

EL «SABER HACER» DE LA ARMADA Y SU PROYECCIÓN SOBRE LA SOCIEDAD. EL SALVAMENTO MARÍTIMO MEDIANTE HELICÓPTEROS CIVILES

Fernando NOVOA SANJURJO



L «saber hacer» de la Armada en el salvamento está bien acreditado en los anales de la historia marítima española. Sin embargo, su influencia en la configuración de los actuales servicios de salvamento marítimo, en los que el uso de helicópteros civiles constituye un elemento fundamental, ha pasado prácticamente desapercibida.

La Flotilla de Aeronaves de nuestra Armada tiene en su historial un sinnúmero de actividades de salvamento, tanto en la mar como en tierra, circunstancia que no debe extrañar, ya que durante muchos años sus helicópteros fueron los únicos equipados con grúa de rescate.

Salvamentos como el de los naufragos del mercante polaco *Kudowa Zdroj* en aguas de Baleares, el del mercante *Dims* en las islas Chafarinas o la evacuación nocturna del capitán del petrolero griego *Aegis Magic* a 200 millas de Rota, efectuados por un helicóptero de la 5.^a Escuadrilla, son ejemplos muy ilustrativos de la impronta de la Armada en este ámbito.

Pero no solamente los helicópteros fueron protagonistas de actuaciones sobresalientes. Las unidades de superficie también han participado, siempre que han sido requeridas, en cuantas situaciones de emergencia en la mar así lo exigían, y como muestra, entre muchas otras, cabe recordar la muy memorable y arriesgada actuación del remolcador *RR-20*, con base en la Escuela Naval Militar de Marín y al mando del entonces teniente de navío Pedro

Fernández-Núñez, junto con el Trozo de Auxilio Exterior de la Escuela Naval Militar, al mando del entonces capitán de Máquinas José Luis Tojo Blanco, en la emergencia planteada por el petrolero noruego *Polycommander* tras su embarrancamiento y posterior incendio en la isla norte de las Cíes, en la ría de Vigo.

El Salvamento Marítimo en España a principios de 1990

No fue hasta octubre de 1989 que se aprobó el primer Plan Nacional de Salvamento Marítimo (PNSM), que comprometía la construcción de diez centros de coordinación de salvamento y la puesta en servicio de un determinado número de remolcadores y lanchas de intervención rápida para dar cobertura en todo el litoral.

Este Plan no contemplaba la puesta en servicio de helicópteros de salvamento, previendo, en caso necesario y mediante convenios, recurrir a los ya existentes de otros departamentos de la Administración, como los del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) del Ejército del Aire o los de la Armada. El Plan comenzó su andadura cuando la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) solamente contaba con un Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, situado en una habitación de dicho departamento en Madrid, y de un Centro de Coordinación (inaugurado en 1987) en Tarifa, con la misión principal de controlar el tráfico que discurría por el estrecho de Gibraltar.

A pesar de que lo dispuesto en él fue cristalizando poco a poco, la participación de los medios de la Armada siguió siendo fundamental y únicamente disminuyó cuando a partir de 1993 las capitánías marítimas, creadas por la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos y Marina Mercante, comenzaron a estar operativas y ese primer PNSM evolucionó plenamente. Ese desarrollo estuvo notablemente influido por la experiencia de la Armada y por su «saber hacer», plasmado de manera inequívoca en la creación del Servicio de Busca e Salvamento de la Junta de Galicia, que fue pionero en 1990 en el uso de helicópteros civiles.

Galicia y su seguridad marítima

El otoño de 1989 había sido nefasto para Galicia en el ámbito marítimo-pesquero. El 6 de octubre desapareció el pesquero *Nuevo Nautilus* con cuatro tripulantes al norte de las islas Sisargas. El 17 de diciembre se encontró al pesquero *Velasco II* hundido con la proa al sol en aguas de Azores, al tiempo que el mercante *Baitin* embarrancaba en los bajos de Os Meixidos. En un solo día, once y cuatro tripulantes encontraron la muerte, respectivamente, en estos

dos accidentes. Esta sucesión de siniestros fatales provocó la reacción de la población marinera gallega que, en desacuerdo con las medidas adoptadas por las autoridades en las operaciones de salvamento, convocaron manifestaciones en Santiago de Compostela, exigiendo más y mejores medios de rescate para la costa gallega.

