



# No fue un día normal...

JESÚS RAMOS MUÑOZ  
Comandante de Aviación  
Fotografías del autor

TODO ANUNCIABA QUE IBA A SER UN LUNES MÁS... UN "DÍA NORMAL". "BRIEFING" A LAS 07:45; CAFÉ; REUNIONES Y PAPELEO POR RESOLVER; ALGÚN INFORME QUE OTRO Y UN VUELO NOCTURNO CON GAFAS DE VISIÓN NOCTURNA (NVG's) A PARTIR DE LAS 21:00. DESDE AFGANISTÁN NO VOLABA CON GAFAS Y DE ESO HACÍA YA CASI TRES MESES. ERA HORA DE VOLVER A ESTAR OPERATIVO AL CIEN POR CIEN.

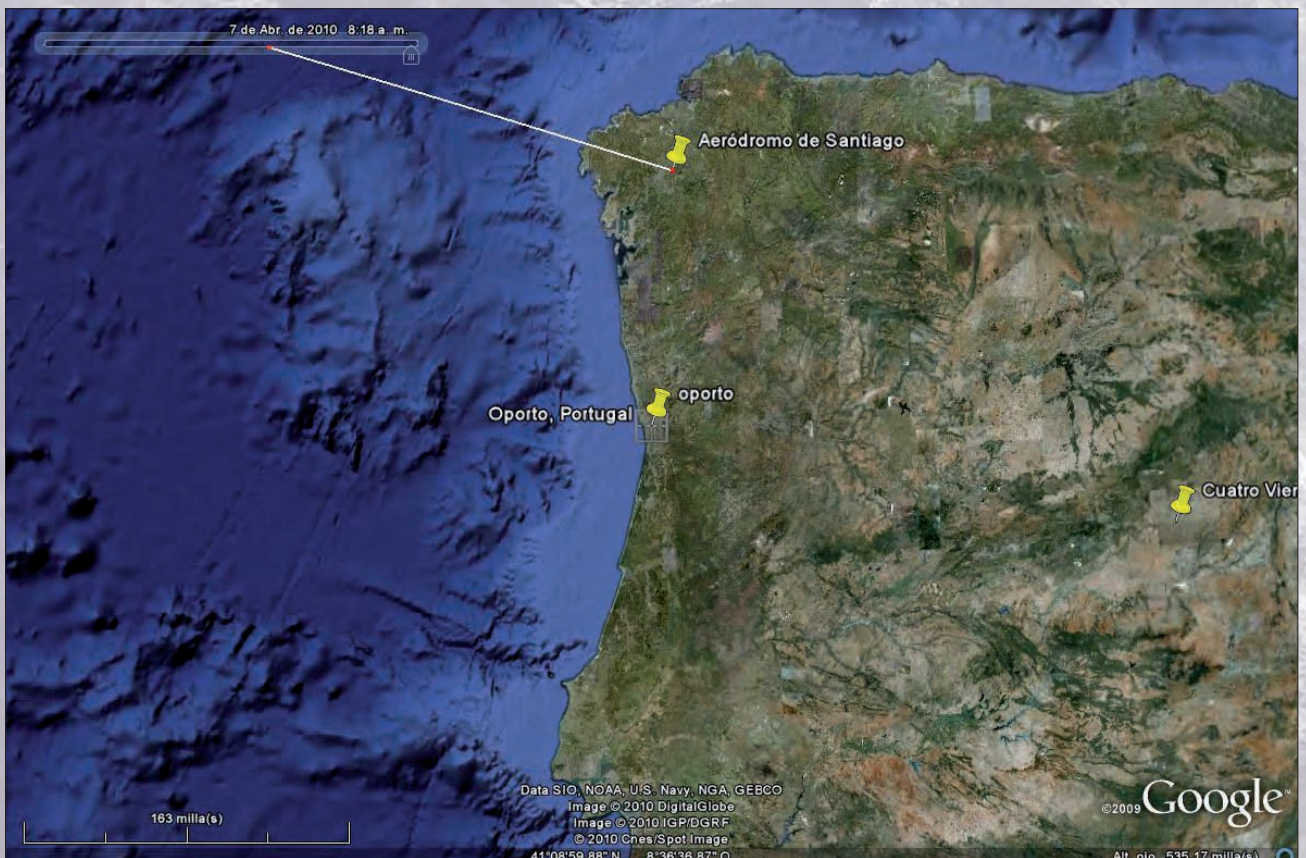
**A**ntes de irnos a comer y perdernos en nuestras vidas fuera de la base, quedamos para vernos antes del vuelo sobre las 20:00. Entre que llegas y no, te pruebas y ajustas las gafas, cuentas unos chascarrillos, te ríes un poco y das las últimas ins-

