Determinación y resiliencia: manteniendo el *Guise* a flote

Determination and resilience: keeping *Guise* afloat

Capitán de Fragata Paolo Camogliano Mannucci. Graduado de la Escuela Naval del Perú y calificado en guerra de superficie. Es egresado de la Escuela de Guerra de París. Ostenta el grado de Magíster en Ciencias Políticas por la Universidad París II. Ha prestado servicios a bordo del B.A.P. *Mariátegui*, B.A.P. *Montero*, B.A.P. *Quiñones* y B.A.P. *Bolognesi*. Fue Segundo Comandante del B.A.P. *Santillana*. En el área operacional, se desempeñó como oficial de Operaciones Futuras del Escuadrón de Destructores n.º 40 de la Marina de los Estados Unidos de América; fue Jefe de la Sección de Planeamiento de la Fuerza de Superficie y Jefe del Negociado de Entrenamiento de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. En el área administrativa, prestó servicios en diferentes dependencias como la Dirección General del Personal, la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y la Comandancia General de la Marina. El 1 de enero de 2021 fue nombrado Jefe de la Comisión de Transferencia, Acondicionamiento e Incorporación del B.A.P. *Guise*; asumió el cargo de Comandante al afirmado del pabellón de la citada unidad de combate, el 26 de noviembre del 2021.

Resumen: Esta crónica —en primera persona— tiene la finalidad de trasmitir mis vivencias y las de la dotación del B.A.P. *Guise* durante y después del incendio a bordo, el cual sucedió en el curso del despliegue de la unidad al archipiélago de Hawái para la participación de la Marina de Guerra del Perú en el Ejercicio Multinacional RIMPAC 2022.

Palabras clave: Incendio a bordo, resiliencia, moral, reparaciones, cooperación.

Abstract: *This first-person chronicle aims to convey my experiences and those of the crew of the B.A.P.* Guise *during and after the onboard fire, which occurred in the course of the deployment of the unit to the Hawaiian archipelago for the participation of the Peruvian Navy in the Multinational Exercise RIMPAC 2022.*

Keywords: *Onboard fire, resilience, morale, repairs, cooperation.*

"Nuestra mayor gloria no está en no caer nunca,
sino en levantarse cada vez que caemos".

Confucio

Introducción

Como Comandante del B.A.P. *Guise*, me corresponde compartir con ustedes mis impresiones sobre el incidente que ocurrió a bordo el 17 de julio del 2022, durante nuestra participación en el Ejercicio Multinacional RIMPAC. Sin temor a equivocarme, opino que un incendio a bordo constituye la mayor emergencia que puede presentarse en un buque de guerra en tiempo de paz. A lo largo de cuatro interminables horas, nos enfrentamos a un incendio en la sala de motores, sin energía, con estado de mar 5 y vientos sostenidos de 25 nudos. En este artículo, destacaré la valentía y determinación demostrada por mi dotación en estas condiciones extremas, así como la importancia fundamental del entrenamiento en control de averías y los altos niveles de cooperación que existen entre Marinas amigas.

Cuando en el título me refiero a mantener el *Guise* a flote, es algo que trasciende lo físico o material; para mantener el *Guise* a flote, el mayor reto que enfrentamos fue conservar elevada la moral del personal a pesar de todo lo sucedido.

Antecedentes

El *Guise* es una corbeta clase *Pohang* transferida a la Marina de Guerra del Perú por la Marina de la República de Corea en el 2021. Luego de su incorporación a la Fuerza de Superficie, el 5 de enero del 2022, fue designado para participar en el Ejercicio Multinacional RIMPAC, el mayor ejercicio naval en el mundo, el cual se realiza de manera bienal en el archipiélago de Hawái y el sur de California, y tiene por finalidad entrenar un amplio rango de capacidades, proyectando la flexibilidad inherente de las fuerzas marítimas, y ayudar a promover un libre y abierto Indo-Pacífico[1].

El *Guise* inició su despliegue zarpando del Callao el 6 de junio del 2022, y arribó a Pearl Harbor - Hawái el 26 de junio del 2022, luego de una recalada logística en San Diego - EE. UU.

1 Nota de prensa de fecha 30 de junio del 2022 del Comandante de la Tercera Flota.

La edición 2022 del RIMPAC contó con la participación de 26 países, 38 unidades de superficie, 3 submarinos, 9 fuerzas de infantería, al menos 30 vehículos no tripulados, aproximadamente 170 aeronaves, más 25,000 marinos, aviadores y militares[2].

En la fecha del incendio, el sexto día de operaciones y día cuarenta y dos de nuestro despliegue operacional, el *Guise* se encontraba operando a 176 millas náuticas de Pearl Harbor aproximadamente, integrando la Fuerza de Tarea 175 junto con el buque de la Guardia Costera de los Estados Unidos USCGC *Midgett* —unidad donde se encontraba embarcado el Comandante de la Fuerza de Tarea—, la fragata de la Marina Francesa FS *Prairial* y los destructores de la Marina de los Estados Unidos USS *Gridley* y USS *Chafee*.