En Galicia se contaba entonces con el remolcador *Alonso de Chaves*, de la DGMM, y un helicóptero *Super Puma* del SAR, que no efectuaba misiones nocturnas, basados ambos en La Coruña. A estos podían sumarse los de la Armada con base en Ferrol, como el remolcador *Mahón* y otros medios de superficie de que se dispusiese, como ocurrió en el caso del auxilio al *Velasco II*, en el que salieron hacia la zona los destructores *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*, que no pudieron intervenir al haber desaparecido el buque.

La primera Junta de Galicia, presidida por Manuel Fraga, tomó posesión a comienzos de 1990, y el nuevo responsable de la Consejería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, Enrique López Veiga, asumió la iniciativa para buscar soluciones novedosas que aportaran mayor seguridad a su flota pesquera y, por ende, a todas las embarcaciones que surcaran aguas gallegas.

Para ello, la Consejería contactó con una consultora gallega que contaba con un experto en temas de seguridad, salvamento, vigilancia y control marítimos adquiridos tras 20 años en la Armada, de los que nueve fueron desempeñados en la Flotilla de Aeronaves como piloto naval de helicópteros.

Este analizó los requerimientos y necesidades de la Administración gallega, auditó su servicio de Inspección y Vigilancia Pesquera, estudió la siniestralidad marítimo-pesquera en esa costa, investigó la solución dada en otras regiones costeras europeas a esos requerimientos, examinando también la normativa española y europea, llegando a la conclusión de que la respuesta estaba en la creación de un servicio «H-24» de salvamento marítimo, compuesto por dos helicópteros y un remolcador, que para responder a esa exigencia horaria tendrían que ser contratados a empresas privadas.

Criterios operativos de creación del servicio

Las líneas base del servicio propuesto fueron:

- *Adaptación a la flota pesquera gallega.* La razón principal de creación de este servicio fue mejorar la seguridad y calidad de vida de los pescadores, por lo que, además de estar concebido para misiones de emergencia, se pensó para apoyar casos de avería, traslado de tripulantes por lesiones, enfermedad o asunto familiar grave, etc., por lo que se tuvieron muy en cuenta las características de la flota y su actividad a la hora de fijar dónde se estacionaban los medios, su dimensionamiento y capacidad operativa.

- *Optimización de medios.* Teniendo en cuenta la existencia en La Coruña del *Super Puma* del SAR y que, de acuerdo con la estadística del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, el 94 por 100 de sus emergencias marítimas afectaban a menos de cuatro personas, se decidió contratar helicópteros capaces de evacuar ocho personas de una vez, por ser este número el de tripulantes del 95 por 100 de los pesqueros que faenan en el litoral gallego.
- *Duplicidad.* Al contar con dos helicópteros se maximizaba la probabilidad de tener siempre uno operativo en caso de avería o parada técnica por mantenimiento. Asimismo se podría responder a dos emergencias de forma simultánea.
- *Maximización del radio de acción versus autonomía en vuelo.* Son dos características operativas interrelacionadas, de máxima importancia, como lo demuestra que por cada 10 millas que se aumenta el radio de acción del helicóptero se adelanta en una hora la evacuación de un herido/enfermo de un pesquero, con la importancia que el tiempo tiene en muchas heridas/patologías. (En 1995 se cambiaron los *Bell 212* iniciales por *Dauphin 365N2* de 155 nudos de velocidad máxima).
- *Minimización del tiempo de respuesta.* Directamente relacionado con la presencia de las tripulaciones en la base y con la velocidad máxima del helicóptero. Como inicialmente no existe disponibilidad de tripulaciones de forma permanente en las bases, la velocidad máxima del helicóptero se convierte en una característica fundamental. (Desde 2005 las dos bases cuentan con tripulación de guardia).



Bell 212. Los comienzos.

- *Ubicación.* Como el helicóptero del SAR tenía su base en La Coruña, se propuso que los futuros helicópteros del servicio autonómico se radicaran en Vigo y Viveiro, garantizándose de esa manera alcanzar cualquier punto del litoral en menos de 25 minutos. Por su parte, se propuso Finisterre como base del remolcador, por su proximidad al tramo de costa con mayores riesgos, además del más alejado de las bases de los medios de superficie existentes.
- *Polivalencia.* Para maximizar la relación eficacia/coste, se propuso que, siendo prioritario su cometido en la seguridad y el salvamento marítimos, constituyera una herramienta eficaz y flexible para dar respuestas ágiles ante cualquier necesidad de la Administración, especialmente en la vigilancia e inspección pesqueras.

