

Crónica de un socorro marítimo

ANTONIO J. GARCIA DE LA CALERA MORALES
Capitán de Aviación

Fotos: EMILIO J. ANDRES ZORITA
Sargento 1º (O.A.C.)

Colaborador: JUAN LUIS SILVESTRE SOLE
Sargento 1º (O.A.C.)

SUCEDIO hace un año, en los últimos días del mes de diciembre de 1985. El catamarán de altas características "Jet Services", patrocinado por una compañía francesa de transportes urgentes, tras abandonar las Islas Azores, donde quedaron dos de sus ocho tripulantes que por vía aérea continuarían viaje a Francia para pasar las próximas fiestas navideñas, intenta cubrir la última etapa de su viaje entre Nueva York (EE.UU.) y Concarneau (Francia) a través del Atlántico Norte.

El catamarán, que se construyó especialmente para participar en la 1.ª regata española "Ruta del Descubrimiento" (aunque no pudiese al final hacerlo por rotura), va perfectamente equipado, estando valorado en más de 150 millones de pesetas.

El patrón Patrick Morvan, francés de 42 años, tenía un record desde

abril de 1984 de la travesía Transatlántica de Oeste a Este de sólo 8 días, 16 horas y 33 minutos; y en este viaje intenta batirlo.

Las predicciones meteorológicas se empezaron a cumplir, y el día 30 se desencadenó un fuerte temporal, encontrándose el "Jet Services" a más de 200 NM del Cabo de Finisterre. Patrick Morvan y sus cinco tripulantes confiando en su costosa embarcación deportiva, su muy buen equipo y su probada experiencia en la mar, poco podían imaginar que ésta no era una tormenta más. Se les avecinaban amargas y duras horas que difícilmente podrán olvidar.

Mientras tanto los hombres del Servicio de Búsqueda y Salvamento (S.A.R.) de las FF.AA. Españolas, se encuentran, unos disfrutando de un bien merecido permiso y el resto en sus respectivos puestos: RCC, Escu-

adrones de Vuelo, ... siempre atentos y listos para prestar su rápida ayuda a quien la pueda necesitar. Sabiendo por experiencia que estas tormentas son anuncio de desastres y misiones reales de salvamento.

Al atardecer del día 30 los vientos alcanzaban los 100 km/h y algunas olas pasaban de los 12 metros. Eran las 20 horas, y en el puente de mando se encontraba Jean Castenet, de 35 años intentando controlar la embarcación todo lo que era posible. Caía una fuerte lluvia y el horizonte estaba completamente oscuro. Dentro de los esquiés, en los camarotes, se encontraba el resto de la tripulación esperando su turno y guarneciéndose del agua y el fortísimo viento, sabían que el catamarán aguantaría sin volcar sino sobrepasaba los 80 grados de inclinación. Patrick Morvan recordaba cuando en la Ostar'84, en solitario, atrave-



D.3.B. (Aviocar Serie 200, versión SAR)

sando el Atlántico Norte también y con otro catamarán "Jet Services", cuando iba a la cabeza con 125 NM de ventaja sobre su inmediato seguidor, colisionó con un tronco resultando perforado el casco y tuvo que ser recogido por el carguero Sonia M.

En esos instantes, al caer de lo alto de una gran ola, se oyó un estruendo, rompiéndose los dos patines por la proa, al tiempo que sentían que la embarcación volcaba... Esos momentos fueron de gran confusión y desesperación. Contusionados y zarandeados, por unos momentos se temió lo peor, que el catamarán se rompiera totalmente y quedar merced de las olas.

Tras esos primeros instantes de incertidumbre y comprobando que, aunque volcado y a la deriva, el camarote se mantenía estanco y dentro del fuerte movimiento que le imprimían las olas, la embarcación era relativamente estable. Patrick Morvan, que había recibido un fuerte golpe en un costado, evaluó rápidamente la situación: tres tripulantes sin casi magulladuras, un herido de consideración con las dos piernas rotas y él dolorido, sobre todo en la zona renal, pero ¿Y Jean Castenet? Por una escotilla de emergencia que quedaba por encima de la línea de flotación pudieron asomarse al exterior y comprobar tristemente que no había rastro alguno de su compañero.

Al rato, cuando dieron con su radiobaliza de emergencia y la conectaron, un amplio dispositivo se puso en marcha.