El incendio

Eran las 07:44 horas del día 17 de julio de 2022, la primera sección de guardia estaba relevando a la tercera y nos encontrábamos participando en un evento de enfrentamiento entre grupos de ataque de superficie (SAG vs SAG). Habíamos identificado y clasificado a un contacto como hostil, el *Prairial* —que participaba como fuerza opositora—, por lo que ordené lanzar la turbina y propulsar a máxima velocidad para entrar en alcance de las armas y efectuar un ataque simulado. Seguidamente, escuché la turbina lanzar y luego perder sustentación, lo que me alarmó. Inmediatamente después, el vigía de babor gritó: "¡Fuego… fuego en la chimenea!"; en paralelo, se pasaba por el anunciador general la orden de zafarrancho de incendio. Al salir al bolsillo de babor, pude ver fuego en la parte baja de la chimenea y pensé que el incendio se había originado en la turbina. Bajé rápidamente por la escala que conecta el puente con la cubierta 01, donde me encontré con el técnico de cargo del CIC. Junto a él intentamos utilizar la estación contraincendios que está a unos diez metros de la chimenea, pero no había presión de agua. Ambos corrimos hacia la popa y encontramos a dos tripulantes gravemente heridos, tendidos en la cubierta de maniobra de popa, mientras el grupo de control de averías procuraba presurizar la línea contraincendios con las motobombas con sus manguerotes de succión chamuscados.

El incendio se había originado en la sala de motores. En ese momento, pensé que podría haber sido un incendio por causal eléctrica. Los tripulantes

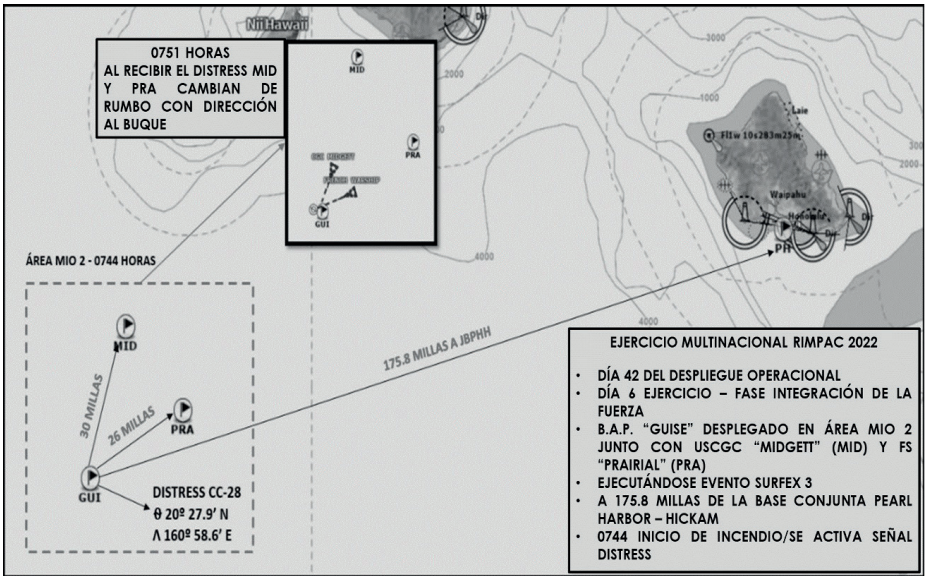
2 Nota de prensa de fecha 5 de agosto del 2022 del Comandante de la Tercera Flota.

que yacían en la cubierta, heridos, lograron activar la alarma y realizar la parada de emergencia de los motores antes de salir de la sala; luego, el personal de ingeniería procedió a cerrar la escotilla de acceso para hacer estanco el compartimento y se activó el sistema fijo de halón —gas extintor de incendios— y el sistema fijo de aerosol *Fire Wall*, sin poder controlar el fuego.

El buque se quedó sin energía como consecuencia del incendio. Intentamos recuperar la alimentación eléctrica lanzando el grupo electrógeno que se encuentra en la sala de turbina; sin embargo, un corto circuito entre los tableros de distribución eléctrica lo dejó inutilizable en menos de un minuto. Mientras tanto, la sala de turbina se llenaba de humo y tuvo que ser evacuada rápidamente, con el temor e incertidumbre de si el fuego se había propagado a esta.

No puedo describir la impotencia y desolación que sentí al ver que no teníamos cómo hacer frente al incendio, ya que, no podíamos presurizar la línea contraincendios, no teníamos manera de alimentarla con las motobombas porque sus manguerotes de succión habían sido dañados por el fuego y que los sistemas de extinción de incendios de la sala de motores no habían sido suficientes para controlar la situación.

Figura 1.
Situación táctica de la unidad al momento del incendio



Evacuación aeromédica de heridos

Mientras que toda la dotación atacaba el fuego sin mucho éxito y con material que tenían a la mano, como extintores, cilindros, baldes… cada quien hacía su mayor esfuerzo para evitar que el incendio se propague a otros compartimentos. Desde el puente se enviaron las señales de auxilio a través del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (GMDSS) y se activó la radiobaliza de emergencia (EPIRB).

Por canal de radio marina 16, me comuniqué con la *Prairial*, que se encontraba a 26 millas náuticas de nosotros, y le solicité la evacuación aeromédica con su helicóptero de los dos tripulantes heridos, así como el envío de motobombas. En ese momento, comenzaron a hacer varias preguntas respecto al estado de los heridos, entendibles dada la situación; sin embargo, lo único que pude responder fue que, si no venían pronto, los tripulantes iban a morir en la cubierta. El Jefe de Operaciones permaneció en el puente de comando haciendo las coordinaciones por radio.

