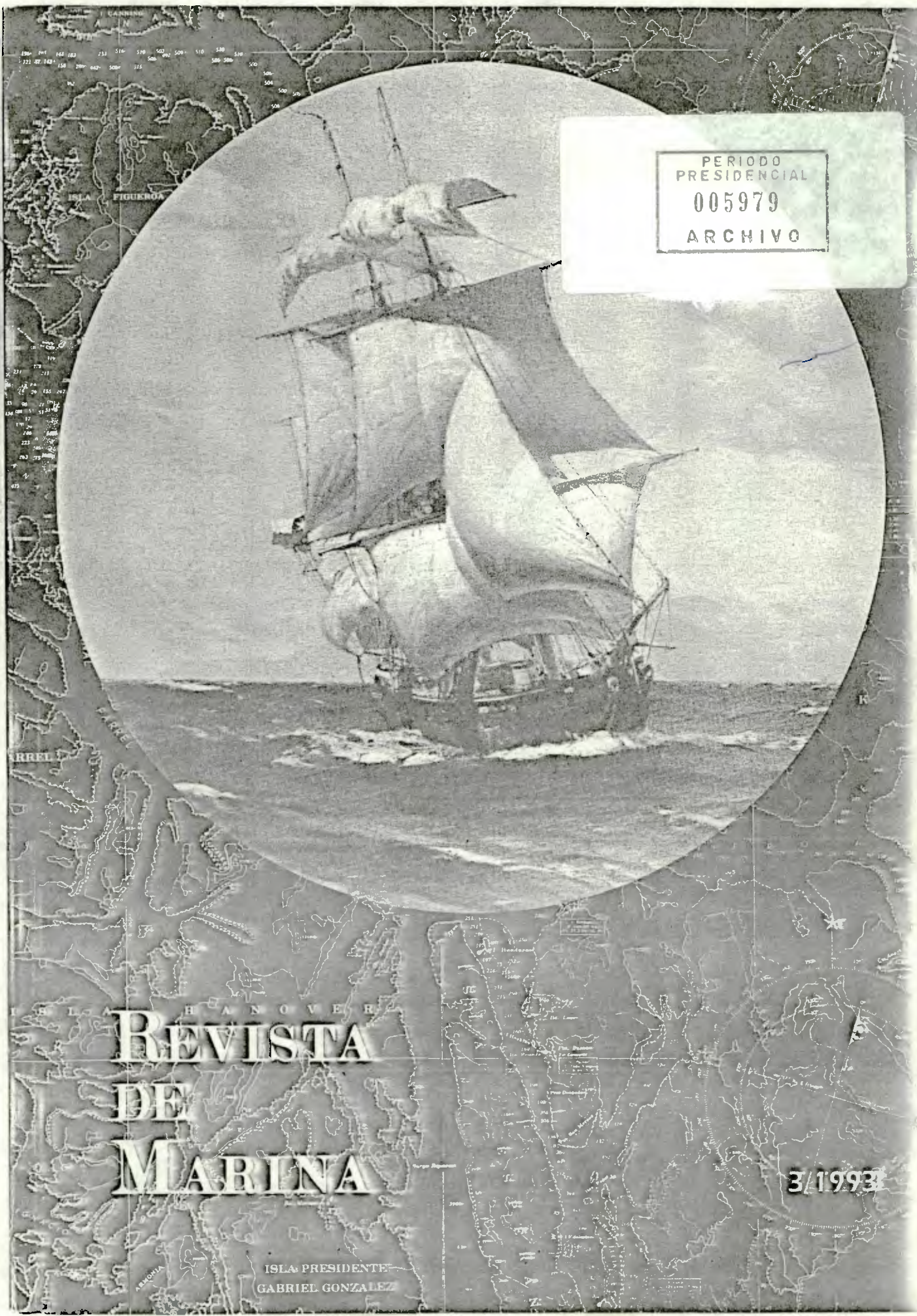


*Estamento
Duj*



PERIODO
PRESIDENCIAL
005979
ARCHIVO

HANOVER
**REVISTA
DE
MARINA**

3/1993

ISLA PRESIDENTE
GABRIEL GONZALEZ

EL RESCATE DEL YATE "WAHINE" POR EL ATF "GALVARINO"