La magnitud del reto

El informe con esta propuesta fue presentado al consejero de Pesca, que aprobó y puso en marcha los correspondientes procedimientos administrativos para su realización. Como resultado de los mismos, a finales de julio llegaban al aeropuerto de Vigo dos helicópteros *Bell 212*, con matrícula noruega y equipados con una grúa de rescate interna, alquilados por la operadora española adjudicataria, y algo más tarde podía contarse con un remolcador de altura, que fue rebautizado como *Pau da Luz*.

Hasta ese momento, el desarrollo de la idea inicial iba siendo puesta en marcha con facilidad, pues es por todos bien conocido que «el papel lo aguanta todo», pero entonces había llegado el momento de la verdad: que el servicio funcionase y sus tripulaciones fuesen capaces de desarrollar operaciones de salvamento en la mar en todo tiempo. El nuevo servicio se iba a enfrentar de inmediato con requisitos operacionales muy exigentes. Por ejemplo:

- Entrar y salir del aeropuerto de Vigo y del helipuerto de Viveiro H-24 y con todo tipo de condiciones meteorológicas que permitan el vuelo.
- Evacuar a una persona a 175 millas náuticas de la base (condiciones ideales de viento cero), H-24.
- Efectuar operaciones de salvamento nocturno en embarcaciones embarrancadas en el litoral gallego.
- Efectuar operaciones de salvamento en embarcaciones de pesca de eslora inferior a 11 metros (el 90 por 100 de la flota pesquera gallega tiene menos de esa eslora) en cualquier condición de mar y viento, de día.
- Efectuar rescates H-24 en barcos de eslora superior a 21 metros en cualquier condición de mar y viento que permita la operación.
- Efectuar operaciones de búsqueda H-24 en todo tipo de condiciones meteorológicas que permitan el vuelo en aguas de Galicia.

La superación del reto

El primer obstáculo fue administrativo, pues al ser aeronaves de matrícula civil pertenecientes a una empresa se les aplicaba el reglamento de Circulación Aérea que, entre otras cosas, impide salir de noche de un aeropuerto cerrado al tráfico y de un helipuerto.

Al ser un servicio que no tenía precedentes en la Administración española, iniciado por una comunidad autónoma, cuyo gobierno era de distinto color político al del Estado, conseguir la Carta de Acuerdo que permitiera las operaciones H-24 no fue una tarea sencilla, teniendo que superar muchos recelos tanto políticos como técnicos por parte de la Dirección General de Aviación Civil y de otros departamentos, que se superaron a base de muchas conversaciones e informes, y a lo que sin duda ayudó bastante el ofrecimiento a la DGMM de que los medios de este nuevo servicio estarían a disposición del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, que podría activarlos para emergencias sin necesidad de tener que pedir autorización previa, con una simple llamada de solicitud al centro autonómico creado en esas fechas, denominado SOS Galicia. De esta manera, el responsable de actuar ante las emergencias marítimas en Galicia pasaba de tener un único helicóptero que operaba de orto a ocaso y con alto tiempo de respuesta a contar, además, con los dos primeros helicópteros que efectuaron salvamento marítimo nocturno en España.

La llegada de los helicópteros y el comienzo del entrenamiento por un instructor noruego de los pilotos españoles asignados al servicio por la operadora disparó las alarmas del consultor, que había sido contratado por la Administración gallega como director técnico del servicio para su gestión, control y dirección.

Los pilotos, aun estando habilitados en vuelo instrumental, carecían de experiencia de vuelo en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) y no tenían experiencia en operaciones SAR ni en vuelos prolongados sobre la mar y a gran distancia de la costa. Por su parte, la empresa adjudicataria tampoco tenía experiencia previa en este tipo de operaciones de vuelo ni contaba con un manual de operaciones SAR y procedimientos operativos estándar (SOP) asociados que sirviesen para formar, entrenar y efectuar misiones de salvamento.