trucciones... siempre sales un poco tarde, pero bueno, teníamos el helicóptero a nuestra disposición... ¡y no nos imaginábamos hasta qué punto!

La meteorología, como siempre en estos casos, había empeorado de manera evidente. Techo de nubes en el

"límite" y visibilidad reducida por chubascos. Estaba entrando un frente por el norte y a nosotros nos llegaba la cola. Ya lo anunciaron en el parte de la mañana, y por una vez acertaron...

Pero bueno, ya estábamos allí. Decidimos salir: hacer unos tráfico, alguna toma en el Hospital Central de la Defensa (vaya, el Gómez Ulla), lo justo para aprovechar el periodo de vuelo. Por suerte, la tripulación que íbamos a volar, era la misma que habíamos formado equipo en el HELISAF XXIV (Afganistán) y teníamos



*El marinero filipino, "el afortunado", a su llegada al aeródromo de Santiago de Compostela.*

muchas ganas de volar juntos de nuevo: el capitán Daniel Marina; el teniente Carlos Rodríguez (amigos y profesionales increíbles) y el que esto escribe. De mecánico de vuelo venía el sargento Rafael Borrueco (una ayuda inestimable)... pero él no tuvo la suerte de venir en el XXIV.

Todo sucedía según el guión establecido. Tráficos a Cuatro Vientos y la "meteo" empeorando. Intentando comunicar con el Centro de Coordinación de Rescate (RCC) para ir a tomar al Hospital Gómez Ulla pero siempre obteníamos la misma respuesta: "el silencio"... y de repente, el RCC!!! No para autorizarnos a la plataforma del hospital, sino para decir que está "dentro de una situación de emergencia real", que "...Barbo 32 –nuestro indicativo– permanezca a la escucha". Nuestra respuesta, dentro de la incredulidad natural a la



que lleva una alarma SAR real cada cinco años más o menos, fue: "...pues si necesita algo aquí está la tripulación de alarma...".

La respuesta no tardó: "...Barbo 32, vayan parando y repostando para

despegue inmediato hacia Santiago de Compostela o La Coruña, hay un carguero con 24 personas a 180 millas de la costa a punto de hundirse"... silencio radio... nos mirábamos asombrados en cabina... expectantes...

Aterrizamos al instante y empezó la distribución de trabajo. Avisar a la tripulación de alarma que faltaba: el D.U.E. teniente José Cotarelo (de gran experiencia) y los rescatadores,



*Recibimiento por las autoridades del destacamento y helicóptero el 21/03/1973.*

*je les arrastró de la cubierta del barco la balsa de salvamento.*

29/03/2010.– El buque frigorífico "KEA" con bandera de Barbados con 24 tripulantes con una eslora de 147 metros y 21 de manga que transporta una carga de nitrato de amonio entre San Petersburgo (Rusia) y Santa Marta (Colombia) emite una señal de peligro de hundimiento por corrimiento de su carga a 160 millas náuticas del Cabo Villano de la costa gallega. Su tripulación esta compuesta por 24 marineros.