Fernando Pérez Quintas
Capitán de Fragata

Introducción

El objetivo de escribir estas líneas es sintetizar la experiencia traumática y a la vez esperanzadora vivida por la dotación del yate japonés *Wahine*; la voluntad de la tripulación del buque de rescate para lograr el éxito en el cumplimiento de su misión, bajo las severas condiciones meteorológicas que se experimentaban; las rápidas decisiones y solidaridad del mando institucional, que dispuso todos los medios requeridos en el momento de iniciarse la emergencia; la satisfacción de los medios de comunicación que cubrieron la noticia, obteniendo las facilidades y primicia en el momento que ésta se producía; y —por sobre todo— la posterior satisfacción y felicidad que el esfuerzo naval chileno produjo en una familia estadounidense, en una japonesa y en el Servicio de Guardacostas de Estados Unidos (que había autorizado el zarpe), lo cual sólo es posible apreciar totalmente en su correspondencia posterior, después de finalizado el exitoso rescate del yate *Wahine*.

Situación inicial

Desde el día 26 de marzo de 1990, el *Galvarino* se encontraba en el canal Messier, angostura Inglesa, efectuando trabajos dispuestos por la Comandancia en Jefe de la Tercera Zona Naval, con la Partida de Salvataje de Magallanes embarcada.

El yate *Wahine*, embarcación de construcción japonesa, marca Yamaha, de 33 pies de eslora, al mando de su propietario, el señor Shimpei Ikeguchi, había zarpado el año 1985 desde el Japón hacia San Francisco, Estados

Unidos. El señor Ikeguchi, luego de trabajar un largo período en una industria electrónica de Japón, había invertido sus ahorros en el yate y se disponía a recorrer el mundo en él, como navegante solitario.

Al recalar en San Francisco su destino sufrió un brusco cambio, ya que allí permaneció cinco años y conoció a una joven estadounidense, con la cual contrajo matrimonio. En 1989 renació en ambos el espíritu aventurero, ante lo cual prepararon la embarcación para continuar el viaje, largamente suspendido y así cumplir el anhelado sueño de todo navegante, cual es, cruzar a vela el legendario cabo de Hornos.

El Sr. Ikeguchi (38 años) y su esposa la Sra. Leda Ikeguchi (19 años) zarparon desde San Francisco el 11 de enero de 1990, autorizados por el Servicio de Guardacostas de Estados Unidos.

La meteorología. El día 23 de marzo de 1990 un fuerte mal tiempo azotó la zona austral; los vientos, de hasta 70 nudos, y mar muy gruesa se hicieron sentir, inclusive dentro de los canales. Tal es así que unidades auxiliares de la Armada que navegaban en el canal Moraleda sólo se sostenían con sus máquinas a toda fuerza adelante en contra del viento existente. Nuestro propio buque, el *Galvarino*, debió cruzar en la noche de ese mismo día el golfo de Penas hacia puerto Slight, para reabastecer de madrugada el faro Raper. Con sus 1.990 toneladas de desplazamiento en ese momento, gran poder de máquinas y excelentes condiciones marineras, debió efectuar bordadas para cruzar amurado y disminuir su andar, con el objeto de proteger la carga y el buque de los fuertes golpes de la mar muy gruesa existente.

Según lo informado por los tripulantes del yate, al momento del primer volcamiento de éste los vientos tuvieron una intensidad de 60 a 70 nudos y las olas, veinte metros de altura. De acuerdo a la escala de Beaufort corresponderían a un temporal fuerza 12, máxima escala de este sistema de mediciones.

