



## UNA MINA A LA DERIVA

Antonio M. COUCE CALVO

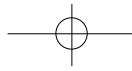


*Muchas cosas se reputan imposibles antes de haberse realizado.*

(Plinio el Viejo)



SON muchas las anécdotas vividas por los comandantes de los buques de la Armada a lo largo de su mando, pero pocas las que producen emociones tan distintas e intensas como el hecho de encontrarse una mina a la deriva por su proa en tiempo de paz, y más aún en unas aguas que se suponen libres de peligros.



VIVIDO Y CONTADO

**El avistamiento**



Mina a la deriva. (Foto: Núcleo Buceo Ferrol).

Habíamos zarpado del puerto de La Pallice (La Rochelle, Francia) a primeras horas de la tarde del día anterior. Navegábamos el primero de abril en misión de vigilancia de pesca marítima con un tiempo bonancible, dominado por unos cielos casi totalmente despejados y una marejada que fue cayendo paulatinamente hasta reducirse hacia el final de la tarde a una ligera mar de leva del NW. El horizonte estaba despejado y ganábamos SW en demanda de la costa asturiana con una velocidad en torno a los ocho nudos, una media de cruceo alta para el *Chilreu*, pero facilitada por el buen estado de la mar, nada usual tratándose del golfo de Vizcaya.



Patrullero *Chilreu*. (Foto: Antonio Couce Calvo).



VIVIDO Y CONTADO

Faltando escasamente media hora para el ocaso y a unas veinte millas al norte de Ribadesella, la guardia de puente —el cabo primero Antonio Picos San Isidro para mayor justicia— divisó flotando en el agua lo que en un principio pareció ser un tonel de madera y que, una vez cerrada la distancia, se transformó en la mayor de nuestras sorpresas por tratarse de una mina de orín que a la deriva. La primera sensación fue de incredulidad general, a la que siguieron de forma inmediata otra de asombro por la naturaleza del hallazgo y una postrera de preocupación por la seguridad y por las medidas a tomar, que nos protegió eficazmente de posibles osadías fundamentadas en el desconocimiento. A mi mente viene ahora una cita del inmortal Napoleón, que con gran acierto dijo que «Para triunfar es necesario, más que nada, tener sentido común».

**La reacción**

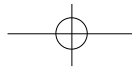
Tras tomar algunas fotografías con la premura impuesta por el inminente final del día y adelantar la novedad del avistamiento vía satélite, decidimos intentar la destrucción de la mina con fuego de armas portátiles, lo que resultó infructuoso debido a la distancia de seguridad necesaria y la escasa luz remanente del crepúsculo.

Al tiempo, la Armada y, en particular, la Fuerza de Acción Marítima (FAM), comenzaba su reacción en tierra solicitando al Centro Regional de Coordinación de Salvamento (CRCS) de Gijón el establecimiento de una zona circular de exclusión al tráfico marítimo de ocho millas de radio y centrada en la posición de la mina; el Instituto Hidrográfico emitía el correspondiente aviso urgente a los navegantes y se alistaba al patrullero *Serviola* y un equipo de buceadores EOD de la Unidad de Buceo de la Armada en Ferrol para su inminente salida a la mar esa misma madrugada.

Finalizado el crepúsculo abrimos hacia costa una distancia de seguridad entre cuatro y seis millas de la posición de la mina, comenzando a despejar el tráfico, principal-



Buceadores EOD con la mina.  
(Foto: marinero David Couce).



### VIVIDO Y CONTADO

mente pesquero, de la zona de exclusión ya decretada. Se remitió entonces vía satélite al Estado Mayor de la FAM en Ferrol la mejor de las fotografías obtenidas, con el fin de facilitar la identificación de la naturaleza de la mina avisada, lo que permitió al equipo EOD tener una idea meridiana clara de su objetivo antes de su salida a la mar, lo que finalmente se produjo pasada la medianoche.

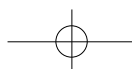
A su vez, el CRCS de Gijón alistaba sus medios disponibles, que se concretaron en dos embarcaciones de la clase *Salvamar*, de nombres *Rigel* y *Argol*, y el helicóptero *Helimer Cantábrico*, y solicitaba la colaboración de una embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, que a la postre sería la *Río Nalón*, para tomar parte la mañana siguiente en la localización de la mina a la deriva bajo la dirección del patrullero de la Armada *Chilreu*, mientras éste permanecía durante toda la noche vigilando la zona de exclusión establecida y despejando de ella el tráfico marítimo.

### La búsqueda

Durante el crepúsculo matutino del día siguiente fuimos cerrando distancia con velocidad reducida a la última posición conocida de la mina, conforme aumentaba la visibilidad con la claridad del día, aunque ligeramente limitada ésta en la superficie por una suave mar de viento que iba aumentando poco a poco y provocaba la aparición de los primeros borreguillos.