El Gobernador Civil de la Coruña Miguel Vaquer Salort (1972-1976) originario de Mallorca, conocedor de la labor del SAR en las Islas Baleares pone todo su empeño en que no se repita la situación del "Playa de Arnela". Para ello solicita al

## El SAR regresa a Galicia

PEDRO MARÍA PASTOR ABAD  
Cabo 1º de Aviación

El hundimiento de barco "KEA" a más de 150 millas de las costas gallegas precisó la colaboración del 803 Escuadrón del SAR en las labores de rescate de sus tripulantes. Esta es una ocasión más en la que este escuadrón del SAR ha vuelto a intervenir en tierras gallegas tras la

desactivación de su destacamento en Galicia en 1990 tras 17 años de actividad, siendo su intervención más prolongada tras su desactivación, la realizada durante las labores de limpieza de la costa gallega tras el naufragio del petrolero Prestige en el año 2002.

06/11/1972.– El naufragio en la costa de Galicia del pesquero "Playa de Arnela" en Lage provoca la muerte de diez de sus doce marineros. Pese a la cercanía del lugar de hundimiento de la costa tan sólo dos de ellos consiguen salvarse. Los supervivientes relatan como el fuerte olea-

el teniente Daniel Gómez (gran profesional y siempre dispuesto) y el soldado Naranjo (que demostró un arrojo y valor increíbles). Dar novedades a nuestros jefes para tenerlos al tanto. Estudiar la meteorología muy bien porque los partes eran muy poco propicios para salir. Recabar la información que nos iba a hacer falta y meter en el helicóptero todo el material que pudiéramos llegar a usar. En estas situaciones hay

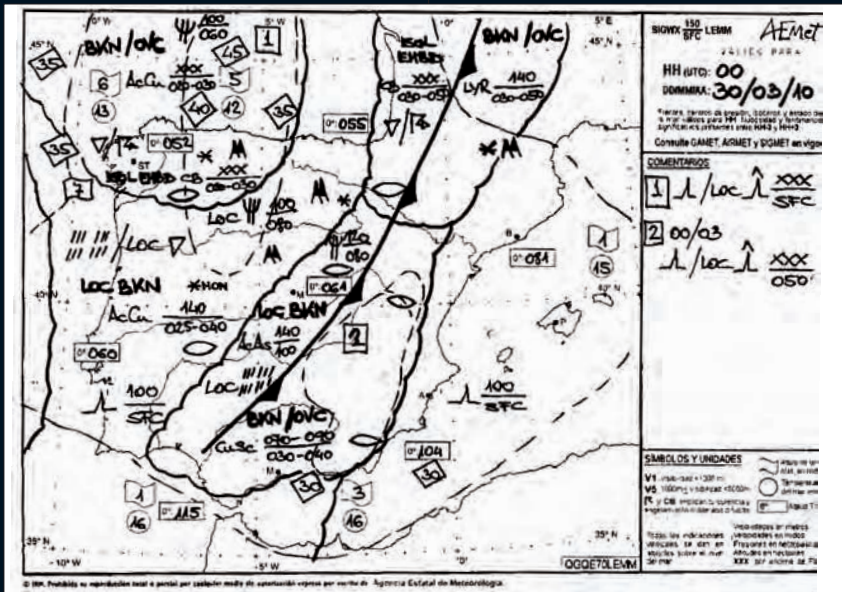
que salir con todo muy, pero que muy controlado, cuanto menos tengas que improvisar, mejor.

A las 23:00 estábamos preparados para intentar el posicionamiento en Santiago y ya sólo nos esperaba el “go”. Todavía no nos lo creíamos y bromeábamos sobre el tema...pero ya no iba a ser un día normal...