A bordo del "Wahine"

Luego de su zarpe, el yate inició su navegación oceánica directa al golfo de Penas, para una vez vencido éste poner rumbo hacia Buenos Aires, Argentina, sin recaladas intermedias. Los días 23 y 24 de marzo experimentó un fuerte mal tiempo, durante los cuales, de acuerdo a la versión de los rescatados: "experimentaron olas de 22 metros de altura y vientos de 60 a 70 nudos" (esto es coincidente con lo experimentado en igual fecha en el continente), dado lo cual prepararon el aparejo para capear el temporal, dejaron en funcionamiento el piloto automático y se refugiaron en el interior de la cabina. Bajo estas condiciones se quebró la veleta exterior del piloto automático, debido a las olas que caían sobre el yate, con lo cual éste dio una voltereta en sentido longitudinal desde popa a proa y luego varios roídos sobre el agua. Los tripulantes, luego de reaccionar, constataron que no tenían heridas pero se encontraban con la embarcación desarbolada, con agua dentro de la cabina y ambos equipos de radio inutilizados. Como primera medida procedieron a inflar su balsa salvavidas y depositar en su interior los objetos de valor, de supervivencia y recuerdos de viaje, manteniéndola unida al yate por su línea de seguridad. Con el mal estado del mar poco fue lo que se mantuvo en esta condición y la balsa, cortando su línea de seguridad, se perdió a la deriva, llevando consigo el preciado cargamento de enseres de los integrantes de la tripulación, pero afortunadamente sin ellos.

Así, soportaron tres días en el interior del yate, mientras comprobaban que el sistema de alarma satelital Epir B no funcionaba por problemas de baterías y que de los dos equipos de radio, ambos de radioaficionados en la banda de 14 metros (no tenían VHF Marino), sólo uno podía ser recuperado. Además, este equipo se encontraba bloqueado en una sola frecuencia, acordada previamente para efectuar comunicaciones diarias con unos amigos en Japón. ¡Esta sería la luz que salvaría sus vidas y nos permitiría el rescate!

Después de esos tres días lograron enviar el primer Mayday, quienes se comunicaron con la familia de la joven esposa, familia que alertó

al Servicio de Guardacostas de San Francisco, responsable de la autorización de zarpe, el cual alertó a su vez a la red y difundió la emergencia. En la mencionada frecuencia fue posible obtener las primeras informaciones, que aunque erróneas permitieron determinar una posición aproximada y luego poder conducir el rescate (el yate no tenía navegador por satélite y las observaciones astronómicas eran inexactas).

Con estos antecedentes, la Radioestación de Playa Ancha, la de Magallanes y el *Galvarino* obtuvieron enlace con el yate, desde el cual reportaron que se había volcado por segunda vez. Como consecuencia de esto la situación había cambiado: El yate tenía a proa una escotilla rota, por donde hacía agua; les quedaba sólo una luz de bengala roja, pues los pirótecnicos los habían puesto en la balsa salvavidas perdida; tampoco tenían noción de su posible deriva, por tener todos los instrumentos en mal estado (según la dotación; posteriormente se comprobaría que tenían compases magnéticos operativos, pero no lo apreciaron por estar en shock).

En total, hasta el rescate, la emergencia duró ocho días.

La operación de rescate

El 27 de marzo, a las 14 horas, el *Galvarino* fue alertado directamente por el Oficial de Operaciones de la Tercera Zona Naval, quien en una comunicación por fonía con su comandante le informó que se encontraba alertada la Red de Emergencia Americana, en el Pacífico, por el Servicio de Guardacostas de Estados Unidos, el cual había recibido una información radial y personal de los familiares de uno de los tripulantes del yate, notificando que el *Wahine*, de matrícula japonesa, con dos tripulantes, se encontraría en emergencia desde hacia varios días, probablemente frente a las costas de Sudamérica, y que su último puerto de zarpe había sido San Francisco, Estados Unidos.

Por lo anterior, se coordinó para finalizar los trabajos que se estaban efectuando y preparó para salir a aguas oceánicas en configuración para rescate, situación que estaría en condiciones de cumplir a contar de las 16 horas del mismo día, previa orden del mando por la misma vía.

