



Rescate al límite

EDUARDO ORTUÑO VILLAPALOS Y JULIO ARCAS BERMUDEZ
Comandantes de Aviación



La misma mañana que la gran mayoría de los españoles estaban pendientes del "gordo" de Navidad del 2000, Eleonora De Sabatá y Máximo Grassadonia, dos jóvenes italianos, se veían obligados a abandonar el velero de 7 metros con el que se dirigían desde el continente a Canarias. Sobre las 09:00 horas y debido al temporal que azotó la zona durante esos días su embarcación sufrió una vía de agua, y se vieron obligados a trasladarse a su pequeño bote salvavidas y lanzar un SOS... El principal problema es que estaban en medio del Atlántico, a unas 160 NM

(Millas Náuticas) de la costa marroquí y a 425 NM al Noreste de la isla de Gran Canaria, dentro del FIR de Casablanca y por lo tanto bajo responsabilidad de Marruecos. Poco podían imaginar nuestros protagonistas el dispositivo de salvamento que a partir de ese momento se iba a poner en marcha...

LA ALERTA SE DISPARA

Son las 13:30 del viernes 22 de diciembre. El que más y el que menos ya está pensando en la Nochebuena y en el día de Navidad. El RCC de Ca-

narias (Centro Coordinador de Salvamento del Ejército del Aire) no es una excepción. En esos momentos se recibe la llamada del CRCS de Las Palmas (Centro Regional Coordinador de Salvamento de Marina Mercante) solicitando un medio SAR para el rescate de dos naufragos del velero italiano "Tres-C" que se ha hundido 330 NM al Noreste de Lanzarote, la isla más oriental del archipiélago canario (figura 1).

Rápidamente la alerta se extiende a las tripulaciones de servicio del 802 Escuadrón. El avión Fokker 27 con indicativo RESCUE-25 se debe diri-





Avión Fokker-27 que realizó la búsqueda y helicóptero Superpuma que efectuó el rescate, posicionándose sobre la vertical de los naufragos.

gir a zona para localizar y señalar la balsa, y el helicóptero Superpuma con indicativo RESCUE-22 tendrá que realizar la operación de recuperación de los naufragos.

Por la distancia tan considerable, el principal problema que tripulaciones y RCC inmediatamente detectan es que la llegada antes de la puesta del sol va a ser muy justa. Como nuestros helicópteros SAR están limitados para realizar la operación nocturna en



alta mar, queda claro que un cuarto de hora arriba o abajo en la hora estimada de llegada a la posición puede suponer el rescate esa misma tarde o su retraso hasta la mañana siguiente. La operación se nos antoja como una carrera contra-reloj; contra el reloj del sol...

EL MAREMÁGNUM EN EL RCC

A las 14:00 horas los brazos ejecutores de la misión (avión y helicóptero) están enfrascados en la tarea de preparar sus despegues conscientes de la importancia de efectuar la salida cuanto antes. En el helicóptero se tienen que montar depósitos de combustible internos porque la distancia del naufragio sobrepasa su radio de

—¡Y-6, Y-6, RESCUE-25 estamos en el aire, estimando la zona a las 16:00!

El Fokker-27 del 802 Escuadrón acaba de confirmar su despegue al RCC (el indicativo radio del Centro es Y-6, pronunciado según el alfabeto aeronáutico como "yankee-seis"). Se comprueba que el avión va a llegar a zona con luz de día y podrá realizar su búsqueda sin problemas, pero ¿y el helicóptero?

La estación de Maspalomas confirma que el satélite está recibiendo una radiobaliza de 406 Mhz. en la zona y que en breve podrán enviar por fax la información que tienen sobre la posición. El RCC sabe que los datos que envíe la estación son muy precisos por lo que se tendrá una posición muy exacta para transmitir al RESCUE-25. (Las radiobalizas que emi-