Último repaso a la “meteo”... no pintaba nada bien. Todo lo que se puede dibujar en el mapa de fenó-

menos de baja cota, estaba ahí: isocero a cuatro ó cinco mil pies, “broken” a dos mil pies, montañas ocultas por nubes, onda de montaña, cúmulonimbos con base a tres mil pies, rachas entre 35 y 55 nudos... y algún otro que no habíamos visto en la vida... la decisión fue clara. Salir desde Madrid hacia el Oeste usando todo el valle del Tajo hasta Portugal y evitar las zonas montañosas. En Portugal subir, en la medida de lo posible, pasando cerca de Oporto (por si había que repostar) e intentar alcanzar Santiago esa misma madrugada. No disponíamos de antihielo de motor lo que nos impedía entrar en nubes.

La idea era posicionarnos y despejar de Santiago de Compostela de madrugada, con las NVG's para llegar a la zona del hundimiento con las primeras luces del alba y hacer lo posible en quince minutos. Éste era el tiempo máximo en zona. A 197 millas del aeródromo de Santiago, con una meteorología muy, muy, pero que muy adversa, nuestro límite era tomar con 350 litros (para 10 minutos de vuelo antes que se encendieran las lu-



Mapa de fenómenos meteorológicos de baja cota del día 30 de marzo de 2010. El frente ya “había pasado”...

**Cuadro 1**  
**COLABORACIÓN DE LAS PROVINCIAS GALLEGAS LITORALES EN LAS GRATIFICACIONES DEL PERSONAL PARA EL SERVICIO (AÑO 1973)**

|              |         |                |
|--------------|---------|----------------|
| □ La Coruña  | 1000 km | 1.111.000 pts. |
| □ Lugo       | 200 km  | 222.000 pts.   |
| □ Pontevedra | 600 km  | 667.000 pts.   |
| □ TOTAL      |         | 2.000.000 pts. |

Ministerio del Aire un destacamento permanente del SAR para Galicia.

Salvamento Marítimo moviliza el buque polivalente “Don Inda” y desvía los buques mercantes “Al Mayeda” y “Shaphire” que navegan en la zona. El estado de la mar con olas de 7 y 8 metros y vientos de 35 nudos provoca que la escora del barco “KEA” aumente rápida y peligrosamente.

El 10/03/1973 el JEMA ordena al 803 Escuadrón que un helicóptero Alouette III de 7 plazas y el corres-

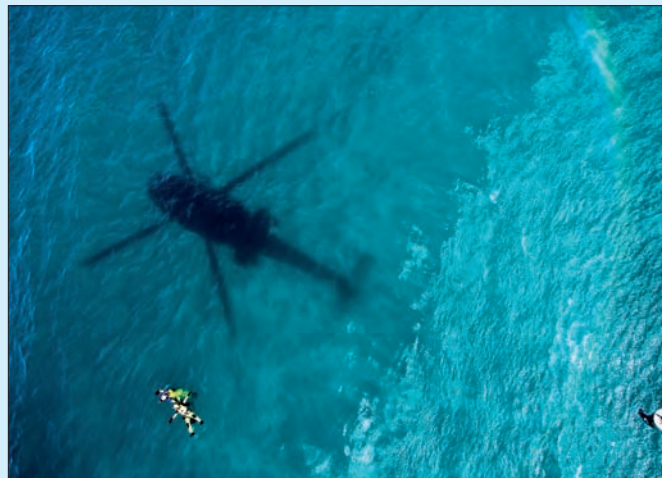
pondiente material se traslade a La Coruña para establecer en aquella localidad un destacamento permanente búsqueda y salvamento. Se acaba de crear el destacamento SAR en el aeropuerto coruñés de Alvedro siendo su primer jefe el capitán

Antonio Fuente Aguilera acompañado por el teniente Medina, sargento Sanitario Vargas y los sargentos mecánicos Rebardinos y Álvarez. El miércoles 21 de marzo de 1973 toma tierra en el aeropuerto de Alvedro el helicóptero de salvamen-

to para las costas gallegas siendo recibido por las máximas autoridades políticas, civiles, militares y representantes de las cofradías de pescadores y armadores. La entrega del aparato fue realizada por el coronel Tabernero, jefe de la Sección SAR de la Dirección General de Aeropuertos y el teniente coronel Guaza, jefe del Escuadrón de helicópteros.