Luego de esto, regresé a la cubierta de maniobra de popa y comenzamos a preparar un área para realizar la maniobra debido a que el buque, por diseño, no cuenta con una cubierta para abastecimiento vertical *Vertrep*. Retiramos los nervios, candeleros y ronzamos el montaje de 76 mm para dejar espacio libre y realizar la evacuación con el güinche de la aeronave. Fueron los minutos más largos de mi vida, mientras conversaba con nuestros tripulantes heridos y trataba de darles ánimos. "El helicóptero llega en ocho minutos, aguanten" les decía. Ocho minutos que fueron en realidad alrededor de una hora. Finalmente, vimos al helicóptero *Aloutte III* de la Marina Francesa en el horizonte aproximándose entre la estela de humo qué dejábamos.

Mientras se esperaba la llegada del helicóptero, el médico y el enfermero, con ayuda de los buzos y mayordomos, daban los primeros auxilios a los heridos, a quienes se les colocó analgésicos, suero, vendajes, y también se les aplicó agua dulce para bajarles la temperatura. Gracias a la acertada recomendación de nuestro médico, se estableció la prioridad de evacuación para los tripulantes heridos, quienes presentaban quemaduras en el 85 % y 75 % del cuerpo, respectivamente.

Los dos tripulantes fueron trasladados —uno por uno— por el helicóptero del *Prairial* hacia el *Midgett* para luego ser evacuados juntos del *Midgett* al Hospital

Militar de Tripler en Honolulú, por un helicóptero *Seahawk* del portaviones USS *Abraham Lincoln*. El profesionalismo y rápida acción de las dotaciones de los buques y aeronaves antes mencionadas, permitieron salvar la vida de nuestros tripulantes heridos, quienes partieron del *Guise* en estado crítico.

Atacando el fuego

La dotación continuaba intentando evitar que el fuego se propague, inundando los compartimentos adyacentes y retirando todo el material inflamable, como, por ejemplo, la munición del pañol de 76 mm de popa y los colchones del sollado de ingeniería, los cuales se estibaron en la cubierta de maniobra de popa.

En paralelo, el Segundo Comandante, con el rostro cubierto en hollín, me informaba que no había más novedades con el personal; y, por canal de radio marina 16, escuchábamos a una unidad que nos comunicaba que estaban listos para recibirnos y que abandonáramos el buque. El *Aloutte* nos trajo una motobomba como lo habíamos pedido; sin embargo, no era compatible con las mangas de a bordo y no tenía manguerotes.

Con el pasar de la hora, tripulantes del *Prairial* y del *Midgett* se hicieron presentes mediante botes inflables de casco rígido (RHIB) trayendo motobombas, mangas y manguerotes con los que pudimos atacar el incendio. La maniobra para entregarnos los equipos fue muy complicada por el balance que presentaba el buque por estar al garete; los patrones de los botes demostraron gran destreza operándolos en las pésimas condiciones meteorológicas del momento. En adición al material que habíamos solicitado, el *Prairial* envió un *cooler* lleno de latas de Coca-Cola helada y una caja con panes *baguette* con jamón y queso, los cuales sirvieron para que el personal recupere energías para seguir combatiendo el incendio, pues muchos de ellos no habían pasado rancho.

Gracias a las motobombas proporcionadas por el *Prairial* y el *Midgett*, pudimos, finalmente, combatir el incendio. El grupo de reparaciones apagó el fuego en la sala de motores y el resto de la dotación hizo lo propio con el fuego en la chimenea.

A 11:10 horas, el Jefe del Grupo de Reparaciones informó que el fuego había sido controlado por la dotación, por lo que se procedió a ingresar al compartimento para identificar focos de calor y fuego con ayuda de los

tripulantes de los buques que nos asistían, quienes contaban con cámaras de visión térmica. Luego de tres horas y media, teníamos el incendio bajo control y unos treinta minutos después, el fuego estaba apagado.

Una vez dominada la situación, subí al puente de comando, prendí el teléfono satelital Iridium y llamé directamente al teléfono celular del Contralmirante Jorge Andaluz Echevarría, Comandante de la Fuerza de Superficie, quien me contestó con un tono de voz que me transmitió calma, y me manifestó que se encontraba junto con el Vicealmirante Luis Polar Figari, Comandante General de Operaciones del Pacífico, siguiendo el desarrollo de la emergencia en estrecha coordinación con el Comandante del Componente Marítimo de la Fuerza Combinada (CFMCC). Informé sobre lo ocurrido de manera breve y, en respuesta, el Almirante Andaluz me expresó todo su apoyo y el del alto mando naval, pidiéndome que me enfocara en retornar a Pearl Harbor de la mejor manera.

Ahora, estábamos al garete, sin energía, agua, ni víveres, y el buque soportaba unas temperaturas altísimas, además, se encontraba lleno de humo; pero, finalmente, se había acabado el infierno y el *Guise* seguía a flote. Al atardecer, comenzamos a recibir *pallets* de los buques de la Fuerza de Tarea. Estos *pallets* contenían raciones de combate, agua embotellada, linternas, luces químicas, útiles de aseo, entre otras cosas. Era sorprendente la solidaridad con la que nos enviaban cosas, siempre incluyendo alguna nota o mensaje de aliento en las cajas.