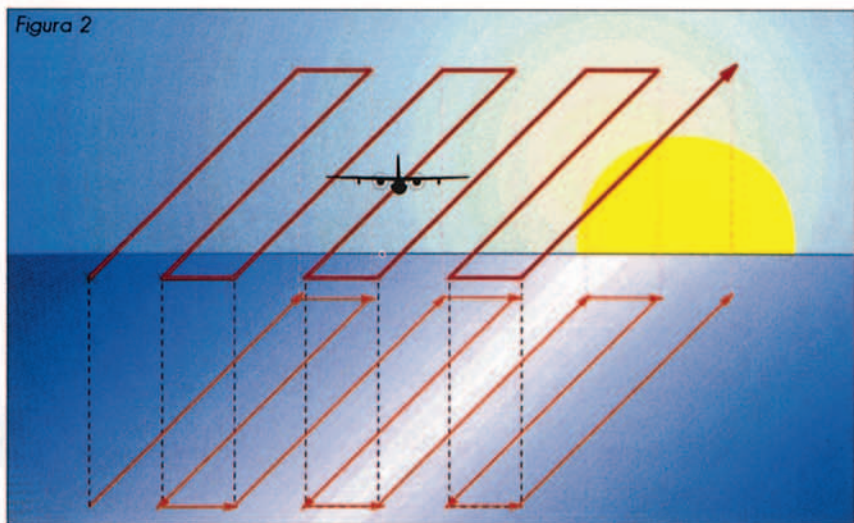
luz de crepúsculo para poder operar. Y eso que el Superpuma se está portando formidablemente y mantiene una velocidad tan favorable que estima recorrer las 425 NM en poco más de 3 horas y 15 minutos.

—¡Oh Dioses! -grita aliviado alguien en el RCC- ¡Ya tenemos la autorización de sobrevuelo en la zona de búsqueda!

El RCC de Casablanca ha mandado la autorización para operar en su zona y mantiene contacto continuamente con el de Canarias por si se requiriera su apoyo.

Se pide al CRCS información sobre el velero y los medios de salvamento que llevaban (espejos de señales, balizas, botes de humo, etc.). EL CRCS no tiene ese dato y en su lugar nos da el número de teléfono de un familiar...

Figura 2



acción normal. En el cerebro de la operación, el RCC, la actividad frenética ha sustituido a la tranquilidad que se vivía media hora antes. Hay que efectuar múltiples gestiones y las manos en estos casos siempre son pocas: petición de confirmación de posición a la estación de Maspalomas (una de las estaciones de seguimiento de los satélites del programa SARTS-COSPAS para detección de radiobalizas de emergencia en todo el mundo), petición de información meteorológica de la zona, petición de autorización de sobrevuelo y actuación de los medios aéreos dentro del FIR Casablanca. Teléfono y fax echan humo. Esto no ha hecho más que empezar.

ten en 406 Mhz. son unos dispositivos más modernos que las tradicionales de 121.5 y 243.0 Mhz. y tienen bastantes ventajas sobre éstas ya que son muchísimo más precisas, además de poder enviar en su transmisión datos acerca del barco emisor).

—¡Y-6, Y-6, RESCUE-22 en el aire, estimada al punto a las 17:49!. Vamos a buscar el viento más favorable y ahora os confirmamos si hay variación en la hora estimada de llegada.

—¡Recibido, RESCUE-22 te confirmo hora del ocaso en la zona a las 17:35!

Está claro. El helicóptero va a llegar a la zona sobre la hora del ocaso. Por nuestra experiencia en el mar sabemos que, desde la puesta del sol, tendremos entre 20 y 30 minutos de

MOMENTOS DE DESCONCIERTO

Stella es la hermana de Eleonora y resulta ser la persona que contesta el teléfono desde Suiza. Ella no puede dar mucha información, pero le pasa al RCC el teléfono de su padre que se encuentra en Estados Unidos y que fue el que equipó la embarcación que se ha utilizado; por lo tanto debe estar al corriente de la dotación de la misma.

En unos momentos el caudal de información es tremendo. El avión confirma que está entrando en zona y comienza una búsqueda "ladder" (figura 2) que el RCC le ha pasado minutos antes. En la planificación de dicha búsqueda ha contribuido grandemente el responsable de la "Rueda de los Navegantes", especie de "red" de radioaficionados que a determinadas horas están en contacto en frecuencias de HF y que también tuvieron conocimiento del SOS del velero italiano.