Por otro lado, el servicio comenzaba con dos helicópteros operativos H-24 y una tripulación formada por dos pilotos y el operador de grúa, teniendo asignados en total tres pilotos, tres copilotos y tres mecánicos/operadores de grúa, lo que sin duda era una condición muy precaria, pero no se pudo empezar de otra manera ante la falta de recursos adecuados en el mercado del helicóptero de esa época. Esto justificó que el propio director técnico también volase en aquellas misiones que lo exigiesen. El consultor sabía dónde estaba la respuesta a estas exigencias y a las carencias de la empresa adjudicataria y, no



Dauphin 365N2, una mejora significativa.

sin dificultad ante su renuencia a que alguien externo a ella dirigiera las operaciones de vuelo, la convenció de que la solución estaba en que el servicio contase con pilotos con experiencia en este medio y operaciones, que, obviamente, tenían que ser pilotos navales, con la ventaja añadida de que los helicópteros eran del mismo modelo (*Bell 212*) que los que se volaban en la Tercera Escuadrilla, con lo que se conseguirían pilotos curtidos en las muchas misiones que se hicieron en alta mar en los primeros años del Grupo Aeronaval de la Flota, mientras se experimentaban las tácticas que posteriormente se convirtieron en la Doctrina Aeronaval. Estos pilotos, desde dentro de la empresa, constituirían la «madre», el núcleo que demostraría que lo que el director técnico exigía se podía hacer mediante formación, procedimientos y mucho entrenamiento nocturno. Por otro lado, la carencia de un manual SAR y SOP se solventó aplicando lo que tanto el director técnico como los pilotos navales ya conocían y dominaban: los de la FLOAN de la Armada.

Año 1991. Ganando credibilidad. Tres meses decisivos

Comenzó el año con un servicio que todavía no podía efectuar misiones de salvamento de noche (ni por lo tanto entrenar) por impedimentos administrativos que, por fin, el 23 de enero se verían solventados con la firma del acuerdo de colaboración entre la DGMM y la Junta de Galicia en materia de salvamento marítimo, y de la Carta de Acuerdo entre el Ministerio de Defensa, la Junta de Galicia y la Dirección General de Aviación Civil, que permitía las operaciones nocturnas de salvamento marítimo H-24, con lo que se comenzó

una fase intensiva de entrenamientos nocturnos, programada y dirigida por el director técnico y ejecutada por otro piloto naval incorporado al servicio a finales de año.

Este programa pronto se vería sometido a prueba, siendo decisivo el primer trimestre en la consolidación y credibilidad del servicio, gracias a la gran capacidad operativa demostrada por los helicópteros y sus tripulaciones principalmente en cuatro misiones:

- El 13 de enero, la central de emergencias gallega recibió a las 22:00 horas la llamada de una familia de La Coruña, diciendo que tenían un hijo de siete años en lista de espera para obtener un hígado y que habían recibido la llamada del Centro Nacional de Trasplantes indicando que disponían de un órgano compatible, pero que tenían que estar en Madrid antes de las 06:00, hora límite para poder realizar la operación.

El viaje en coche de la familia hasta Madrid no era aconsejable (aún no existían las actuales autovías), por lo que la solicitud fue derivada al SAR, dado que el *Super Puma* estaba basado en el aeropuerto de la ciudad donde vivía la familia; pero ante la probabilidad de que declinaran la petición, como así aconteció (basados en que el SAR no operaba de noche), se activó el helicóptero *Pesca 1*, con base en Vigo, que tenía de comandante de servicio a un piloto naval.

Afortunadamente, las condiciones meteorológicas eran favorables pues, aunque la ISO cero estaba a 6.000 pies y el vuelo había que hacerlo a 11.000, un anticiclón sobre la Península y la ausencia de nubes en el tránsito, no había riesgo de engelamiento. Para acelerar el movimiento se le indicó a la familia que se dirigiera al aeropuerto de Santiago por la autopista, y el helicóptero despegó de Vigo con el mismo destino, donde después de repostar a tope salió hacia Barajas con la familia a bordo. Allí fueron recogidos a las 04:00 por una ambulancia que los trasladó directamente al hospital, donde la intervención se practicó con éxito.

- El 9 de febrero, el *Pesca 2*, helicóptero con base en Viveiro, se traslada a 100 millas mar adentro desde esa localidad para suministrar dos motobombas de achique al pesquero *Cristo del Perdón*, que sufría una importante vía de agua, evitando su hundimiento.
- El 28 de febrero, el *Pesca 1* evacúa a cuatro de los tripulantes del mercante chipriota *Anja*, en medio de un fuerte temporal que afectaba a toda la costa gallega, cuando estaba próximo a embarrancar en las proximidades de cabo Vilano, trasladándolos al aeropuerto de Vigo.
- El 2 de marzo de madrugada, en la central de emergencias gallega se recibe una llamada del Centro Nacional de Salvamento indicando que un tripulante del *bulkcarrier Baltic Mile*, que se encontraba a

40 millas al N de La Coruña, necesitaba ser evacuado con urgencia por sufrir quemaduras por arco eléctrico y un traumatismo severo.

