

TEMAS PROFESIONALES



LA TRAGEDIA DEL *KURSK*: LOS HECHOS Y LAS CAUSAS

José M.ª TREVIÑO RUIZ



A noticia sacudió como un trallazo todos los medios de comunicación social el lunes día 14 de agosto: la marina rusa comunicaba haber perdido el enlace radio a las 1900 horas TMG del día 12 con uno de sus submarinos nucleares más modernos durante la realización de unas maniobras a gran escala en el mar de Barents. Diversas fuentes occidentales corroboraron esa tragedia, centrando los hechos a las 0730 horas TMG del sábado 12 de agosto, gracias a las observaciones del Instituto Sismológico noruego, que detectó primero una explosión de 1,5 grados de intensidad de la escala Richter para dos minutos después una mucho mayor de 3,5 grados equivalente a una explosión de más de 2.000 kg de TNT, 60 km al norte de Severomorsk y a 1.000 km al sur del Polo Norte.

Simultáneamente dos submarinos nucleares norteamericanos que se hallaban en aquellas aguas, uno de ellos el USS *Memphis* (SSN-691) de la clase *Los Angeles*, y el buque de investigación oceanográfica de la misma nacionali-



El comandante del *Kursk*, Gennady Lyachín.

dad *Loyal* (T-AGOS 2) oían y grababan asimismo las dos explosiones submarinas.

El submarino accidentado en cuestión era el *Kursk* (K-141), perteneciente a la clase *Oscar II* o *Antey* 949A según la denominación rusa, mandado por el capitán de navío Gennady Lyachin, de 45 años. Este SSGN, según la clasificación OTAN, era el orgullo de la marina rusa, pues había entrado en servicio en enero de 1995, y era el penúltimo de una serie de ocho gigantescos submarinos nucleares similares, con una eslora de 154 metros y un desplazamiento de 18.300 toneladas en inmersión, estando asignado a la Flota del Norte y tenía su base en Vidiayevo, a 48 km de Murmansk.

El *Kursk* junto con una treintena de buques de guerra, entre los que se hallaba el portaaviones *Kuznetsov* y el crucero nuclear *Pedro el Grande*, se encontraba realizando unas maniobras de la Flota del Norte, las mayores en lo que va de año y que habían comenzado el lunes de esa misma semana. Aunque el accidente se produjo el sábado, la noticia no trascendió al exterior hasta pasadas 48 horas, es decir el lunes día 14, iniciándose a gran escala la operación de salvamento y rescate exclusivamente con medios de la marina rusa, no admitiéndose la ayuda de medios occidentales pese al ofrecimiento de las marinas sueca, noruega, británica, estadounidense, etc., ya que el almirante Vladimir Kurayedov, jefe de la marina rusa, afirmaba que ésta poseía los medios suficientes para rescatar a la dotación del *Kursk*.

Fuentes oficiales rusas comunicaron que la dotación del *Kursk* estaba compuesta por 118 hombres, incluyendo varios oficiales del Estado Mayor de la Flota del Norte, y que el submarino se encontraba posado en el fondo a 107 metros de profundidad. Más tarde las imágenes de una cámara de TV submarina mostrarían la escora a babor de 60 grados del SSGN, así como los enormes daños sufridos en la amura de estribor, que afectaban a las cámaras de torpedos y mando. El periscopio de observación se podía ver izado, lo que indicaba que el *Kursk* navegaba a cota periscópica en el momento del accidente.

El ministro de Defensa ruso, Igor Sergueyev, apuntó como primera causa del accidente la colisión con un submarino nuclear occidental británico o norteamericano, hecho que fue desmentido rotundamente por ambas naciones

aliadas, teoría que además no se mantenía por sí sola, pues el supuesto submarino agresor habría salido mucho peor malparado que el *Kursk*, al tener los submarinos nucleares de ataque de ambas naciones de 5.000 a 6.000 toneladas de desplazamiento, es decir la tercera parte que el *Oscar II*.

Las tesis occidentales apuntaban en la dirección de una explosión interna de alguna de sus armas, preferiblemente un torpedo, por causas desconocidas.