Mientras un operador del RCC trata de localizar al padre de Eleonora llega la información de la estación de Maspalomas sobre la última posición que el satélite tiene de la radiobaliza de 406 Mhz... y... y... ¡no puede ser!, ¡el punto que da el satélite está 60 NM al noreste del que dieron los naufragos! y lo que es peor... ¡la emisión de la baliza indica que corresponde a otro velero de nombre "Petit Loup"!.

—Desde luego hay viento en la zo-

na, ¡pero una deriva de 60 NM es imposible! - se comenta entre los operadores del RCC.

—¡¡ Tenemos contacto con el padre!!

—... yo les preparé el equipo -asevera el padre al otro lado del teléfono- llevaban botes de humo, pero no llevaban baliza de 406 Mhz., no se si tiene alguna de 121.5, pero de 406 Mhz. seguro que no.

Si no llevan baliza de 406 Mhz. ¿Quién está emitiendo en esa nueva posición? ¿será posible que estemos ante otra señal de emergencia en la misma zona?. La respuesta parece obvia. Es afirmativa: otra radiobaliza diferente a la de los dos italianos está emitiendo también en emergencia.

—¡Y-6, RESCUE-25 comenzando tercera pasada! -se oye el carraspeo en la radio de HF, confirmando que el Fokker continua la búsqueda sin resultado positivo hasta ese momento.

Son las 16:45 y en el RCC surge la gran duda. Tenemos dos posiciones separadas 60 NM con dos emergencias diferentes. En la primera los náufragos italianos están en la balsa, pero en una posición poco precisa y el Fokker lleva casi una hora en esa zona sin resultado positivo. Y la segunda posición dada por el satélite es muy exacta, pero por la cercanía del ocaso obligaría a desviar a los medios aéreos ya hacia allí...

¿Qué hacer? La incertidumbre planea sobre el Centro conscientes de que la decisión en un sentido u otro pondrá en juego la vida de seres humanos.

—¡Y-6, RESCUE 22 estimamos la posición inicial a las 17:38!...-el helicóptero está próximo a la zona...

BENDITA TECNOLOGÍA

En estas cavilaciones estamos cuando aparece en escena un nuevo protagonista. El RCC de Roma acaba de enviar al CRCS una posición actualizada de los náufragos italianos. No saben decirle al RCC de donde ha salido dicha información, pero es un dato de las 16:15. La nueva posición está a algo más de 10 NM de la inicial.

—¡RESCUE 25 y RESCUE 22 de Y-6, diríjense a esta nueva posición... 33° 21.99' Norte y 010° 24.93 Oeste!... ¡ Repito nueva posición...! - El



Dos momentos claves en la operación de rescate: en la fotografía superior apreciamos cómo el primer nadador-rescatador inicia el descenso mientras que en la inferior, el primer rescatador comienza a organizar el arriado de los náufragos.

operador en la radio se desgañita porque son las 17:12. Quedan 27 minutos para el ocaso.

Por suerte el Fokker-27 está muy próximo a la posición, porque la búsqueda planificada por el RCC los dirigía certeramente a ese lugar, con lo que hubieran pasado por la vertical 15 ó 20 minutos después.

Stella, la hermana de Eleonora, confirma al RCC la posición y que ha tenido acceso a dicha información gracias al teléfono para hablar vía satélite que llevan y han conseguido enviar el dato porque también tienen un GPS...

—¡Y-6, RESCUE-25 hemos localizado la embarcación, repito hemos localizado la embarcación!. ¡Hay movimiento en la balsa, nos están saludando! - el avión comunica con alegría contenida el hallazgo. Saben que aún queda mucho por hacer.

El padre de la chica está en ese momento al teléfono y escucha perfectamente la noticia. No puede evitar echarse a llorar y alguno en el RCC casi le acompaña.

Pero son las 17:20 y el helicóptero estima la posición en 10 minutos. La parte inferior del disco solar comienza a apoyarse en el horizonte..

El helicóptero cargado con 3.500 litros de combustible ha ido marcando una GS (velocidad respecto al suelo) muy buena durante el trayecto. Hace ya tiempo que los pilotos decidieron poner la potencia de los motores al

máximo para ganar esos "minutillos" que son esenciales cuando al sol le queda un cuarto de hora escaso para desaparecer de nuestra latitud.