Enfrentado el servicio a su primera evacuación nocturna, se decidió que la misión la haría el helicóptero con base en el aeropuerto de Vigo y que la tripulación la formaran los dos pilotos navales con los que en aquel momento contaba el servicio: su director técnico y Luis Suárez-Lledó, incorporado dos meses antes. La meteorología era la habitual de un frente cálido en el invierno gallego, poco viento y mar, mala visibilidad en superficie y techo bajo y cubierto, por lo que todo el vuelo hasta el barco se hizo volando en condiciones IMC, volando a 4.500 pies hasta salir al mar por la costa.

Tras 75 minutos de vuelo se llegó a la altura del barco y se procedió a efectuar la maniobra de evacuación que duró aproximadamente 20 minutos, arrumbando a continuación al aeropuerto de Santiago. La evacuación transcurrió sin problemas; el barco tenía cerca de 200 metros de eslora y la maniobra se hizo sobre la bodega número 5, por lo que los pilotos tenían suficiente eslora del barco a la vista para mantener estacionario y, aunque se carecía de rescatador, la tripulación del barco siguió las indicaciones dadas por radio desde el helicóptero en la aproximación.

Esta misión, ampliamente divulgada en la prensa y televisión gallegas, consiguió que la credibilidad de este servicio pionero ganase muchos enteros, pues fue demostrativa de su capacidad operativa, en un momento en el que tenía menos de seis meses de vida y era la primera vez en la historia de los helicópteros civiles en España que se hacía una misión de salvamento marítimo de noche.

Es innegable que estas misiones, efectuadas en relativamente poco tiempo desde el comienzo del servicio, únicamente pudieron ser llevadas a cabo por la alta experiencia que tenían los dos pilotos navales en todo tipo de vuelos sobre la mar y en vuelos IFR sobre la Península, adquiridos cuando los helicópteros de la FLOAN se trasladaban al norte desde Rota para participar en las maniobras MAR-31 que se desarrollaban en aguas de Galicia y el Cantábrico.

La década del 90

El éxito de la idea gallega y la capacidad y profesionalidad demostrada por sus tripulaciones supuso que la DGMM decidiese estudiar a fondo el servicio gallego, para lo que se reunió con su responsable, quien les recomendó la contratación de un *Sikorsky S-61N* para sustituir al *Super Puma* del SAR, pues este modelo, versión civil alargada del *Sea King SH-3D* que utiliza la



Sikorsky S-76C+. Madurez y calidad demostrada.

5.^a Escuadrilla de la FLOAN, era el mejor helicóptero en el mercado civil para misiones de salvamento. La DGMM decidió entonces la modificación de su Plan Nacional de Salvamento, introduciendo la contratación de helicópteros civiles, y así en julio de 1991 llegó al aeropuerto de Alvedro, en La Coruña, el primero de una serie de cinco que se irían incorporando paulatinamente.

A este desarrollo sin ninguna duda contribuyó la capacidad demostrada por el servicio gallego, al que se incorporaron varios pilotos navales y rescatadores, consiguiendo efectuar un sinnúmero de misiones a larga distancia (más de 120 millas de la costa) normalmente para atender emergencias en pesqueros.

En resumen, se puede afirmar con rotundidad que fue el «saber hacer» de la FLOAN, personificado en los pilotos navales iniciales Luis Suárez-Lledó Alemany, Fernando Martínez Ortiz y José Manuel González Carou, como comandantes operativos, y el que escribe estas páginas como «padre» de la idea inicial y responsable de su ejecución durante 18 años en un servicio «pionero» en España, lo que sirvió de base a la generalización de helicópteros civiles en el salvamento marítimo. Actualmente somos alrededor de una veintena los pilotos navales que aportamos ese «saber hacer» al Servicio de Salvamento Marítimo civil en España (Junta de Galicia y SASEMAR), proyectando el conocimiento de la Armada sobre la sociedad civil.