Para recibir los *pallets*, acondicionamos una cubierta *Vertrep* improvisada en la cubierta de maniobra de popa, en la cual pintamos un cuadrado de 2 × 2 metros; colocamos la manga de viento que usábamos para las maniobras de fondeo y pusimos a un tripulante para orientar a los helicópteros con ayuda de las paletas de señales que utilizamos en las maniobras de reabastecimiento en la mar. La maniobra fue extremadamente complicada por el reducido tamaño del área despejada y las condiciones meteorológicas desfavorables, pero, al final, recibimos un total de ocho *pallets* enviados por el *Abraham Lincoln*, el *Midgett* y el *Gridley*.

Remolque

La maniobra de remolque demoró en iniciarse, el CFMCC inicialmente designó al USNS *Grasp* para zarpar de Pearl Harbor y darnos el encuentro; sin embargo, ese mismo remolcador estaba a cargo de remolcar los buques que iban a ser empleados en los ejercicios de tiro con misiles (SINKEX).

Finalmente, el CFMCC dio la orden al *Midgett* de hacerse cargo del remolque, maniobra que se inició minutos antes del ocaso. Debido a la intensidad del viento y el estado del mar, fue realmente complicado que el *Midgett* nos pasara la maniobra, que inicialmente enviaban mediante fusil lanza-líneas y que nosotros debíamos cobrar desde la cubierta de maniobra de proa; empezaba con una driza sintética, que luego estaba conectada a una línea de mena creciente, y esta, a su vez, al cabo de remolque, que era un calabrote. Adicionalmente, el *Midgett* no se podía acercar mucho al *Guise*, y se lanzaba la línea, prácticamente, a su máximo alcance.

En el penúltimo intento, la línea cayó en el bolsillo de estribor donde yo estaba, así que, con vehemencia, la agarré junto a los tripulantes que estaban en el puente de comando, y comenzamos a intentar cobrarla sin conseguirlo, solo terminamos con las manos quemadas por la fricción debido a que no estábamos con guantes de protección y tuvimos que largarla.

Tras cinco intentos, logramos cobrar la maniobra completa y asegurar el calabrote en la cubierta de maniobra de proa, pasándolo a través del ojo de buey, y así se inició la maniobra de remolque. Durante veinticuatro horas, fuimos remolcados. Colocamos refuerzos de lona y grasa en el calabrote para evitar que se rompiese por la fricción, pero, finalmente, sucedió lo que queríamos evitar, y nuevamente nos encontrábamos al garete. Como la ruptura del calabrote sucedió de noche, por seguridad, el *Midgett* nos comunicó que reanudarían el remolque al día siguiente por la mañana. Pasamos la noche con un balance y cabeceo que hicieron imposible que alguien durmiese.

La mañana siguiente, luego de haber derivado más de veinte millas náuticas, se reanudó el remolque en un mar infestado de tiburones; esta vez, logramos asegurar la maniobra al tercer intento. Para evitar que el calabrote se rompiera nuevamente, lo aseguramos mediante un grillete a un cable de acero, y este último se hizo firme en cubierta, por lo que ahora la fricción era entre el cable de acero y el ojo de buey.

Mástil

Indudablemente, una de las vivencias más enriquecedoras a lo largo de mi carrera fue escuchar a la dotación al día siguiente del incendio. El 18 de julio, nos reunimos bajo el mástil, en las teleras y, uno a uno, todos los tripulantes del buque expresaron lo que sentían en ese momento. Fue en ese instante

en el que uno se da cuenta de que todos vemos y percibimos las cosas desde diferentes perspectivas, pero, en general, rescaté tres palabras, las cuales fueron las más mencionadas por todos y las que cité al pronunciarme: agradecimiento, coraje y orgullo.

Tras finalizar esta emotiva conversación, propuse a la dotación dar cierre a ese capítulo infausto y emprender uno nuevo. De inmediato, todos pusieron manos a la obra y comenzaron a recorrer todos los daños exteriores con lijas, brochas, rodillos, es decir, le lavamos la cara a nuestro buque como un acto simbólico de renacimiento y esperanza.

Arribo a Pearl Harbor

El 20 de julio, al alba, nos recibían los remolcadores *Tiger* 2 y *Tiger* 3. Una vez que aseguraron su maniobra, el *Midgett* largó su cabo de remolque para luego caer de vuelta encontrada y hacer un saludo en la mar con toda su tripulación en exteriores, una situación muy emocionante, la cual entendimos como un reconocimiento a nuestra resiliencia.

Finalmente, estábamos entrando a Pearl Harbor con toda la dotación en puesto de honores y con los montajes elevados a 30°. Ingresando por el canal, a la mano izquierda estaba el edificio del Pacific Warfighting Center (PWC), sede del CFMMC, y en el estacionamiento se encontraban varios miembros del estado mayor multinacional, quienes nos saludaban y aplaudían. Sin lugar a dudas, un momento que jamás olvidaré.

