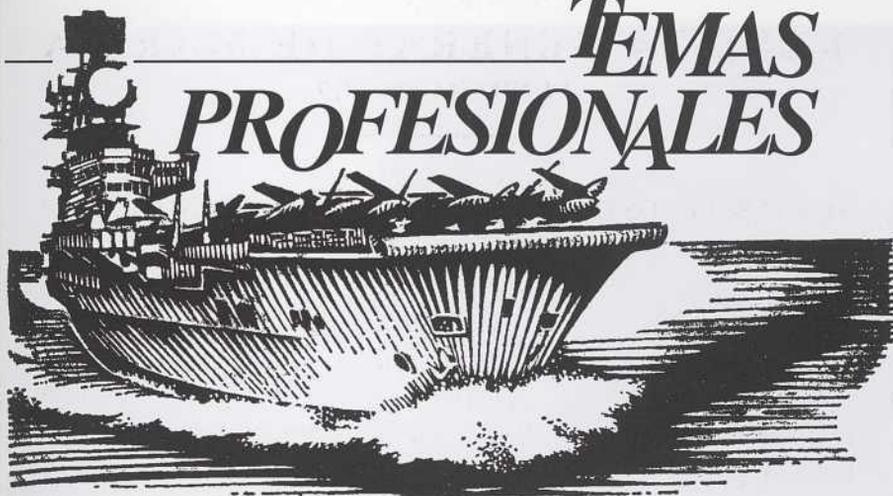


TEMAS PROFESIONALES



SALVAMENTO EN LAS PROFUNDIDADES

José M.^º TREVIÑO RUIZ



Introducción



L pasado 5 de agosto, el *International Submarine Escape and Rescue Liaison Office* (ISMERLO) era activado en respuesta a la emergencia sufrida por un minisubmarino ruso, el *Priz* (AS-28), en la bahía de Beryozovaya, a unas 50 millas al sur de la capital de la península de Kamchatka, Petropavlosk-Kamchatsky.

Basado en el Cuartel General de la Fuerza Submarina en Norfolk, Virginia, el ISMERLO es una asociación internacional par la información y coordinación del rescate de submarinos. Cada vez que un submarino está en apuros, el



ISMERLO es capaz de localizar en todo el mundo un sistema capaz de rescatarlo, así como de coordinar los esfuerzos en apoyo del país involucrado.

Tanto Rusia como los Estados Unidos son miembros del ISMERLO.

A través de sus esfuerzos de coordinación e información, la unidad de la Marina norteamericana *Deep Submergence Unit*, con base en San Diego, California, alistó a 061730Z un avión C-5 y otro C-17 con un ROV o vehículo operado remotamente, denominado *Super Scorpio*, así como un equipo de rescate, para enviarlos por vía aérea al aeropuerto de Petropavlosk, mientras que un ROV similar de la Marina británica era cargado a 061500Z en un avión C-17 en el aeropuerto escocés de Prestwick, con destino Rusia. Adicionalmente, la Marina norteamericana enviaba dos equipos de buceadores con equipos comerciales *Atmospheric Diving Suits* desde Nueva Orleans, y otro ROV procedente de la base aérea de Andrews, en Washington DC.

Los hechos

Casi cinco años después de la tragedia del submarino nuclear *Kursk*, el minisubmarino de rescate *Priz*, de 13,5 m de eslora, 3,8 de manga y casco de titanio, quedaba atrapado a 190 m de profundidad en unas redes de pesca, en



la mañana del jueves 5 de agosto, cuando se encontraba realizando un ejercicio de adiestramiento propio. Paradójicamente, el AS-28 había participado en agosto de 2000 en las operaciones de rescate del *Kursk*, al ser uno de los cuatro submarinos de rescate y salvamento, Proyecto 1855, con que cuenta la Marina rusa y que puede transportar hasta 24 personas. En aquella ocasión el *Priz* intentó acoplarse a la escotilla de escape de popa del *Kursk*, pero la deformación de la cubierta del submarino siniestrado impidió el correcto acoplamiento.

El viernes día 5, nueve buques de guerra rusos arrumbaban desde Petropavlosk hacia el SE, proa al punto donde se encontraba el submarino accidentado o DISSUB (*distressed submarine*), para iniciar la búsqueda del AS-28, balizar su posición e iniciar su salvamento. El factor más inquietante en esta opera-



ción era el tiempo, ya que las reducidas dimensiones del *Priz* (premio), sólo permitían una reserva de aire de 120 horas para cuatro tripulantes, pero el salvamento debería realizarse antes del lunes 8 de agosto al ser siete el número de personas a bordo, de acuerdo con los cálculos del Víctor Fiodorov, almirante de la Flota del Pacífico.

A lo largo del viernes día 5, los buques rusos conseguían localizar y balizar al AS-28, así como engancharlo con un cable, para intentar izarlo hasta la superficie o remolcarlo hacia una zona menos profunda, pero desafortunadamente las redes que lo mantenían aprisionado, así como un grueso cable que servía de fondeo a una boya-hidrófono, unida a un pesado anclote de 60 toneladas, impedían la operación de izado y arrastre del submarino.

Simultáneamente, la Marina japonesa, la más próxima a la zona, enviaba cuatro buques de guerra para colaborar en el salvamento, mientras que con dos horas y media de diferencia partían de Prestwick y San Diego los dos aviones con los ROV *Scorpion* de las Marinas británica y estadounidense, que aterrizarían en el aeropuerto de Petropavlosk a 070200Z y 070530Z, respectivamente.