En el intertanto, la Comandancia en Jefe de la Tercera Zona Naval continuó en su tarea de poder determinar el área de la emergencia, en conjunto con el resto de la Red Nacional y considerando la posición estimada de los Guardacostas estadounidenses, más las comunicaciones con radioaficionados de Japón que

estarían en enlace con la embarcación. Luego de obtenerse una inexacta información de la posición del yate y estando relativamente claro que podría encontrarse a mucha distancia, pero frente a nuestro sector de responsabilidad, se dispuso el zarpe del buque de rescate.

Luego de zarpar, a las 16 horas, y navegar por aguas interiores, el buque salió al golfo Ladrillero a las 23 horas, para iniciar una navegación oceánica hacia el oeste, ganando longitud, mientras se continuaba intentando comunicarse con el yate en la única frecuencia disponible. Al salir hacia el océano se comprobó que el mal tiempo persistía, con olas de ocho a diez metros y vientos de cuarenta nudos sostenidos.

Las primeras instrucciones recibidas, ya "en ruta", indicaban que la embarcación se encontraría a unas 600 millas de la costa y en la latitud que se navegaba, entre los golfos Trinidad y Ladrillero.

Durante el día 28 de marzo se mantuvieron las condiciones de tiempo, y mientras el buque de rescate seguía ganando longitud hacia el punto estimado de la emergencia se apreció que era necesaria una aeronave de exploración aeromarítima para su ubicación. Por la distancia, los aviones P-111 no tenían suficiente autonomía para operar, por lo que el mando de la Tercera Zona Naval solicitó se le asignara un avión *Falcon* F-200, perteneciente a la Aviación Naval, para cumplir la tarea.

Una vez más se refleja aquí la voluntad institucional, al asignar el avión requerido, pues éste debió ser retirado de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, organizada por la FACH en Santiago, para de inmediato enviarlo en forma directa a cumplir su misión de búsqueda, saliendo desde Balmaceda.

El 29 de marzo, en horas de la tarde, el avión llevó a cabo su primer vuelo de búsqueda, sin éxito. Ante esto su comandante decidió efectuar, inmediatamente después de reabastecer en Punta Arenas, un segundo vuelo de búsqueda nocturna pues, aun dadas las condiciones atmosféricas existentes y el bajo techo, era posible, si el yate encendía alguna luz, avistarlo, o viceversa.

Esta decisión fue premiada con el éxito. En efecto, aproximadamente a las 21 horas del mismo día (el *Galvarino* llevaba en este momento 48 horas navegando hacia el oeste) la tripulación del yate avistó la aeronave. Mediante la única frecuencia, el avión requirió las informaciones que le permitieron determinar la posición relativa del yate para maniobrar la aeronave, antes de ordenar que desde aquél fuera lanzado el único pirotécnico disponible, asegu-

rando así su empleo. La exacta evaluación y coordinación del avión naval permitió, junto con la luz de la bengala avistada, no sólo obtener las coordenadas exactas de posición requeridas, sino que además iluminar, a todos los que estábamos inmersos en el rescate, con la esperanza y fe que lo imposible tenía una solución al alcance.

Conforme a lo coordinado, el avión realizaría un tercer vuelo el día siguiente, 30 de marzo, a las 15 horas, para efectuar en el área una rebusca mixta buque-avión y cooperar para dirigir al buque al rendez-vous con la pequeña embarcación. El vuelo fue realizado, pero la rebusca no fue necesaria ya que el *Galvarino* había obtenido contacto con el yate, previo al arribo del *Falcon*. No obstante lo anterior, esto permitió a los medios de información embarcados en el avión tener la primicia de la noticia y el golpe noticioso internacional.

A bordo del "Galvarino"

—El 29 de marzo la débil señal de radio del yate se debilitaba con el correr de las horas, por lo que hubo que solicitar a las radioestaciones que estaban autorizadas para operar la frecuencia, que mantuvieran silencio para preservar las baterías del equipo del yate y para coordinar con la tripulación, siendo sólo posible hablar con la mujer, quien consultaba a su esposo en japonés.