A las 3,50 del día 31 (último día del año) fue captada la señal de SOS por un satélite de la Red Sarsat-Cospas y transmitida por éste a la estación de seguimiento de Toulouse (C.N.E.S.) en Francia. Una vez conocido el lugar geográfico al que correspondían las coordenadas facilitadas por el satélite, por proximidad a la emisión, se comunicó el suceso a la Zona Marítima del Cantábrico. Esta realizó las investigaciones de rigor que dieron como más probable origen al catamarán "Jet Services", encontrándose el punto a 210 NM al NW de La Coruña. Acto seguido, Operaciones del Cantábrico comunicó con el Centro Coordinador de Salvamento (R.C.C.) de Madrid.

Esa mañana del día 31, el cielo sobre la capital de España tenía un aspecto sombrío, con amenazadoras nubes que lo surcaban a gran velocidad, dejándose sentir un intenso frío. Cuando el RCC, recibió la llamada del Jefe de Operaciones Navales de El Ferrol, las dos posibles opciones para prestar un socorro marítimo, si fuese necesario, eran las siguientes; La primera y más próxima al punto en cuestión, el helicóptero Super Puma destacado permanentemente en La Coruña, y la segunda utilizar un avión D3B (Aviocar Serie 200, versión S.A.R.) emplazado en el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos (Madrid), ambos pertenecientes al 803 Escuadrón de FF.AA. (S.A.R) que permanecen de alarma las 24 horas del día.

Hubo de descartarse el helicóptero por no tenerse certeza del origen de la señal. Por tanto, para el reconocimiento, se utilizó la segunda posibilidad: El avión. Que realizaría la primera parte de la misión del S.A.R.: *La búsqueda.*

Por su parte Operaciones de la Armada, en El Ferrol, dio la orden de zarpar al remolcador de altura "Mahón", haciéndolo esa misma tarde, con 41 hombres a bordo, como tripulación.

Mientras tanto, los naufragos se habían organizado, de manera que, empleaban su tiempo entre cuidar el herido Marc Guillemot, en vigilar el horizonte en busca de una posible ayuda y en descansar todo lo que el pésimo estado de la mar les permitía.

Pasadas las 16 horas, creen oír el sonido producido por los motores de un avión; con gran júbilo comprueban que el ruido se acerca, y utilizan con profusión las bengalas de emergencia. El techo de nubes estaba muy bajo y la visibilidad reducida, pero a pesar de esto en pocos minutos pueden ver que les sobrevuela un avión del S.A.R. de la Fuerza Aérea Española.

Desde el D3B se pudo comprobar que en efecto, el origen de la emisión de emergencia, era el catamarán francés "Jet Services". Comunicando con el RCC por radio: "Avisado catamarán de color blanco, 8 ó 10 metros de longitud, con ala partida y tres tripulantes aparentemente bien, coordenadas...".

Ahora quedaba por realizar la



El helicóptero HD-21 (SUPER PUMA) de rescate hace su aparición en el teatro de operaciones.

segunda parte de la misión S.A.R.: *El salvamento*. Pero dado que quedaban menos de dos horas de luz, lo desfavorable que se encontraba la meteorología y la distancia hasta la costa, el helicóptero no podía actuar, el avión poco podía hacer por ahora. No obstante aún tenían algo más: "La cadena de salvamento", compuesta por dos grandes balsas, alimentos, equipo de supervivencia diverso... Tras lanzársela, se apreció que una de las balsas no se había abierto, siendo el oleaje muy fuerte y el catamarán bastante inestable. Más tarde se supo, que como había supuesto la tripulación del avión, la cadena no pudo ser recogida por los naufragos. Los cuales se sintieron algo descorazonados por ese hecho, así como al ver que éste se alejaba.

A las 23.08Z, el mercante griego "Evyll", es divisado y aquél, tras ver las señales que se le hacían, se dirigió al "Jet Services", para intentar el rescate.

Tras maniobrar lo mejor que la mar les permitía, en los primeros minutos del año 1986, exactamente a las 00.06Z, desde el Evyl se lanzan remolques, pero una y otra vez el mal tiempo provocó su rotura, por lo que se decidió arriar escalas para izar a los naufragos, solución rechazada por éstos, pues veían imposible poder subir al barco con su compañero herido con un mínimo de posibilidades de éxito.

Durante las siguientes horas, dada la oscuridad reinante y el fuerte oleaje, el buque griego, aunque intentó permanecer cerca del catamarán, pero no demasiado, para evitar el riesgo de una fatal colisión; no lo consiguió.

Al amanecer el día 1º, se comprobó, tristemente, que se habían perdido de vista.