—¡Y-6, RESCUE-22 tenemos a la vista la balsa! -el copiloto del Superpu-
ma transmite la anhelada comunicación.

EN EL HORIZONTE EL SOL. EN EL MAR MONTAÑAS DE AGUA

Son las 17:35 y el helicóptero está sobre la vertical. Como el viento es de Oeste, la aeronave queda aproada a la puesta del sol que, inexorablemente, comienza a producirse.

El briefing de la maniobra que se va a realizar se da rápidamente, y es en estos momentos cuando se agradece la instrucción recibida y se pone de manifiesto el grado de coordinación existente entre los seis tripulantes del helicóptero; hay que hacerlo rápido, pero hay que hacerlo bien.

El helicóptero debe mantenerse estático sobre el punto con una altura constante sobre el agua. Una vez así, la operación consistirá en bajar al primer nadador-rescatador a bordo de la balsa, establecer la cuerda-guía que permita la entrada del segundo rescatador con un cincho de rescate e izar uno por uno a los dos naufragos.

—¡Eso no son olas, son montañas de agua! -comenta al fin alguien a bordo- ¡La previsión meteorológica en la zona daba mar gruesa y seguro

que la altura de las olas debe estar entre 5 y 6 metros!

A 100 pies sobre el agua toda la tripulación contempla lo que el mar de fondo está provocando. El paso de las olas hace que el radioaltímetro oscile entre 70 y 100 pies.

—¡Cuidado con la altura, estamos subiendo y bajando continuamente! -avisa el copiloto mirando el radioaltímetro.

—¡Te juro que yo no puedo variar tan bruscamente! -responde el piloto intentando dominar el helicóptero ante la oscilación continua del instrumento indicador de la altura.

Son las 17:45. La raya del horizonte de poniente todavía se ve claramente pero el mar comienza a ennegrecerse y el helicóptero está en medio de la maniobra.

—¡El rescatador está en la balsa! -grita el operador-grúa avisando que ya ha conseguido llegar hasta los naufragos el primero de nuestros rescatadores.

Los nadadores-rescatadores colgados en la grúa son golpeados una y otra vez por paredes de agua mientras continúan con su trabajo para izar a los dos naufragos.

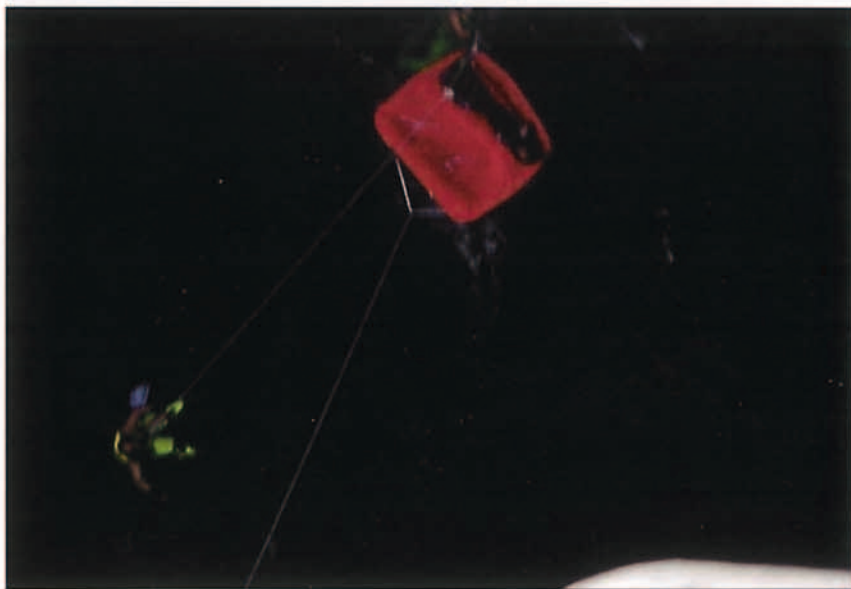
Por fin Eleonora está a bordo. Se abalanza emocionada sobre la DUE/ATS de la tripulación y comienza a llorar. A las 17:50 es izado Máximo. Ya pasan 15 minutos desde el ocaso y queda recoger al rescatador que se encuentra en la balsa. Ha tenido que cortar la cuerda-guía porque estaba enrollada en el ancla de capa de la balsa y entre sus piernas. Es una decisión acertada.. y muy valiente, porque ahora queda solo en la pequeña embarcación y sin conexión física con el helicóptero.