Según el tiempo fue transcurriendo, el buque de salvamento ruso *Mijail Rudnitsky* desplazado a la zona, trata inútilmente de situar una campana de salvamento Kolokol sobre el casco del submarino siniestrado, resultando infructuosos hasta siete intentos, bien por el mal tiempo existente en la superficie los días 14 y 15 con vientos de 30 a 40 nudos y olas de 3 a 5 metros, bien por la escora a babor de 60° del casco, que impide el acoplo de la campana. Transcurridos cuatro días desde el accidente, el tiempo en el mar de Barents mejora considerablemente el 16 y es posible la utilización de dos minisubmarinos rusos PK-75 y AS-34, bautizados *Bester* y *Priz*, que intentan inútilmente acoplarse a la escotilla de salvamento de popa, compartimento en el que se cree que hay supervivientes al haberse oído golpes de una herramienta contra el casco resistente. Los rusos achacan el fracaso del acoplo de los minisubmarinos a la supuesta deformación de la escotilla de popa, que impide que pueda ser abierta desde el exterior.

Ese mismo miércoles día 16, y tras varios intentos fallidos de acoplarse a la escotilla del *Kursk*, el presidente ruso, Vladimir Putin, que se encuentra de vacaciones en Sochi, a orillas del mar Negro, ordena al almirante Vladimir Kurodeyov, jefe de la marina rusa, aceptar el ofrecimiento británico y noruego de días anteriores.

Incomprensiblemente, en lugar de volar el minisubmarino LR5 desde su base en Clyde, Escocia, hasta Murmansk o a la base naval de Vidiayevo, y desde allí desplazarse hasta la zona del accidente a bordo de un buque ruso, un avión *Antonov 124* transporta el LR5 hasta el puerto noruego de Trondheim para desde allí embarcar en el buque *Normand Pioneer* y dirigirse a las 0747 horas TMG del jueves 17 hacia la zona del siniestro, distante 600 millas, o lo que es lo mismo realizar una travesía de 50 horas cuando en avión hubieran bastado seis. Igualmente un equipo noruego de 12 buceadores de gran profundidad se vio obligado a embarcar en el buque *Seaway Eagle* y dirigirse a la zona del accidente, en lugar de trasladarse por la mucho más rápida vía aérea.

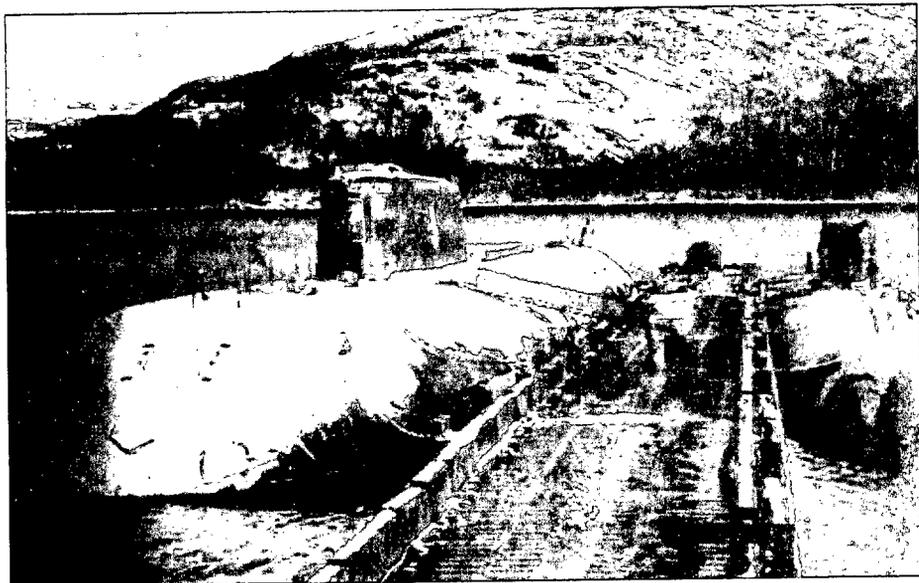
Durante los tres días que tardan los medios occidentales en llegar a la zona, el viceprimer ministro Iliá Klebanov reconoce que desde el miércoles no han vuelto a oírse los golpes ni las señales de vida del *Kursk*. El desaliento empieza a cundir entre los familiares de la dotación del submarino siniestrado, pensando en su crítica situación: aislados del mundo exterior, a oscuras dentro de un gélido cilindro de acero de 9 metros de diámetro, pues las frías aguas del mar de Barents, a esa profundidad se encuentran a una temperatura de un grado centígrado. El viciado aire de la cámara de propulsión debe estar alcan-