En puerto nos esperaban el Capitán de Navío Joseph "Joe" Ring, Comandante del Grupo de Superficie del Medio del Pacífico (MIDPAC), a quien luego apodaríamos el "Padrino Hawaiano"; el Capitán de Navío Enrique Vargas Acosta, oficial de enlace en la Tercera Flota; y mi compañero y gran amigo el Capitán de Fragata José Luis Gartner Saettone, junto a la delegación de oficiales peruanos que formaban parte del estado mayor del CFMCC, quienes nos dieron una cálida bienvenida. También, se hicieron presentes los miembros de la Navy League, que es una organización sin fines de lucro que apoya las actividades de la Marina de Estados Unidos, quienes entregaron *gift cards* a toda la dotación para que pudiéramos reponer alguna cosa que hubiéramos perdido en el incendio. La Asociación de Oficiales de Superficie también nos envió *gift cards*, las cuales fueron de gran utilidad para todos.

Un toldo gigante y mesas con pizza y cerveza nos esperaban en el muelle B13 de la Base Conjunta Pearl Harbor - Hickam, que se convertiría en nuestro hogar por los próximos meses. Simultáneamente, personal médico de la base realizaba el triaje de la dotación. Como resultado del control médico, nueve de nuestros compañeros, que presentaban problemas pulmonares, tuvieron que ir al Hospital Militar de Tripler. Afortunadamente, fueron dados de alta al día siguiente.

Luego del recibimiento, fuimos al Hospital Straub el Capitán de Navío Vargas, el médico, el Técnico más antiguo del buque y yo. Solo yo pude entrar a la unidad de cuidados intensivos. Observé a mis tripulantes, quienes estaban recibiendo las mejores atenciones; había entre quince y dieciocho personas que estaban permanentemente en el lugar, que parecía sacado de una película de ciencia ficción debido a la cantidad de equipos y sistemas de monitoreo. El médico a cargo me dijo que no me preocupe, que eran jóvenes, fuertes y que saldrían adelante a pesar de la gravedad y complejidad de sus heridas —y así fue—.

Evaluación de daños y causas del fuego

Una vez amarrados a muelle, pudimos iniciar la evaluación de los daños e identificar las causas del incendio. Mi primera impresión al bajar a la sala de motores fue desoladora, pues pensé que iba ser imposible recuperar el buque. Todos los cables de fuerza y control estaban destruidos, las planchas de aluminio estaban derretidas y la sala reducida a escombros. La evaluación de daños continuó por semanas. Día a día encontrábamos más novedades, algo muy desalentador, como, por ejemplo, que todas las tuberías que pasaban por la sala presentaban fugas porque las empaquetaduras que las unían se habían derretido o que había ingresado agua a los motores principales y teníamos que repararlos.

Lo que inicialmente creímos que había sido un incendio originado en el tablero de distribución eléctrica de la sala de motores, resultó ser el producto de la ruptura de una manguera de aceite que alimentaba a un equipo auxiliar, ocasionando el esparcimiento de aceite pulverizado y que, al contacto con el turbocompresor de uno de los motores —que trabaja a 600 °C—, inició el fuego que se expandió rápidamente por toda la sala. Recibimos la visita de los bomberos forenses del Federal Fire Department Hawái, quienes, luego de un exhaustivo análisis, confirmaron nuestra evaluación.

Con ayuda del personal del astillero naval de Pearl Harbor, se pudo determinar que no existían daños estructurales que afectaran la capacidad del buque para regresar navegando por sus propios medios.

Reparaciones

Durante setenta y nueve días, la dotación del *Guise* trabajó por cuadrillas, una labor titánica que era rigurosamente supervisada por el Segundo Comandante y los jefes de departamento. Se conformaron tres grupos que trabajaron en cuartos de guardia, lo que permitió reparar progresivamente los servicios del buque, como la generación eléctrica, línea de agua de cubierta, línea sanitaria, habitabilidad, cocina, etc., y, en paralelo, hacer los trabajos de recuperación y recorrido de la sala de motores.

Surgieron soluciones tan ingeniosas, como adaptar ventiladores de camión para reemplazar los ventiladores derretidos de las compresoras de aire, emplear los cables del sistema de *degaussing* como cables de señal de control para recuperar la información de giro en el puente y CIC, adaptar un interruptor para poder desacoplar el eje en caso de emergencia desde el panel de control de los motores, así como la reparación de los dos motores principales, abriéndolos por completo y cambiando piezas y accesorios dañados; todo ello en tiempo récord, demostrando el profesionalismo y temple de nuestro personal.

Luego de unas semanas, finalmente, teníamos un plan, el cual contemplaba recuperar el sistema eléctrico empleando cables de segundo uso que iban a ser retirados de unidades de baja de la USN. Esto se hacía más que nada por un tema de disponibilidad, pues este plan planteaba reemplazar cables de mayor capacidad por varios cables de menor capacidad puestos en paralelo. Igualmente, como íbamos a emplear tramos cortos, había que hacer una serie de uniones, para las cuales usamos cajas de paso.

El 18 de agosto, presenté el plan vía videoconferencia al Comandante General de Operaciones del Pacífico, Comandante de la Fuerza de Superficie y al Director de Alistamiento Naval. Luego de varias preguntas, respuestas y explicaciones, recibí las esperadas aprobaciones operacional y técnica para implementarlo.

Es pertinente recalcar que, sin el importante apoyo de la Marina de los Estados Unidos de América, no hubiéramos podido implementar la solución temporal que nos permitió un retorno seguro a casa.

Pruebas en la mar y el asesoramiento de MIDPAC

El 30 de setiembre, nos hicimos a la mar en un ejercicio de buque independiente para probar si nuestra solución temporal funcionaba. Navegamos por seis horas y todo resultó de acuerdo a lo previsto, verificamos que podíamos controlar las máquinas, auxiliares,2 reductores, timón y hélices en modo local.