Las siguientes 24 horas fueron una repetición de los últimos acontecimientos con pequeñas variantes.

El avión del 803 Escuadrón, vuelve a encontrar a los naufragos a las 16.50 horas, lanzándose otra "Cadena", la cual intentan izar los del catamarán pero el fuerte oleaje reinante hace que no lo consigan. Desde el D3B, se transmite la situación exacta al Mahón, que ya se encuentra en la Zona, dirigiéndose a continuación al Aeropuerto de Santiago de Compostela para repostar.

El Mahón, una vez avistado el "Jet Services", pasadas las 18.00 horas, repite paso a paso las maniobras del Evyl, con el mismo resultado... Al amanecer del día 2 de enero han perdido de vista el catamarán...

Las provisiones van escaseando.

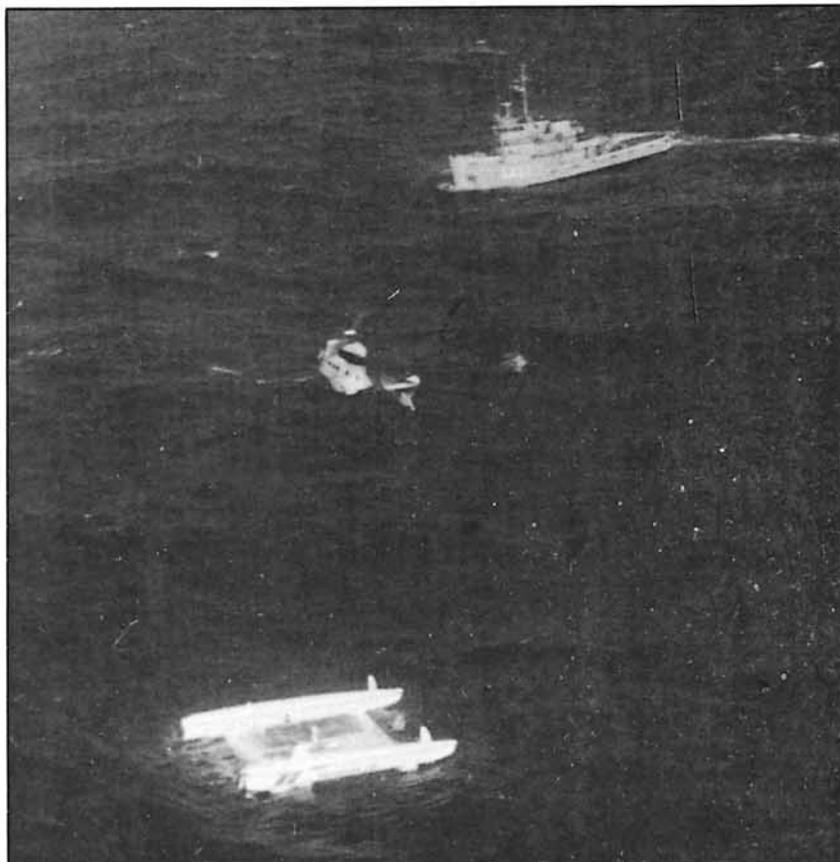
Patrick Morvan y sus compañeros se alimentan con las raciones de emergencia que pusieron antes de emprender el viaje en el bote salvavidas.

Ponen en funcionamiento periódicamente la radiobaliza, siendo captadas las señales y pudiéndose comprobar que ya han avanzado unas 60 NM, desde las primeras emisiones, empujados por el viento. Este día fue el de mayor incertidumbre,

y que los dos días fueron avistados justo antes del anochecer.

Poco a poco la situación iba cambiando, haciéndose cada vez más favorable. Los fuertes vientos del NW les iban empujando hacia la costa gallega.

Las últimas coordenadas facilitadas por el satélite daban una distancia a Finisterre de unos 140 NM. Por otra parte el tiempo iba mejorando ligeramente.



Los cuatro protagonistas: El catamarán, el Super Puma, el Mahón y el D3B desde el que se obtuvieron las fotografías.

pues no divisaron ningún barco, ni tampoco el avión del S.A.R., aunque la búsqueda por parte de éstos continuaba.

A pesar de tantos contratiempos los naufragos se daban ánimos unos a otros, estando desilusionados y extrañados por no haber sido rescatados aún, después de ser encontrados dos días consecutivos... Entonces decidieron escribir un escueto *Mensaje* de dos palabras en el casco del catamarán.