Mientras se le informaba a los naufragos que tuvieran tranquilidad porque "The rescue-ship, Galvarino, it's riding the seas", la tripulación mantenía caras adustas y de preocupación, ya que las olas sólo habían disminuido a siete u ocho metros su altura y el viento a treinta nudos sostenidos. La visibilidad era mala y sólo bastaba un oleaje de dos metros para que cruzáramos por el lado del yate sin avistarlo; esto, sin considerar las crestas de las olas rompiendo con espuma blanca (mar rizada).

La noche del 29 de marzo permitió, luego de recibir la posición enviada por el avión, calcular la deriva y determinar que se llegaría el día siguiente a las 15 horas al lugar del siniestro. La deriva del yate calculada en el buque difería muy poco de la calculada en la Sala de Operaciones de Punta Arenas; no obstante, un par de millas eran doble o nada en esas circunstancias.

—El día 30 de marzo transcurrió con mucha rapidez. Al mejorar un poco las condiciones se pudo aumentar el andar para arribar al área a las 13 horas; algo muy importante considerando que para el rescate sólo se tendría luz hasta las 17:30 horas. Fueron organizadas las

partidas de buzos, las dotaciones del bote de goma y el equipo de rescate de a bordo y se efectuó una reunión de coordinación de la maniobra, con la dotación del buque, concluyendo que:

- a) Con ese mar el buque sólo podía controlar el rescate de una sola embarcación en el agua; si el bote de goma se alejaba del yate o detenía su motor, uno de los dos se nos perdería de vista.
- b) Nuestra obligación era rescatar a ambas personas con vida, lo más pronto posible, asegurando las pocas horas de luz disponibles.
- c) Si las condiciones de mar y luz lo permitían, se intentaría posteriormente el rescate de algunos enseres o del yate mismo; de lo contrario, sería hundido para que no permaneciera como derrelicto.

Al arribar al área se rebuscó primero en la posición estimada del yate por el cálculo propio de deriva, y luego en la posición estimada en Punta Arenas, ambas sin suerte. Las comunicaciones con los naufragos eran muy fuertes, pero ¡carecíamos de Direction Finder! para ubicar la dirección de transmisión. Estábamos en el área, pero nada detectábamos por radar o avistábamos. Había que esperar el avión, el cual ya se encontraba en vuelo hacia el área de operaciones y en enlace con el Oficial de Control Aéreo del buque.

Para emplear la hora que faltaba a la aeronave para arribar, se dispuso continuar la rebusca en el propio punto de deriva calculado. Mientras tanto, por radio se indicaba a la dotación del yate que con un papel lanzado al mar se apreciara la cantidad de metros de deriva por unidad de tiempo y una posible dirección magnética o referencia con alguna nubosidad de características especiales.

¡Sorpresa!, la respuesta de la mujer nos dejó perplejos: La deriva casi no se apreciaba y Shimpei (el esposo) dijo que luego del accidente dejó colgando las velas rotas y agregó más posteriormente. ¡El yate estaba con un tremendo efecto de ancla de mar formado por las velas, además del ancla de mar normal!

Las tablas de deriva con ancla de mar no servían dado dicho efecto. Había que recalcularla, interpolándola muy bajo. En las 14 horas transcurridas desde la posición obtenida por el avión, el yate no podía haberse distanciado mucho de ese punto.

- ¡Piloto, al punto del avión!
- ¡En el punto del avión, no se avista nada!— responde el piloto.

- Dirigirse dos millas hacia el suroeste e iniciar la rebusca— se ordena.
- En el punto de rebusca, se inicia el plan. ¡Timonel, estribor 10 grados de caña!— ordena el Oficial de Guardia.
- ¡Avistamiento de yate por la amura de babor!— grita uno de los muchos vigías que se encontraban en el puente.