El gobernador civil de La Coruña dirige las siguientes palabras a los asistentes: “Sabemos que este helicóptero no lo arreglará todo, pero aún cuando se salve una sola persona, quedaría justificada la institución del servicio”.

Salvamento Marítimo solicita la colaboración del Ejército del Aire dada la grave situación del barco y la distancia a la que se encuentra de



Helicóptero Alouette y tripulación del destacamento.

ces de emergencia de “bajo nivel de combustible”).

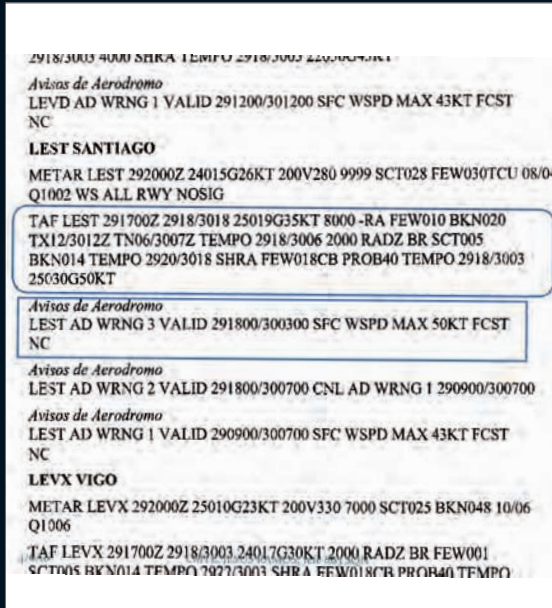
Últimas indicaciones de nuestros jefes: “haced lo que podáis, si no está claro no os arriesguéis, tened mucho cuidado y ánimo, cualquier cosa que os haga falta llamad...”

Último repaso a los equipos.

Último “briefing” con la tripulación para arengarlos, ver que todo estaba correcto y comunicarles el plan de actuación.

A las 23:45 la llamada soñada por toda tripulación S.A.R.: “adelante”.

Despegamos, calamos 350 pies en los radioaltímetros y ponemos rumbo al oeste, hacia Navas. A 20 millas el primer obstáculo importante que nos hizo dudar. Un chubasco muy fuerte que reducía la visibilidad. Nosotros también podemos reducir la velocidad –que no quedarnos en estacionario como algún “iluminado” piensa de vez en cuando...– y nos pusimos a 60 knots. Con fe conseguimos pasar y decidí poner al otro piloto en cabina. La navegación, con las condiciones meteorológicas que teníamos y las limitaciones inherentes a las NVG y a la prohibición de entrar en nubes,



TAFOR y Avisos del Aeródromo de Santiago de Compostela... no eran nada favorables.

“aconsejaba” esa determinación.

Continuamos viaje, odisea más bien, y a través de Portugal conseguimos alcanzar el aeródromo de Santiago a las 03:24 horas...se nos saltaban las lágrimas y no íbamos de peregrinos. Para un viaje de 01:55 horas más o menos, habíamos tardado 03:40 horas y en las últimas 40 millas nos habíamos “entrenado” durante 45 minutos.

Repostamos y lo preparamos todo salir a primera hora.

Son las 04:20 horas.

No para de llover.

Intentamos descansar y comer algo (desde aquí, al coronel Canelada y al sargento 1º Carlos González, todo nuestro agradecimiento).

A las 06:10 horas, recibo la primera llamada del RCC y sus noticias no son nada optimistas: el centro de salvamento de Finisterre pretende que salgamos y vayamos coordinando en vuelo... ¡No me entra en la cabeza!, no concibo que esté la vida de 24 personas en juego y esa sea la coordinación que nos dan. Hemos venido desde Madrid “a echar una mano”... casi acabamos de tomar y vamos a ser los primeros que entren en zona teniendo al Helicóptero de Salvamento Marítimo con base en La

Coruña.