En las semanas previas a nuestro zarpe, como parte de la fase final de alistamiento de la unidad, MIDPAC gestionó la participación del Engineering Assessments Pacific Group, grupo encargado de evaluar en temas de ingeniería a las unidades navales de la USN antes de ser desplegadas en operaciones, en una inspección denominada *Damage Control Material Assessment* (DCMA), en la cual evaluaron el estado del buque en materia de control de averías, tanto en alistamiento de personal como de material, lo que permitió elevar nuestros estándares en control de averías y seguridad a bordo.

Además, MIDPAC, como parte de la asistencia técnica brindada, junto con el Afloat Training Group (ATG), llevo a cabo la inspección denominada *Light Off Assessment* (LOA), la cual consiste en verificar los procedimientos de operación de los diferentes equipos y sistemas de a bordo. Esta inspección duró dos semanas, tiempo durante el cual se recibió retroalimentación por parte del personal de inspectores, y se subsanó, de manera progresiva, las recomendaciones y novedades halladas, lo que permitió que el *Guise* se encuentre en el mejor estado de alistamiento posible previo al zarpe.

Travesía de retorno

El día tan esperado al fin llegó, era el 7 de octubre, en el muelle nos despedimos del Capitán de Navío Ring y su estado mayor, agradeciéndoles por su invaluable apoyo, hospitalidad y amistad. Se tocó puesto de maniobra e izamos en ambas drizas *mahalo*, que significa gracias en hawaiano, y así, nos hicimos a la mar para iniciar el retorno al Callao, zarpando en demanda de San Diego, nuestro primer puerto de recalada. El tránsito lo hicimos junto con el buque de combate de litoral USS *Jackson*. Para esta navegación redistribuimos los puestos de guardia y funciones para reforzar las medidas de mitigación ante la posibilidad de un nuevo incendio, especialmente tomando en consideración que el 50 % del cableado eléctrico había sido instalado por nosotros y usando cables de segundo uso retirados de las unidades de la USN. Por otro lado, estábamos navegando con todos los equipos en modo local, los motores no

tenían ningún automatismo, solo los viramos con aire comprimido, inyectamos combustible y comenzaron a andar; el único control que teníamos eran las temperaturas de las unidades mediante un dispositivo digital que instalamos utilizando cables que cortamos del sistema *degaussing*.

Contacto submarino no identificado

El 8 de octubre, mientras navegábamos en aguas internacionales, a unas 300 millas de Pearl Harbor, escuchamos entre ocho y diez pines de sonar a las 11:10 horas. Yo escuché los pines en el puente de comando y el personal de ingeniería también los escuchó en el compartimento del servomotor. Por un momento pensé que alguien había lanzado el sonar y que eran nuestros propios pines los que oímos, pero no fue así.

Di la orden de lanzar el sonar en pasivo e informé al USS *Jackson* de inmediato. Seguidamente, nuestros hidrófonos detectaron ruidos que correlacionaba con un disturbo de submarino, los cuales fueron variando en sentido horario desde la amura de babor hasta la cuadra de estribor, donde se opacaron luego de una hora y media.

Nos quedamos con la duda de con quién nos habíamos cruzado en la mar. No recibimos ninguna información del USS *Jackson* al respecto, solo silencio en la línea. Definitivamente, una unidad que opera su sonar en activo en dirección de una unidad naval no es nada amigable, algo comparable con iluminar a una aeronave con el radar de control de tiro.

¡Ruge el *Guise*!

Antes del zarpe me reuní con el Comandante del USS *Jackson* y le pregunté si tenía blancos inflables para hacer tiro (*Killer Tomato*). Me dijo que tenía siete, por lo que le propuse desplegar uno durante el tránsito y hacer un ejercicio de artillería.

El 12 de octubre, empezamos desde temprano las pruebas del sistema de armas, señales, etc. Teníamos que estar 100 % seguros de que todo estaba en orden antes de decidir si hacíamos el tiro o no. Finalmente, el Jefe de Armamento me informó que estábamos listos. Nos comunicamos con el USS *Jackson* y le pedimos que despliegue el blanco para iniciar el ejercicio.

Había bastante tensión en el CIC. El blanco traqueado, el arma asignada, se realizó la verificación de diales. Todo estaba conforme. El Jefe de Armamento pidió autorización para hacer fuego.

—¡Fuego 71!

¡Ruge el *Guise*! El montaje de 76 mm dispara dos proyectiles como tiro de calibración y, posteriormente, cinco salvas de tres tiros cada una. A partir de la tercera salva, dimos en blanco y, luego, horquillamos al *Killer Tomato*. La explosión de alegría en el CIC fue impresionante. El *Guise* había vuelto a nacer después de ese tiro y la moral de la dotación estaba nuevamente a tope, como cuando zarpamos del Callao, llenos de entusiasmo y emoción.

—¡Fuego 51!

Luego de disparar 17 tiros de 76 mm, rematamos al *Killer Tomato* con ametralladora de .50-cal; Vi el tiro desde las teleras, el fragor de las ráfagas, las trazadoras pintando el cielo de rojo y el olor de la pólvora era todo lo que necesitábamos para ser felices. El personal y material sin novedad.