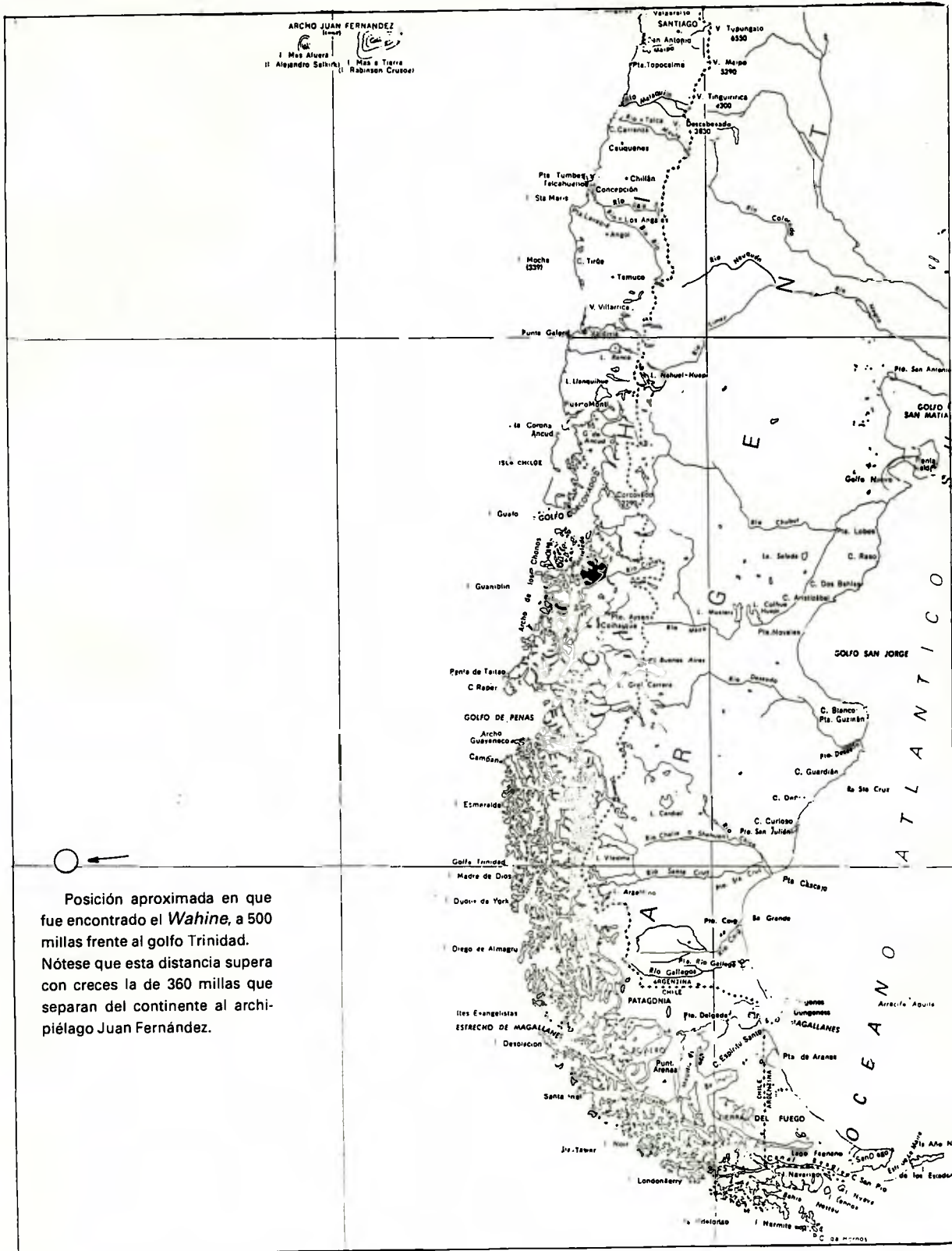
La fe y la suerte nos habían permitido avistar por unos breves instantes, en la cresta de una ola, el rojo de la bandera chilena que traía el yate, que su capitán la había puesto en los candeleros junto con la japonesa, para que nos fuera más fácil avistarlo. Se había producido el avistamiento a sólo 400 metros de distancia, cuando eran aproximadamente las 14:30 horas del día 30 de marzo de 1990.