zando los niveles tóxicos de CO₂, cifrados en el 5 por 100. Las esperanzas de encontrar algún superviviente son remotísimas, no obstante Klebanov, responsable de la industria militar rusa, declara que las reservas de aire del *Kursk* deben permitir seguir con vida a la dotación hasta el 25 de agosto.

Mientras tanto, el jueves día 17 una delegación de la marina rusa, encabezada por el vicealmirante Alexander Popoji, se desplaza al cuartel general de la OTAN en Bruselas para iniciar conversaciones con vistas a una posible cooperación de la Alianza en el salvamento de la dotación. La marina británica además de su minisubmarino LR5 ofrece el vehículo submarino no tripulado *ROV Scorpion* y su Servicio de Rescate Submarino o SRS compuesto por 27 especialistas al mando del comodoro David Russell. Noruega a su vez incluye sus 12 buzos de gran profundidad habituados a trabajar en las plataformas petrolíferas en fondos de hasta 200 metros, junto con el buque de apoyo de buceadores *Seaway Eagle*. Paralelamente Rusia prepara un plan para rescatar o al menos izar en parte al submarino hasta una cota de 40 metros por medio de gigantescos flotadores, maniobra que es juzgada irrealizable o al menos muy peligrosa por los especialistas occidentales, primero porque hacer subir un submarino de 18.000 toneladas hasta la superficie requiere unos medios de salvamento muy sofisticados y difíciles de conseguir en Rusia, en segundo lugar si lo que se pretende es reflotar la parte popel, se corre el riesgo de partir en dos al submarino y sufrir un escape radioactivo.

En el ámbito del accidente nuclear todo el mundo coincide en que la dotación pudo parar el reactor en el momento del accidente o funcionó el mecanismo automático de parada, pues técnicos noruegos tras realizar continuos muestreos del agua del mar de Barents, afirmaron que el nivel de radiación era el normal. Una vez parado el reactor, un segundo dispositivo de seguridad se debió poner en marcha activando un sistema de refrigeración que lo enfría, impidiendo así la reacción en cadena que provocaría el desastre nuclear. Asimismo el compartimento del reactor es estanco y con un aislamiento de plomo del exterior, lo que evita la acción corrosiva del agua del mar durante muchos años.

El viernes día 18, Vladimir Putin regresa a Moscú, dando por finalizadas sus vacaciones a orillas del mar Negro, justificando su ausencia de Murmansk como un intento de no interferir las operaciones que se estaban llevando a cabo. Coincidiendo con su llegada a la capital, el primer ministro ruso Mijail Kasianov calificaba la situación dentro del submarino como catastrófica, indicando así que las esperanzas de encontrar a alguien con vida eran nulas. Se confirma que desde el primer momento y como resultado de la explosión sufrida en la proa pudo haber muerto instantáneamente el 80 por 100 de la dotación, y que a lo sumo podía haber una veintena de supervivientes encerrados en el compartimento de popa, encontrándose todos los compartimentos proeles hasta el reactor inundados. En las marinas occidentales no se comprende cómo los escasos supervivientes no han realizado el escape libre



El submarino *Kursk* anclado en el puerto de Severomorsk el pasado invierno.

utilizando los trajes de salvamento al efecto, aunque la prensa rusa pone en duda que la dotación contase con esos trajes especiales o que hubiese para todos, dada la precariedad de medios con que el *Kursk* salió a la mar.

Para aumentar la incertidumbre, los rusos comunicaron que el fracaso de sus minisubmarinos en acoplarse a la escotilla de salvamento de popa se debía a que ésta se encontraba deformada, siendo imposible su apertura desde el exterior, hecho complicado además por las fuertes corrientes y la nula visibilidad en la zona. Posteriormente los buceadores noruegos desmintieron todas estas aseveraciones: la escotilla estaba intacta, la corriente era inexistente y la visibilidad de 10 a 15 metros.

