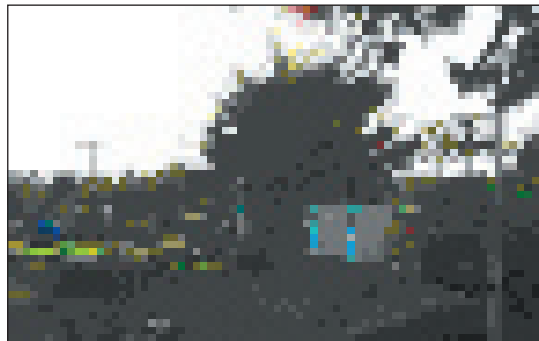
En la tarde, los tripulantes del N-301 dispusimos de cierto tiempo libre para realizar un corto e interesante tour por la isla, después de lo cual iniciamos los preparativos para el vuelo de regreso.

Al día siguiente, en horas de la mañana, iniciamos el vuelo de regreso al continente. Esta vez sin VIP a bordo, en atención a que el Almirante Merino debió regresar a Santiago el día anterior en un vuelo comercial, debido a otros importantes compromisos de su recargada agenda.

Con un viento de altura predominante del weste e intensidad de 50 nudos, exactamente de acuerdo a los vientos habituales que siempre debimos encontrar, pero ahora jugando a favor de nuestro avance, volamos de regreso a nuestro nido, Viña, de manera directa y sin escalas.

Los impertérritos y misteriosos Moais, desplegados en el contorno de esta isla, fueron testigos de este despegue y del término de una gran aventura, casi sin retorno, pero Dios estuvo con nosotros.

* * *



Plaza Comandante Policarpo Toro en isla de Pascua.