No alcanzaba a entenderlo.

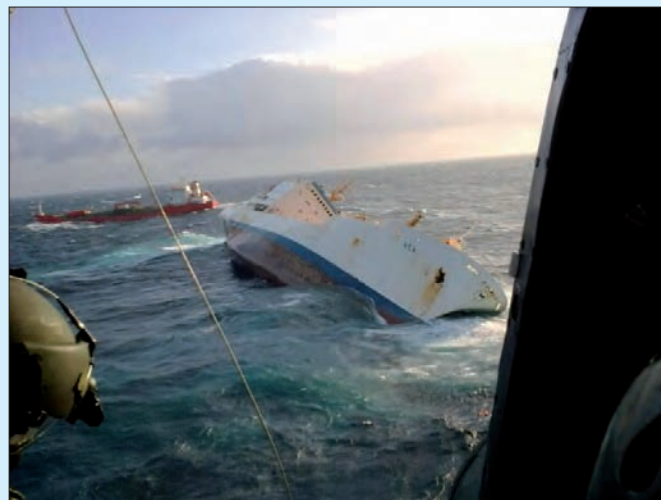
Hablo de nuevo con la capitán Mañás del RCC (desde aquí toda nuestra gratitud) y le pido el teléfono del Centro de Salvamento Finisterre para hablar con ellos y aclarar ciertas cosas... no hay nada como la comunicación directa...

la costa. El RCC Madrid alerta a la tripulación de Alarma del 803 SQN y una vez confirmada la alarma se posiciona en el Aeródromo Militar de Santiago tras realizar un vuelo con gafas de visión nocturna, a la espera del orto para iniciar las tareas de rescate.

El destacamento del SAR en la Coruña va a ser financiado en colaboración del Ministerio de Aire que correrá con los gastos de instalación junto con las provincias gallegas con costa que contribuirán a las gratificaciones del personal según el porcentaje de su litoral. Los gastos menores de teléfono, alojamiento... serán a cargo de la provincia de La Coruña. También contribuirán económicamente las cofradías de pescadores, cajas de ahorros y fundaciones de Galicia.

El helicóptero del SAR con indicativo Rescue 34 despegó rumbo a las coordenadas del naufragio del

barco KEA. Es el primero en llegar y en informar de la delicada situación del barco con 80º de escora a la izquierda siendo inminente el hundimiento después de pasar toda la noche a la deriva. Tras per-



manecer 18 minutos en la zona realiza una grúa de rescate en agua auxiliando a uno de los tripulantes y lanza una balsa de salvamento. Las labores aéreas van a ser complementadas con un helicóptero

portugués tipo Merlín que ha solicitado Salvamento Marítimo al Centro de Coordinación de Rescate Marítimo de Lisboa (MRCC) que acude también a la zona de rescate.

El primer rescate del destacamento en La Coruña se producirá un mes después rescatando a dos naufragos del pesquero Lacaburgo que pasarán toda la noche subidos a unas rocas, en las cercanías de la costa de Muros.

El día 22/11/1990 un Superpuma del SAR abandona el aeropuerto de Alvedro. Tras 17 años de actividad el destacamento de La Coruña queda desactivado. Los dos helicópteros de la Xunta de Galicia (el Pesca I y Pesca II) y los medios aéreos y marítimos que está desplegando Salvamento Marítimo en la zona van a pasar a cubrir el servicio de rescate

Vista desde el superpuma del naufragio del barco Kea.

*El fuerte oleaje y la succión provocada por el barco golpeaban con violencia a los marineros en el agua.*

Consigo hablar con ellos a las 06:30 horas. Les informo que sólo tenemos quince minutos en zona y que para poder aprovecharlos necesito información indispensable y que se dispongan ciertas pre-acciones. A las 07:00 horas me vuelven a llamar con todo casi resuelto, damos el último “breifing” y ponemos en marcha.