Patrick Morvan era consecuente de que habían coincidido tres factores muy desfavorables para el salvamento: La lejanía desde la costa más próxima, el mal tiempo reinante

Con el alba del día 3, despegó un avión S.A.R. desde Cuatro Vientos, con idea de tras dos horas de vuelo repostar en Santiago para llegar a la zona de búsqueda con la máxima autonomía posible. Pero antes de llegar al citado aeropuerto la tripulación decide continuar directamente al punto donde sus cálculos indican deben encontrarse los naufragos y empezar la búsqueda, para la cual tendrán una autonomía de tres horas, con fundadas esperanzas de que les fueran suficientes para realizar un temprano encuentro que posibilitara de una vez por todas el salvamento.

El tiempo que encontraron en la



Marc Guillemot, el herido, rodeado de sus compañeros, a punto de ser rescatado.

mar era de nubes con claros ocasionales, vientos de 30 kilómetros, que producían olas de 5 a 7 metros, las cuales rompían constantemente formando espuma blanca.

Dos minutos antes de llegar al punto antes citado, uno de los tripulantes comentó que "por la derecha había una ola que no desaparecía". En efecto a 1 NM, aproximadamente, por la derecha, se veía una diminuta rayita blanca que se confundía con la espuma que formaban las olas al romper, pero a diferencia de éstas no desaparecía.

La alegría inicial de la tripulación del avión al acercarse y comprobar que habían encontrado al "Jet Services", se congeló, pues en los primeros momentos no se divisó a ningún superviviente, temiéndose lo peor. Pero en la segunda pasada, los naufragos que oyeron con gran júbilo el ruido ya familiar del avión de Salvamento reaccionaron rápidamente, saliendo uno de ellos y encarándose a un patín, haciendo señales con nerviosismo y vigor.

Eran las 10:16Z, cuando se recibió en el RCC, la comunicación del D3B: "Localizado el catamarán, coordenadas... Sólo se ve a un superviviente, se requiere al helicóptero de La Coruña". En pocos minutos se coordinó con dicho helicóptero, con-

cluida de nuevo la *búsqueda* todo indicaba que había muchas posibilidades de poderse realizar el *salvamento*. Aunque las condiciones meteorológicas habían mejorado, el viento tenía una fuerza de 30 kilómetros (55 km/h), cercana al límite operacional que la situación requería. No obstante la distancia hasta el Aeropuerto de La Coruña había disminuido hasta 125 NM, factor favorable.

También se comunicó la situación al remolcador Mahón, que se encontraba aún realizando la búsqueda a pocas millas, dirigiéndose sin demora al lugar indicado.

El superviviente señalaba afanosamente hacia el patín cada vez que le pasaba cerca el avión, el cual, se mantenía sobrevolando la zona. Entonces se descubrió el corto mensaje que en grandes letras habían escrito sobre el casco; eran sólo dos palabras: "HELICOPTER MUERTO".

La tripulación del D3B, supuso que habían puesto "HELICOPTER", debido a la desesperación de los naufragos, al ver que el avión les había encontrado dos días sin poder hacer nada. Lo mismo que los barcos que intentaron su rescate.

Para tranquilizarlos y darles ánimos, se utilizaron los altavoces que tiene el avión en uno de sus costa-

dos, con mensajes en francés, inglés y español; indicándoles que "su rescate estaba próximo, que en camino se encontraba un buque de la Armada y un helicóptero del S.A.R.". Y por la palabra "MUERTO", y sólo ver a un superviviente, se pensó en principio que a bordo llevarían ya al menos un muerto.

A la hora, llegó el Mahón y poco después el helicóptero, que había recogido a dos submarinistas de la Guardia Civil por si se complicaba el rescate a causa de la debilidad o heridas de los naufragos y el oleaje.

Patrick Morvan, más tarde, elogiaría ante la prensa la "absoluta eficacia y rapidez con que fueron izados al helicóptero, él y sus compañeros".

De camino a La Coruña, hacia la Residencia Sanitaria Juan Canalejo, se abrazaron visiblemente emocionados los cinco tripulantes del "Jet Services". Había terminado su aventura y desventura transatlántica. Atrás quedaba su compañero Jean Castenet y el trabajo realizado por 12 tripulantes de dos D3B, 5 de un helicóptero HD-21 Super Puma y 41 del remolcador de la Armada, Mahón. Además de la organización y colaboración por parte de los hombres del C.N.E.S., francés, C.O.N., de El Ferrol y R.C.C., de Madrid (director de la operación). ■