Entretanto se conoce la lista completa de los miembros de la dotación del *Kursk*, al ser publicada por el diario *Komsomolskaia Pravda*, previo pago de 18.000 rublos (unas 120.000 pesetas), a un alto funcionario naval.

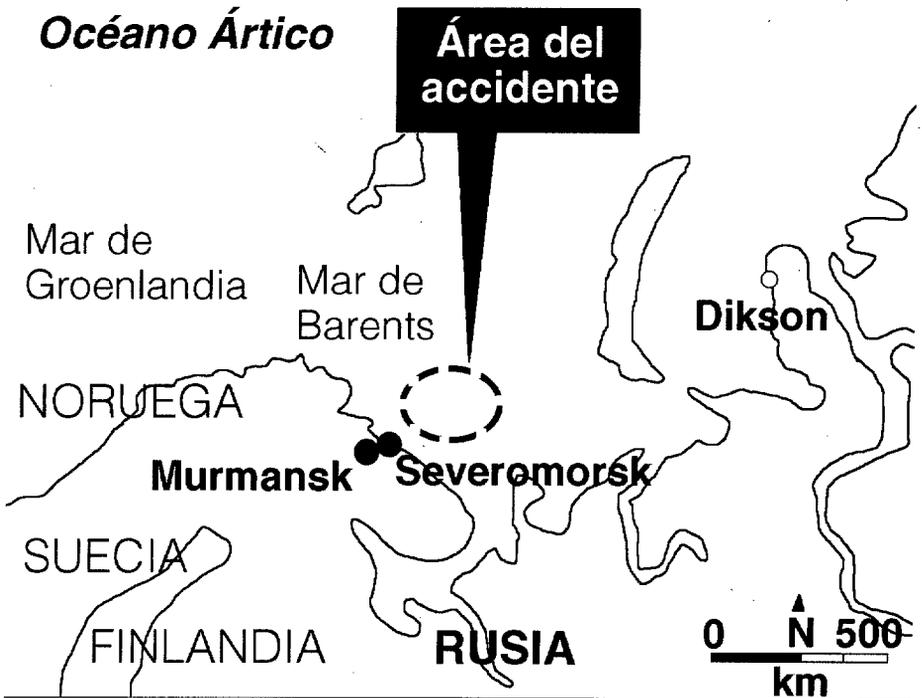
Por fin el sábado día 19, hacia las ocho de la tarde (1600 GMT), llegó a la zona el *Normand Pioneer* con el LR5 a bordo, pero incomprensiblemente los rusos le indicaron que se mantuviese a seis millas del *Kursk*. La llegada del *Seaway Eagle* con los buzos noruegos a bordo, siete horas más tarde da lugar a unas largas e interminables negociaciones entre el vicealmirante noruego Einar Skorgen, jefe del equipo de salvamento noruego y el OTC ruso en la mar responsable de las operaciones de salvamento y de los 20 buques que se encontraban en la zona, hasta que por fin el propio almirante de la Flota del Norte, Viatcheslav Popov, permite acercarse al equipo noruego y hacer inmer-

sión para reconocer el casco del *Kursk* en la mañana del domingo 20, justo cuando habían transcurrido ocho días desde el accidente.

En esa misma fecha el vicealmirante Mijail Motsak, jefe del Estado Mayor de la Flota del Norte, hacía públicas unas declaraciones, de las que se traslucía que difícilmente se podría hacer algo por la dotación del submarino siniestrado. Según Motsak, y confirmando lo que se temía, toda la sección de proa y el centro del submarino se encontraban inundados, por lo que todo el personal que se encontraba allí murió en los primeros momentos, y las señales recibidas a través del casco en código morse «SOS, agua», indicaban que el agua del mar se había ido filtrando hacia los compartimentos de popa. La causa de esta inundación la achacaba a una primera explosión equivalente a 100 kg de TNT que provocó una segunda explosión mucho más fuerte, producida por el estallido de las cabezas de combate de tres o cuatro torpedos estibados en la cámara de proa.