Se puede oler la adrenalina. Nos ponemos las NVG’s y despegamos.

Las condiciones meteorológicas siguen igual.

La idea es alcanzar la costa –por donde se pueda–, poner 500 pies en el radioaltímetro y “tirar millas” hacia el objetivo esperando que amanezca. Nos encontramos un viento en cara constante de entre 35 y 55 nudos y chubascos de vez en cuando. Entretenido.

Sin duda, estamos operando al límite y nada se puede dejar a la improvi-



sación. Hay que actualizar los cálculos de combustible cada media hora.

Sobre las 08:00 horas nos empezamos a quitar las gafas. Un alivio para

nuestros ojos, con luz todo es más natural. Vamos los tres pilotos en cabina, detrás todos están preparados... pero no para lo que íbamos a encontrar.

A las 09:00 horas vemos el objetivo, no distinguimos cuál de los tres barcos que hay en la zona es. Empezamos a establecer contacto con ellos en frecuencia marítima, con la costa lo perdimos hace tiempo.



*Superpuma en prácticas de rescate. Archivo fotográfico Ministerio de Defensa.*

marítimo en la costa gallega. El SAR desde Madrid colaborará cuando las condiciones de la operación lo requieran tal como indica el coronel Álvarez, Jefe del SAR.

La 2ª misión de rescate que efectúa el Rescue 34, es realizada

**Cuadro 2  
APORTACIONES REALIZADAS POR  
OTRAS INSTITUCIONES  
Y ORGANIZACIONES (AÑO 1973)**

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| ☐ Caja de Ahorros de La Coruña  | 300.000 pts. |
| ☐ Caja de Ahorros de El Ferrol  | 50.000 pts.  |
| ☐ Caja de Ahorros de Santiago   | 100.000 pts. |
| ☐ Fundación Barrié              | 200.000 pts. |
| ☐ Cofradías de La Coruña        | 50.894 pts.  |
| ☐ Instituto Social de la Marina | 400.000 pts. |

por una tripulación de refuerzo traída por el 45 Grupo desde Madrid. Tras posicionarse de nuevo en el área del naufragio realizan una grúa de evacuación de un tripulante desde el barco de Salvamento Marítimo Don Inda que precisa hospitalización.

Un nuevo helicóptero del SAR con indicativo Rescue 39 procedente de Cuatro Vientos permanece en

la zona del rescate realizando una búsqueda sectorial y de expansión de dos marineros desaparecidos del carguero hundido.

A las 13:30 horas del día 30/03/10 el buque KEA termina de hundirse. La colaboración entre Salvamento Marítimo, el SAR y el MRCC de Portugal ha hecho posible el rescate de 22 tripulantes.

“La eficaz intervención de los helicópteros Rescue 34 y Rescue 39 en las tareas de de búsqueda y rescate..., en condiciones totalmente adversas en cuanto a meteorología y distancia a la costa, es un gran ejemplo en cuanto al resultado de la colaboración entre los servicios de diferentes departamentos ministeriales que cuentan con medios para intervenir en emergencias como ésta”. Directora de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) Mª Esther González Saavedra.



*Valió la pena el tremendo sacrificio y los riesgos asumidos por salvar una vida.*

tador colgado a 20 metros por debajo no se puede correr mucho...y oímos lo anhelado: ¡¡¡lo tiene, lo tiene!!!, ¡¡¡arriba!!!

No hay tiempo para más. En cuanto entran en cabina ponemos rumbo a la costa y empezamos a acelerar. A todos nos invade una sensación enorme de alegría, de íntima satisfacción y a la vez una gran angustia por los que quedan detrás.

Avanzamos lo más rápido posible hacia la costa sin dejar de recalcular combustible. El naufrago viene embadurnado de petróleo pero con una sonrisa de oreja a oreja.