Arribo a San Diego

La parte más crítica del retorno era la pierna de Pearl Harbor a San Diego porque no había puertos alternos donde recalar en caso de una eventualidad; entre estos dos puertos solo hay mar y más mar. El resto de la navegación, teníamos previsto hacerla sin alejarnos mucho de la costa.

El 15 de octubre, arribamos a San Diego, donde fuimos recibidos por el Vicealmirante Michael Boyle, Comandante de la Tercera Flota, y el Capitán de Navío Vargas. Toda la dotación se reunió en la proa y el Almirante tomó la palabra dándonos la bienvenida y reconociendo el ingenio y entusiasmo con el que habíamos realizado los trabajos de reparación y nuestro plan de solución temporal, lo cual nos llenó de satisfacción y alegría.

Permanecimos un par de días en San Diego, donde coincidimos con el B.A.P. *Pisagua*, cuya dotación nos organizó un almuerzo de camaradería, en el cual pasamos un grato momento y compartimos nuestras experiencias. El *Pisagua* y el *Guise* zarparon juntos de San Diego el 17 de octubre, nosotros en demanda de Acapulco, México, y el *Pisagua* en tránsito al área de operaciones para sus

últimos eventos como parte del despliegue operacional SUBDIEX 2022.

San Diego – Acapulco

Al día siguiente de nuestro zarpe de San Diego, comenzamos a recibir reportes meteorológicos de actividad ciclónica en el golfo de Tehuantepec, por lo que prestamos especial atención a su evolución; día a día, las condiciones variaban para mal.

Progresivamente, una depresión tropical se convirtió en una tormenta tropical, y días después, en el huracán Roslyn, que llegó a alcanzar categoría 4 con vientos sostenidos de 130 nudos. El huracán Roslyn se encontraba directamente a proa de nuestra derrota, por lo que, junto al Segundo Comandante y al Jefe de Operaciones, evaluamos las opciones que teníamos para ingresar a un puerto alterno y refugiarnos antes de su paso. Fue así que identificamos como la mejor opción al puerto de Manzanillo, que se encuentra a 295 millas náuticas al noroeste de Acapulco. Este cambio de último minuto originó que se tuvieran que realizar una serie de trámites burocráticos con el país anfitrión, los cuales se culminaron con celeridad y pudimos amarrar en el muelle de cruceros de Manzanillo justo horas antes del cierre del puerto por la llegada del huracán.

A nuestro arribo, fuimos recibidos por el Capitán de Navío José Miovich Rospigliosi, Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en México; y el Capitán de Corbeta Miguel Lazo Luna, quienes nos recibieron de manera muy cordial y nos ayudaron con todas las coordinaciones que teníamos que hacer durante esta recalada logística.

Permanecimos en Manzanillo hasta que pasó el huracán, triplicamos las espías y las falcaceamos con un cabo para que trabajen de manera pareja, también, pasamos dos calabrotes y los hicimos firmes al muelle. No nos fue mal, solo rompimos un par de espías y no tuvimos ningún otro problema para zarpar en demanda del Callao a penas se reabrió el puerto.

La pierna final

El último tramo de nuestra travesía fue el menos complicado, pues tuvimos buen tiempo y pocos contactos. Tres días antes de nuestro arribo al Callao, se presentaron fallas en nuestros radares. Durante el día no nos complicó

mucho el tránsito, pero de noche sí. Tuvimos que regresar a los tiempos de la rosa de maniobra para determinar el rumbo, velocidad y punto de máxima aproximación de los contactos. Los vigías informaban los contactos y su marcación por alidada, y luego se enviaba la información al CIC para que el personal de control de tiro determine la distancia mediante el láser de nuestro sensor electro-óptico. Con estos dos datos se resolvía el problema cinemático, algo simple, pero que, ante múltiples contactos, resultó tedioso. Los electrónicos trabajaron de corrido hasta que repararon la falla, justo a tiempo para nuestro ingreso al puerto del Callao.

El 31 de octubre culminó el periplo del *Guise*. Ver la isla San Lorenzo asomarse entre la neblina fue una emoción indescriptible. Estar de regreso en casa después de haber estado a punto de perder el buque en Hawái, hacía este puesto de maniobra muy especial.

A nuestro arribo, en el muelle nos esperaba el Almirante Alberto Alcalá Luna, Comandante General de la Marina; el Comandante General de Operaciones del Pacífico y el Comandante de la Fuerza de Superficie, quienes nos dieron sus palabras de bienvenida en la proa del buque. El Almirante Alcalá destacó el alto sentido del cumplimiento del deber de los tripulantes del *Guise*, y lo plasmó en la placa que acompaña un cuadro del artista peruano Miguel Baca Rossi, que nos obsequió y que adorna el pasadizo principal del buque.

El *Guise* estaba de regreso en el Callao, seis meses después de su despliegue y luego de navegar por veinte días y recorrer un poco más de 5950 millas náuticas en modo de emergencia, sin automatismos y con todos sus controles en local. Lo habíamos logrado, y esa es la satisfacción profesional más grande de mi vida.

Zarpamos ciento ocho y estábamos de regreso ciento seis, porque nuestros compañeros heridos continuaron recibiendo un tratamiento altamente especializado en el Hospital Militar Brooke en EE. UU., uno de los centros médicos más avanzados en el mundo en materia de pacientes diagnosticados como “gran quemados”.