A su vez el diario militar *Krasnaya Zvezda (Estrella Roja)* informaba el día 19 que el combustible de los torpedos del *Kursk* era altamente inflamable, reforzando la teoría de la explosión de los torpedos.

El día 20 el equipo de buzos noruegos, después de una inmersión de reconocimiento del casco, intentó abrir sin conseguirlo la escotilla de salvamento



de popa, tras probar repetidas veces, comprueban que las trincas están echadas y que es imposible retirarlas a mano, por lo que después de ver sobre otro *Oscar II*, como es el mecanismo de apertura, fabrican una llave especial con la que pueden aplicar más fuerza y por fin consiguen abrir la tapa exterior de la escotilla a las 2230 TMG. En ese momento comprueban desolados que la esclusa de salvamento se encuentra anegada de agua, por lo que con ayuda de los brazos de un robot submarino intentan abrir la escotilla baja de la esclusa, la que da acceso al interior del submarino. A lo largo de la noche, y trabajando en equipos de tres buzos en turnos de seis horas, a las 0330 horas TMG del lunes día 21, la escotilla baja queda abierta y se desvanecen todas las dudas: el noveno compartimento del *Kursk* se encuentra inundado, lo que significa que no queda a bordo ningún tripulante con vida, de hecho descubren un cadáver cerca de la escotilla que intentan rescatar sin éxito con ayuda del robot.

La confirmación de la muerte de los 118 miembros de la dotación causa una terrible conmoción en toda Rusia, surgiendo la indignación no sólo de los familiares de las víctimas, sino también de todos los medios de comunicación social que acusan a Putin de irresponsable, al gobierno de ineficaz y a la marina rusa de incompetente. Enseguida surgen voces solicitando el rescate de los cuerpos, operación que tendría que ser realizada con ayuda de otras naciones, posiblemente los mismos buzos noruegos de la empresa Stolt Offshore, pero esta vez con un contrato, o incluso el reflotamiento del *Kursk*, algo juzgado por todos como carísimo, difícilmente realizable y muy peligroso.

El día 24 unas 130 personas de los más de 400 familiares que se habían desplazado a Murmansk, salieron a la mar en el buque *Claudia Yelanskaya*, con objeto de lanzar una corona de flores allí donde reposaban sus seres queridos. Previamente habían colocado una lápida en la base naval de Vidiayevó, en el sitio donde un futuro monumento recordará a las víctimas. Con el anuncio de unas cuantiosas indemnizaciones, de 720.000 rublos (unos 5 millones de pesetas) y el aumento del 20 por 100 de la paga de los militares, se daba por zanjado por parte del gobierno ruso y de cara a la opinión pública el trágico accidente del *Kursk*,

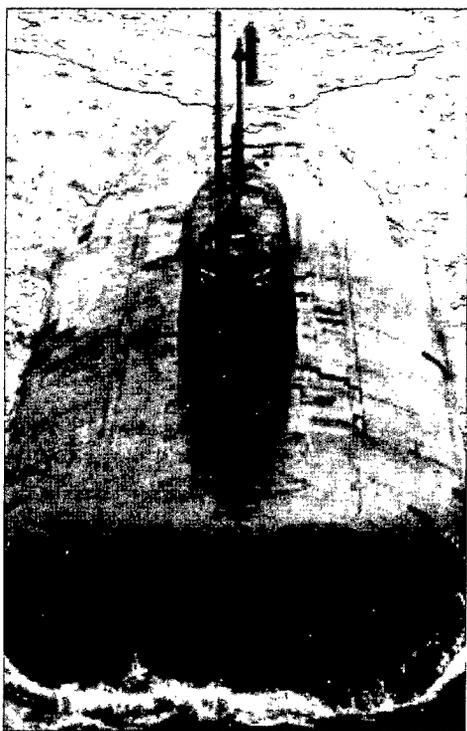
Internamente, el jefe de los Servicios de Seguridad rusos o FSB (ex KGB) Nicolai Patrusehev; el fiscal general, Vladimir Usitnov, y el fiscal general militar, Mijail Kislitsine, se desplazaron a Severomorsk, sede del Estado Mayor de la Flota del Norte, para iniciar una detallada investigación criminal sobre las causas del accidente.