Comenzamos a restarle millas al G.P.S. y vemos que el viento sigue igual pero en cola, es el penúltimo favor que le pedimos a la Virgen del Loreto, que se mantenga en cola.

Abrimos las comunicaciones con tierra a través de los Iberia y Air-Europa que se ofrecen a hacer de relé y nos comunican que en tierra esperan las ambulancias, una tripulación de refresco y otro helicóptero que viene de camino. Gracias al subidón de adrenalina estamos dispuestos a salir otra vez más, pero después de 35 horas sin descansar y lo que llevamos en el cuerpo, terminamos por ceder a la idea de dar el testigo a nuestros compañeros.

Comunicamos con el barco de rescate de salvamento marítimo, el "Don Inda" que se dirige a zona y es el que a la postre sacó a la mayoría de la gente. Le pasamos todos los datos y nuestro análisis de la situación: dramático.

Alcanzamos la costa y seguimos hacia Santiago por donde nos dejan las nubes y la lluvia. Por fin vemos el alto de Lavacolla, se nos vuelven a saltar las lágrimas y no somos peregrinos... aterrizamos, dejamos al naufrago, damos novedades de la situación, preparamos el helicóptero para los siguientes y nos disponemos a organizarlo todo para descansar... pero eso ya fue otra historia...

Desde aquí me gustaría agradecer a todos los que participaron en el rescate; a los que arriesgaron su vida y a los que colaboraron. A todos, gracias de corazón ■

Nos situamos sobre el objetivo a las 09:10 y vemos lo dramático de la situación. El barco se ha escorado unos 70° y está perpendicular al mar; hay un grupo de personas, acurrucadas en la pared del puente de mando, agarrados unos a otros dándose calor y protección, aguantando las embestidas del mar; olas de 8 metros y viento de hasta 55 knts, peor de lo que pensábamos... están así desde anoche...

Vemos a dos personas en el agua, golpeándose con el barco a cada embestida de las olas (luego sabríamos que al oír el helicóptero se tiraron al mar) y a tres más que se mueven del grupo y son lanzadas al mar por el fuerte movimiento del navío.

Nuestra primera opción fue intentar rescatar a los que se encontraban acurrucados en la pared del puente de mando, ya que intentar acercarse a los que estaban en el agua y pegados al barco resultaba imposible.

Nos colocamos en situación de utilizar la grúa y vimos con angustia que tampoco era posible. Las antenas en el puente de mando y el bamboleo exagerado que provocaban las olas hacían que bajar a un rescatador hubiera significado meterlo en una trituradora... el tiempo seguía pasando y nuestra impotencia aún más. Nos tuvimos que separar del barco y ganar altura para que la fuerte turbulen-

cia creada en la zona de influencia del KEA (así se llamaba el carguero) no nos tirara al agua. Desde esa "privilegiada" posición estábamos asistiendo a una tragedia, el tiempo pasaba y nuestra angustia e impotencia se disparaban...

Y de repente, una de las olas que creaba el barco en sus vaivenes (o la Virgen del Carmen, vete tú a saber...) expulsó, literalmente, a uno de los que se encontraba en el agua pegado en la falda del barco. Lo alejó lo suficiente para que pudiéramos intentarlo, y lo intentamos. Casi ya no nos quedaba tiempo, excesivamente poco. El cabo Naranjo se ofreció para colgarse en la grúa. No lo dudó.

Bajó en la grúa con la orden de no soltarse en ningún momento o lo perderíamos. Nos acercamos lo más rápido posible para intentar rescatar al "afortunado" que flotaba a merced de las olas. Encima de él y cuando casi lo tenía, de repente, una ola lo alejó unos 50 metros. No había tiempo. Otro intento, sólo otro intento. Sacar del agua al rescatador y avanzar hacia el naufrago. Con los envites del fuerte viento y la turbulencia seguir las indicaciones del mecánico se hacía muy, pero que muy "entretenido". Volvemos a llegar a la altura del naufrago con la mayor rapidez posible, con el resca-