La profundidad a que se encontraba el submarino, hacía prácticamente imposible la intervención humana, al no disponerse en el área de equipos especiales similares a los utilizados en las plataformas petrolíferas para bucear a saturación, por lo que la utilización de un vehículo submarino no tripulado y capaz de trabajar a más de 200 m era el medio adecuado en la bahía de Beryozovaya; pero para ello era necesario desplazar lo más rápidamente posible a la situación del *Priz* los medios de salvamento. Por ello la decisión de la Marina rusa de solicitar la ayuda del exterior a través del ISMERLO fue la correcta, dejando a un lado reticencias y un orgullo nacional mal entendido.

El rescate

El ROV británico *Scorpio 45*, aunque al servicio de la Marina británica, es manejado por una empresa civil, y en una muestra de disponibilidad y rapidez a las 1100 horas del sábado día 6, y en tan sólo 36 horas desde que saliera de Escocia, llegaba a la zona a bordo del buque ruso *KIL-27*, que fondeaba en las proximidades del DISSUB, donde el buque de salvamento ruso *Mikhail Rudnitskiy* tenía perfectamente balizado al *Priz.*, según las declaraciones realizadas por el jefe del Estado Mayor de la Flota del Pacífico, contralmirante Vladimir Pepeliayev.

En el interior del AS-28, su comandante, el teniente de navío Viacheslav Miloshevsky, de 25 años de edad y con siete inmersiones previas por toda experiencia, había ordenado a la dotación descansar en las literas, protegidos con trajes térmicos, para consumir la menor cantidad posible de oxígeno y disminuir así la producción del mortífero CO² o anhídrido carbónico, sumidos

en la oscuridad para ahorrar baterías y con una temperatura del submarino de tan sólo cinco grados, al encontrarse en las gélidas aguas del mar de Bering.

Comprobada desde la superficie la estanqueidad del *Priz*, —algo no extraño ya que por diseño podía operar hasta los 1000 m de profundidad—, y el buen estado de la dotación, algo entumecida por la inmovilidad y bajas temperaturas, los operarios del *Scorpio 45* británico, anticipándose a los norteamericanos en llegar a la zona, sumergieron el ROV, con las precauciones necesarias para no enredarlo a su vez en los cables que aprisionaban al *Priz*. Este pequeño artefacto de 2,75 m de eslora y 1,8 de manga, con un peso de 1.400 kg es capaz de trabajar a 925 m de profundidad, aunque, eso sí, con una velocidad máxima de cuatro nudos, estando dotado de dos brazos hidráulicos capaces de mover pesos de más 100 kg y cortar gruesos cables de acero de hasta 70 mm de mena, contando además con tres cámaras de vídeo y potentes focos para iluminar su trabajo a esas profundidades.

A los 20 minutos de sumergirse en las proximidades del *Priz*, el *Scorpio* comenzó a cortar las redes que aprisionaban al DISSUB pero, desgraciadamente y antes de finalizar su trabajo, dos horas después hubo de ser izado a bordo del buque de salvamento para reparar una pequeña avería, lo cual no fue óbice para que esa misma noche bajase de nuevo hasta la posición del *Priz*, consiguiendo liberarlo totalmente a las 0420 horas locales del domingo día 7, habiendo empleado en total cinco horas de intensos trabajos, permitiendo así a su dotación soplar todos los lastres, aunque pasaron tres minutos eternos antes que el *AS-28* iniciase su rápido ascenso, para hacer superficie en las proximidades del *Rudnitskiy*, pudiendo comprobar todos los que participaban en la operación de rescate, en medio de una gran satisfacción general, cómo se abría la escotilla del *Priz* y uno a uno iban saliendo los siete tripulantes sanos y salvos tras 76 angustiosas horas de encierro, desde las 2348 horas del 3 de agosto hasta las 0425 del domingo día 7, e iban embarcando en una falúa, para a continuación ser izado el submarino a bordo del buque de salvamento *Rudnitskiy*. En las proximidades y a bordo de un buque de guerra, el alborozado ministro de Defensa ruso, Serguei Ivanov, comunicaba al presidente Vladimir Putin el éxito del salvamento.

Conclusiones

A diferencia del accidente del *Kursk*, la operación de salvamento del DISSUB estuvo bien coordinada y fue todo un éxito, si bien hay que enfatizar que el cambio de actitud de las autoridades rusas, haciendo público el accidente en las primeras 24 horas para pedir a continuación la ayuda internacional, facilitó mucho el éxito de la operación conjunta de rescate, realizada dentro de los acuerdos del ISMERLO, organización que funcionó a la perfección, consiguiendo que en un tiempo récord cuatro marinas se encontrasen en



el área del submarino siniestrado aunando sus medios y esfuerzos, sabiendo que la carrera contrarreloj era el primer elemento a vencer, pues de nada serviría haber sacado el submarino a la superficie una hora después de haber agotado sus reservas de oxígeno la dotación.

La fotografía de la dotación, pálida y con aspecto demacrado aunque sonriente, a su llegada a la base naval de Petropavlosk fue portada en todos los diarios del lunes día 8, con una atmósfera bien distinta en toda Rusia a la de cinco años antes, cuando el fracaso coronó todos los intentos de la Flota del Norte para salvar a los 118 tripulantes del *Kursk*.

La eficacia del capitán de fragata Ian Riches, enviado por la Marina británica con un equipo de 29 personas, para dirigir la operación de salvamento con el *Scorpio 45* muestra que las lecciones aprendidas durante el último ejercicio de salvamento real de un submarino, SORBET ROYAL 05, fueron aplicadas con todo rigor en el mar de Bering.

El epílogo de esta aventura tuvo lugar en el palacio del Kremlin el día 4 de septiembre, al ser condecorados los siete tripulantes del *Priz* y ocho oficiales extranjeros que participaron en el rescate por el presidente Vladimir Putin, que ese mismo día firmaría el cese fulminante y su pase al retiro del almirante Vladimir Kurodeyov, comandante en jefe de la Marina rusa desde 1997.