Conclusiones

Después del relato de los hechos, quedan muchas preguntas en el aire por responder, la principal de ellas la causa que provocó el hundimiento del *Kursk*. La situación del submarino ya era extraña de por sí, pues a cualquier coman-

dante de un submarino nuclear le desagrada navegar en inmersión en sondas menores de 200 metros, cuanto más es inconcebible la inmensa mole de un *Oscar II*, con más desplazamiento que el portaaviones español *Príncipe de Asturias*, navegando en tan sólo 100 metros de agua, donde cualquier despiste del timonel de buceo de popa puede suponer tocar con el fondo dada su eslora de 154 metros, por ello el *Kursk* navegaba a cota periscópica como lo demuestra el hecho de tener izado el periscopio.

Que estallaron varios torpedos está fuera de toda duda, pero un torpedo es un arma muy segura que puede ser transportada y manipulada con toda confianza, luego el origen de la primera explosión, detectada por el Instituto Sismológico noruego, y origen de la segunda es el que se presta a diversas hipótesis.



La oficial del gobierno ruso, es la colisión con otro submarino o con un gran buque de superficie. Esta teoría cae por su propio peso, pues ¿donde está el otro buque o submarino dañado? Se habló del SSN norteamericano *Memphis*, que entró en el puerto noruego de Bergen, pero allí se pudo confirmar que su casco no tenía ni el más simple rasguño. Hoy en día es muy difícil ocultar los daños de los SSN occidentales a los medios de comunicación social, y ahí está el ejemplo del HMS *Tireless* atracado en la colonia de Gibraltar.

Si el causante hubiera sido un buque de superficie, nos iríamos a un buque ruso, pues son los únicos que transitan por esas latitudes, posiblemente un rompehielos, pero sería una falacia increíble el ocultarlo y mentir a toda la nación. Además en caso de una colisión se hubiera producido el daño más importante

en los lastres, siendo muy difícil que el impacto hubiera perforado el robusto casco resistente del submarino, de varios centímetros de grosor, incluso si lo hubiese perforado se hubiera producido una vía de agua, no una explosión.

La teoría de la explosión de una mina de la segunda guerra mundial es igualmente absurda, pues esa zona está más que trillada por toda la Flota del Norte, ya que es su área habitual de ejercicios desde hace 55 años.

Apuntamos, pues, a una explosión interna y aquí hay que anotar dos posibilidades, siempre relacionada con los torpedos: el sabotaje o la deflagración del combustible de uno de los torpedos.

La teoría del sabotaje la inician los chechenios que mencionan a los daguestanes musulmanes, Mahmed Gadjiyev y Arnold Borissov, que iban a bordo y que además eran civiles de la empresa Dagdiesel, fabricante de torpedos de submarinos. Aquí hay que pensar que las acreditaciones de seguridad rusas son muy estrictas como para permitir a cualquiera salir a navegar a bordo del submarino nuclear más moderno.

La inestabilidad del peróxido de hidrógeno, combustible de los torpedos, o cualquier otro propelente inestable, como el UGST de doble propósito, parece la más probable, si bien no hay que olvidar que la marina sueca utiliza el mismo combustible desde hace 40 años y nunca ha sufrido un accidente de este tipo. La presencia de los dos técnicos civiles antes nombrados, reconocida por la Agencia Federal de Seguridad o FSB, pertenecientes a una fábrica de torpedos, indica que se estaban realizando pruebas con un tipo nuevo de torpedos o al menos estaban previstos lanzamientos de ejercicios, preferiblemente a cota periscópica. Una pérdida en el combustible altamente inflamable o una explosión en el momento del lanzamiento, pudo provocar un incendio y la posterior explosión de los torpedos de combate estibados en la cámara de proa.

Posiblemente nunca sepamos la verdad, lo que sí sabemos es que hubo una explosión interna que provocó la muerte de 118 personas, y que de haber contado la marina rusa con medios de salvamento mucho más eficientes que los utilizados y con buceadores capaces de bajar a 107 metros, hoy estarían entre nosotros algunos de los miembros de la dotación del *Kursk* para contar-nos lo que pasó.