El avión, luego de quebrar la capa de nubes, presencié el rescate, sobrevolando el buque. Con exactitud y profesionalismo, la dotación ejecutó lo planificado, bastando sólo unos pocos minutos para mantener el buque por barlovento con torque y *bowthruster*, aproado a la mar a unos 30 metros del yate, sin derivar sobre él, protegiendo al bote y yate del oleaje; arriar el bote de goma con su dotación de dos buzos y saltar los otros cuatro al tocar agua el bote.

En dos minutos estaban a bordo del yate siniestrado, sacando los tripulantes y embarcándolos en el bote; a los cuatro minutos eran izados al buque y revisados en forma preliminar por el enfermero; a los siete minutos, ambos, por pedido propio, estaban en el puente saludando al comandante, y se informaba que se suspendía la frecuencia de la emergencia por haberse efectuado el rescate con éxito.

Para un marino, en general, y para una tripulación experimentada, en particular, abandonar una linda embarcación a vela es duro, más aún cuando ya había sido coronado con el éxito lo prioritario de su misión y se tenía preparada la maniobra. Había que asumir el riesgo que implicaba el rescate de la embarcación completa, con esas condiciones de viento y mar. Era una dotación con espíritu y experiencia en rescates, ¡la maniobra sería intentada!

Fueron pasadas dos bozas especiales en el quillote, con los buzos, e instalada una retenida de proa que no sirvió pues se salió de la cornamusa; fue conectada directamente del *towing* una espía de 4"; el yate fue sumergido de popa, efectuando maniobra con los lastres de proa y popa; fue rescatado el bote de goma y los buzos; el buque fue mantenido con las hélices dando avante para que el flujo mantuviera alejado



Posición aproximada en que fue encontrado el *Wahine*, a 500 millas frente al golfo Trinidad. Nótese que esta distancia supera con creces la de 360 millas que separan del continente al archipiélago Juan Fernández.

el yate d
fueron a
con mar
que el ya
no tener
a la popa
no entra
la ola, co
diéndose
subir la e
Fue
lantes de
la Partid
dinaban
tenía que
ser hech
te precis
ran.
Bue
fueron l
los náu
deslizó e

el yate de la popa y no golpeará los timones; fueron abiertas las pesadas puertas de popa con mar mala; fue acortado el *towing*; se esperó que el yate, con fuerte *jawing* o efecto *surf*, por no tener la retenida de proa, se amurara frente a la popa por efecto del oleaje, ya que de través no entraba; se intentó que el yate, subiendo con la ola, coincidiera con la popa del buque hundiéndose, para virar con máxima velocidad y subir la embarcación.

Fueron tensos momentos en que los tripulantes del buque, más el Oficial y seis buzos de la Partida de Salvataje, sólo actuaban y se coordinaban con la mirada. Cada uno sabía lo que tenía que hacer, pero el problema era que debía ser hecho en forma simultánea, en el instante preciso en que las condiciones se produjeran.

Bueno, el resto de la historia es conocido; fueron logradas ambas maniobras, rescatando los naufragos y el yate sin daños, el cual se deslizó en conjunto con una ola que inundó la

cubierta, como un delfin en su plataforma de entrenamiento.

Epilogo

La tripulación del yate fue presentada en el programa de Sábados Gigantes, en un espacio intitulado "Volver a nacer" por Don Francisco, quien envió un equipo periodístico al *Galvarino* para filmar las escenas correspondientes a la dotación.

Los rescatados todavía escriben al comandante del buque; un representante de su familia viajó desde Estados Unidos a Punta Arenas, para saludar a la dotación e interiorizarse de los detalles.

El yate *Wahine* fue donado a la Armada de Chile y hoy navega bajo el nombre *Cabo de Hornos*.

Esta es su historia; nació para la Armada a 500 millas en el océano Pacífico, frente al golfo Trinidad.