Tras unos momentos de tensión el rescatador es izado. Son las 17:55, el mar abajo está ya negro y arriba, todos, rescatados y rescatadores están a bordo sanos y salvos.

—¡Y-6, RESCUE-22 te confirmo los dos naufragos a bordo! Estamos en curso a Casablanca. -el helicóptero comunica por fin el final del rescate.

En el RCC estalla la alegría y se comienza a confirmar a todos los implicados el resultado positivo de la recuperación. El RCC de Roma conecta el "manos libres" del teléfono y pide la confirmación de la noticia.

—¡Adelante Canarias!



El segundo rescatador intenta acercarse a la balsa.



Traslado de Eleonora desde el helicóptero a la ambulancia en el aeropuerto de Casablanca.

—¡Os confirmo resultado positivo, los dos naufragos a bordo del helicóptero!

El griterío que se escucha desde Roma es ensordecedor y los agradecimientos y enhorabuenas interminables.

RECUPERACIÓN A CASABLANCA

Ya cuando los medios aéreos despegaron se había tomado la decisión de que repostarían en Casablanca, a solo 160 NM de la zona. El RESCUE-25 se dirige a la zona de la otra emergencia, la del "Petit Loup" y comienza una nueva búsqueda. Después de veinte minutos tienen que abandonar porque la noche ya es cerrada. De todas formas la radiobaliza de este velero, que antes el satélite había recibido claramente, ya no se recibe. Posteriormente se confirma que el velero ha seguido hacia el Estrecho sin aparentes complicaciones.

Todo lo que Eleonora y Máximo llevaban se quedó en su barco, así que parte de la tripulación les deja sus camisetas para que puedan desprenderse de sus ropas mojadas.

El aterrizaje en el aeropuerto Mohamed V de Casablanca se efectúa a las 19:00. El frío en la plataforma del aeródromo marroquí es intenso por lo que los dos naufragos permanecen dentro del helicóptero y abrigados con los sacos que las DUE/ATS llevan a bordo para casos de enfriamiento e hipotermia.

Mientras se repontan las aeronaves las gestiones telefónicas continúan para confirmar si el avión debe llevar a Las Palmas a los italianos o deben quedar en Marruecos. Finalmente el Consulado italiano en Rabat decide hacerse cargo de sus dos compatriotas, para lo cual quedarán alojados en un hotel en Casablanca hasta que llegue un avión de su país a recogerlos.

MISIÓN CUMPLIDA

Una hora y algo después el RESCUE-22 y el RESCUE-25 despegan de Casablanca con destino a Las Palmas. El avión hará el trayecto de vuelta en unas tres horas y el helicóptero empleará un poco más de cuatro horas

y media. Pero la misión está cumplida.

Con la inmensa satisfacción que produce la finalización con éxito de una operación en la que están vidas humanas en juego, las tripulaciones ponen rumbo a casa en un ambiente claramente distendido que nada tiene que ver con el que se respiraba tan solo unas horas antes.

El Fokker-27 realizaría un total de 08:15 horas y el Superpuma 09:10.

En el siglo XX que se nos fue, los 45 años de historia y 2.540 misiones realizadas por el SAR de Canarias (802 Escuadrón y RCC) son suficiente bagaje para saber que estamos ante un grupo humano experimentado, preparado y entrenado para salvar vidas en esta zona del mundo. En estos tiempos inciertos que vivimos, quiso el Destino que a pocos días del final de siglo, el SAR de Canarias se viera implicado en una preciosa operación de salvamento como si se quisiera tocar en las conciencias y corazones de quienes infravaloran, menosprecian o, simplemente, no cuentan con el SAR del Ejército del Aire ■