Al orto se incorporaron al dispositivo de búsqueda las dos embarcaciones *Salvamar* y un poco más tarde la embarcación de la Guardia Civil, a las que asignamos la misión de vigilar la zona de exclusión por sus límites de levante, poniente y meridional, mientras el *Chilreu* iba ganando norte. Escasamente media hora más tarde alcanzó la zona el *Helimer Cantábrico*, al que dirigimos para efectuar una exploración en demora NW desde la última posición conocida de la mina y con una profundidad inicial máxima de cuatro millas, en razón a la mar de viento reinante durante la noche. Es de destacar el gran espíritu de colaboración que demostraron todos los medios antes citados y la enorme ventaja que supuso el hecho de que el piloto del helicóptero hubiera servido en nuestra Quinta Escuadrilla, lo que permitió el uso de nuestra jerga profesional y facilitó en gran medida su empleo como principal vector en la búsqueda.

Treinta minutos después de comenzar su exploración el helicóptero avistó la mina de orinque, que había abatido un total de 3,3 millas durante la noche en la demora que se estimaba como más probable. Hasta nuestra llegada a su posición el piloto permaneció realizando *On Top* sobre la mina, marcando su posición con sucesivos lanzamientos de humos. Una vez con la mina a la vista, todos los medios de Salvamento Marítimo regresaron a sus bases, permaneciendo en la zona únicamente nuestro buque y la embarcación *Río*



## VIVIDO Y CONTADO

*Nalón* del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, a la que solicitamos su colaboración para asegurar el mantenimiento del contacto visual con el objetivo, debido a la mar de viento reinante, que iba claramente en aumento y que amenazaba con dificultarnos seriamente ese cometido, y es que normalmente cuatro ojos suelen ver más que dos.

**La neutralización**

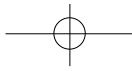
En torno al final de la mañana el patrullero *Serviola*, con el equipo de buceadores EOD a bordo, alcanzó nuestra posición, retirándose entonces la embarcación de la Guardia Civil y asumiendo su comandante el mando de la escena de acción, al que ofrecimos una de nuestras *rhibs* para su empleo por el equipo de buceadores por contar nuestras embarcaciones con mayor capacidad que las suyas.

A partir de este momento los acontecimientos se sucedieron de forma verdaderamente vertiginosa. Los buceadores procedieron a identificar positivamente la mina, que resultó ser un modelo MKB de fabricación rusa y con unos 234 kg de explosivo. Tras un corto periodo de preparación y no sin dificultades a causa de la mar de viento existente, los buceadores procedieron a la colocación de las cargas explosivas con un sistema de iniciación pirotécnico al que se le dio un retardo de veinte minutos, que permitió a los buques abrir la necesaria distancia de seguridad. La detonación de la mina se produjo en torno a las tres de la tarde, quedando entonces normalizada la situación y levantada la zona de exclusión establecida.

**Los resultados**

Con esta acción, como en muchas otras, la Armada y, concretamente la FAM, demostró su capacidad de respuesta y su eficacia, normalizando una situación potencialmente muy peligrosa en corto espacio de tiempo. También creo que merece especial mención la colaboración de diferentes medios pertenecientes a diversos organismos de la Administración Marítima, que fueron puestos con total diligencia bajo la dirección de unidades de la Armada y que jugaron, en algunos casos, un papel relevante en la resolución de la situación.

Si para la sociedad civil siempre es importante comprobar la eficacia de su Armada, también lo es para las dotaciones de nuestros buques sentir que pertenecen a una organización dotada de buenas capacidades, mejores si cabe día a día, y que éstas son empleadas de manera eficiente cuando resulta necesario. Y esta ocasión ha resultado una magnífica oportunidad para ambas cosas.



VIVIDO Y CONTADO



Colocando las cargas. (Foto: Núcleo Buceo Ferrol).

Muy distinto hubiese sido el resultado si hubiésemos descubierto la mina «al tacto» en lugar de visualmente. La formulación de hipótesis sobre la posible sucesión de acaecimientos en este caso es algo que prefiero dejar a la voluntad del lector.

**Epílogo**

Una vez vivido lo aquí narrado, quisiera dedicar este artículo al conjunto de hombres y mujeres que forman parte de la FAM en general, y a la dotación de la Unidad de Buceo de la Armada en Ferrol en particular. A los primeros porque su actividad diaria, dura las más de las veces, queda con demasiada frecuencia cubierta por los mantos del desconocimiento y del anonimato. Y a los segundos por el gran valor y la alta eficacia demostrados. Pensando en estos últimos me viene a la mente otra cita de Napoleón Bonaparte: «De todos los hombres, el soldado es el más sensible a las recompensas». Ojalá este artículo les sirva de modesta recompensa.