Comentarios finales

Me siento afortunado de contar con la dotación que tengo. No hay palabras que puedan describir el extraordinario compromiso y profesionalismo que demostraron cada uno de los tripulantes del *Guise*; gracias a ello, el *Guise*

sigue a flote. Estoy seguro que el activo más valioso con el que cuenta nuestra institución es su personal, los que día a día dan todo para engrandecer a nuestra patria. El mejor ejemplo de esto son nuestros dos tripulantes que resultaron heridos, quienes arriesgaron sus vidas en cumplimiento de su deber.

Espero que esta crónica contribuya a generar conciencia respecto a las emergencias que se podrían presentar a bordo de nuestros buques de guerra, especialmente durante despliegues prolongados; así como sobre la importancia de priorizar el entrenamiento y alistamiento. Afortunadamente, la dotación del *Guise* se había capacitado en control de averías en la Base Naval de Jinhae, República de Corea, durante el periodo de transferencia de la unidad y, también, meses antes de nuestro despliegue en el Centro de Entrenamiento Naval (CEN) de la Dirección de Capacitación y Perfeccionamiento del Personal Naval (DIRCAPEN).

Por otro lado, estoy seguro que todo marino peruano hubiera actuado como lo hicimos. Desde el día que ingresamos a la Marina se nos prepara para actuar bajo presión y en situaciones extremas. El riesgo es inherente a nuestra carrera naval. Creo que, con el paso de los años, vamos entendiendo esto.

Quiero reconocer todo el apoyo que recibimos de nuestros jefes y, en especial, las gestiones que se realizaron al más alto nivel para que los tripulantes que resultaron heridos reciban las mejores atenciones médicas posibles en el extranjero y en el país.

Por último, quiero destacar la solidaridad y empatía demostradas por los marinos que se pusieron en nuestros zapatos y nos prestaron toda la ayuda que pudieron, yendo más allá de lo que les correspondían hacer para el caso específico. Creo que ello refleja la experiencia de estas Marinas en situaciones similares o peores.

Reconocimiento y agradecimiento

El *Guise* no estaría de regreso en el Perú y, lo más importante aún, con su dotación completa, de no ser por el significativo apoyo que recibimos de nuestros hermanos de armas, principalmente de las dotaciones del *Prairial*, *Midgett*, *Abraham Lincoln*, *Gridley* y MIDPAC.

Aprovecho las páginas de esta respetable publicación para nombrar a algunos de los marinos y guardacostas que nos ayudaron a enfrentar esta

eventualidad y a recuperar la operatividad del *Guise*. Mantendré los grados en su propio idioma al no haber equivalencias en algunos casos.

Al *Admiral* Samuel Paparo, Comandante de la Flota del Pacífico de los Estados Unidos de América; y al *Viceadmiral* Michael Boyle, Comandante de la Tercera Flota de los Estados Unidos de América.

Al *Capitaine de vaisseau* François Maignan, Comandante del FS *Prairial*; y a los siguientes miembros de su dotación: *Lieutenant de vaisseau* Pierre Bonneau, *Enseigne de vaisseau* Maxime Menager, *Maître-principal* Guillaume Colin, *Second-maître* Paul Arsac, *Second-maître* Romain Blot, *Maître* Thomas Plancher, *Quartier-maître* Lucas Marcouyau, *Quartier-maître* Gabriel Abbaz y *Quartier-maître* Josselin Mion.

Al *Captain* Willie Carmichael, Comandante de la Fuerza de Tarea 175 y Comandante del USCGC *Midgett*; y a los siguientes miembros de su dotación: *Lieutenant Commander* George Cocks, *Lieutenant* Richard Zogby, *Lieutenant Junior Grade* Brandee Schiller, *Senior Chief Petty Officer* Melvin Ramos, *Chief Petty Officer* Robert Kelley, *Chief Petty Officer* Michael Filippone, *Petty Officer* Rilee Williams, *Petty Officer* William Parker, *Petty Officer* Kevin Smith, *Petty Officer* John Huber, *Petty Officer* Tavian Willits, *Petty Officer* Kodai Letkiewicz y Petty Officer Charles Seiger.

A la *Captain* Amy Bauernschmidt, Comandante del USS *Abraham Lincoln*; y la *Commander* Meghan Bodnar, Comandante del USS *Gridley*. A la dotación aérea y personal médico del helicóptero *Seahawk* de la Marina de los Estados Unidos, la *Lieutenant Commander* Dana Flieger, *Lieutenant Commander* Stephanie Wallace, *Lieutenant* Michael Kelly y *Lieutenant* Michael Reising.

Al *Captain* Joseph Ring, nuestro "Padrino Hawaiano", y a su estado mayor, el *Lieutenant Commander* Carlos Gaitan, *Lieutenant Commander* Zishan Hameed, *Master Chief Petty Officer* Michael Kaszubowski, *Master Chief Petty Officer* John Atwood, *Senior Chief Petty Officer* Holeo Gumbs, *Chief Petty Officer* Torrey Coates, *Chief Petty Officer* Leonard Kissoon y *Chief Petty Officer* David Click.

Y una mención especial al *Chief Petty Officer* Michel Johnson, conocido a bordo como "Miguelito", y al *Seaman* Kodiak Kulish, quienes se embarcaron a bordo del *Guise* como operadores del sistema de comunicaciones CENTRIX.