



## SUSTO A LOS CHIPIONEROS... Y A ALGUNA GALLEGA DE LA RÍA DE ARES

Pedro Luis ORTEGA BELIZÓN



L 13 de febrero de 2003, la Flota organizó unos ejercicios de tiro antiaéreo con varias fragatas de la 41.<sup>a</sup> Escuadrilla. Desde las instalaciones de la Armada en la playa de Torregorda se puso en el aire el correspondiente *Chukar* que actuó como blanco, el cual una vez realizado su vuelo había de ser recogido de la mar. Esta misión la solían hacer los helicópteros de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla, pero en aquellos momentos no había ninguno disponible, por lo que se le asignó a la 10.<sup>a</sup> Escuadrilla.

El helicóptero designado procedió hacia la zona de caída, frente a las costas del Parque Nacional de Doñana. Una vez localizado, se situó en esta-



Daños producidos en el morro por el accidente del *SH-60B* con toma en la playa de Chipiona.  
(Foto proporcionada por P. O. B.).

cionario sobre él, y los buzos acoplaron el *Chukar* al gancho baricéntrico por medio de una eslinga. Posteriormente, el *SH-60B* salió del estacionario e inició el vuelo con rumbo directo hacia Torregorda. Siguiendo el procedimiento, el operador de sensores se situó de modo que a través de la puertecilla abierta del suelo pudiera ir observando el estado de la carga.

A los pocos minutos de estar recto y nivelado, se oyó decir por comunicaciones interiores al operador de sensores, cabo primero Machín, con una voz muy tranquila, «creo que se ha caído el *Chukar*...». A los pocos segundos, el comandante piloto, capitán de corbeta Pedro Ortega, que se encontraba a los mandos a la derecha, notó cómo se rompía la ventana inferior de este lado situada a sus pies, saltando los cristales hacia el interior. Totalmente desconcertado, al igual que su copiloto, teniente de navío Manuel Zapata, y desconociendo lo que había sucedido, empezó a notar vibraciones en el helicóptero.

En ese momento se encontraban en las proximidades de la desembocadura del río Guadalquivir, e inmediatamente decidieron cancelar el vuelo hacia Torregorda y proceder directamente a Rota, comunicándolo a la torre de control, que les autorizó. A los pocos minutos las vibraciones se acentuaron, notándose también en los pedales, ante lo cual la dotación sospechó de un



Accidente del *SH-60B* con toma en la playa de Chipiona. Vista aérea del lugar del aterrizaje. (Foto proporcionada por P. O. B.).

inminente fallo del rotor de cola, por lo que decidieron declarar emergencia y ascender a 1.500 pies hasta alcanzar la línea de costa. Una vez sobre tierra, comenzaron un descenso controlado sin pasar por estacionario hasta tomar en la playa de Chipiona, justo enfrente del Santuario de la Virgen de la Regla.

Ya seguros en tierra, pararon, y la dotación pudo comprobar el daño que había causado la eslinga, la cual al quedarse sin peso osciló para luego ascender, enganchándose primero en una de las palas principales y posteriormente en las del rotor de cola, a las que causó grandes daños, lo que estuvo a punto de dejar al helicóptero sin control.

Estamos convencidos de que en aquellos momentos nuestra Virgen del Carmen se puso en contacto con la de la Regla para pedirle que intercediera por nosotros y nos acompañara hasta estar tomados seguros en tierra frente a su santuario.

Casi tres años más tarde, el 30 de enero de 2006, la 10.<sup>a</sup> Escuadrilla destacó un helicóptero a Ferrol para colaborar con varias fragatas de la 31.<sup>a</sup> Escuadrilla. Para ello, el *SH-60B* despegó de Rota y se dirigió a la Base Aérea portuguesa de Monterreal, donde rellenó de combustible y comprobó la predicción meteorológica para Ferrol.

Allí les informaron de que estaba previsto algún que otro chubasco aislado, con un techo de nubes de 1.500 pies, pero nada fuera de lo normal. La dotación reanudó el vuelo a 1.000 pies de altura siguiendo la línea de costa portuguesa hasta cruzar la frontera. En ese momento, comenzó a llover de forma torrencial, lo que impedía mantener contacto con el terreno, y al poco tiempo el helicóptero notó cómo una corriente de aire lo empujaba hacia abajo perdiendo más de 300 pies. El descenso fue tan brusco que el personal que se encontraba en la cabina trasera vio volar la caja de herramientas casi hasta el techo. La dotación decidió empezar a ganar altura, entró en nubes y contactó con Santiago Aproximación, pidiendo autorización para proceder al aeropuerto de Vigo. Le informaron de que el campo estaba bajo mínimos, por lo que continuaron procediendo hacia el norte, metidos en una lluvia intensa y sin salir de las nubes hasta estar por encima de los 8.000 pies. El aeropuerto de Santiago también se encontraba por debajo de los mínimos para el *SH-60B*, por lo que continuaron en dirección A Coruña.

Debido a la cantidad de agua recibida, se averiaron el estabilizador de cola y el radar altímetro del helicóptero. La única opción que les quedaba era, una vez cruzada la línea de costa de A Coruña, descender sobre la mar hasta salir de nubes y tener contacto visual con la superficie. Así procedieron, usando el radar del helicóptero y con información del tráfico aéreo suministrado por



## Un helicóptero en la playa da el susto a los chipioneros

Los vecinos de Chipiona se llevaron ayer un sustito de los buenos cuando descubrieron en la playa de Regla a un helicóptero de la Armada española. La culpa de todo la tuvo una avería que obligó al aparato, un *SH-60B Sea Hawk* de la 10ª Escuadrilla de Aeronaves

que volaba hacia la Base de Rota, a realizar un aterrizaje de emergencia, y sólo encontró debajo la señera playa chipionera. La confusión fue tan grande que se corrió la voz de que llevaba un misil. Era falso. Al final, lo arreglaron y se fue mientras miraban los curiosos.

Recorte del *Diario de Cádiz* del 15 de febrero de 2003. Accidente de *SH-60B* con toma en la playa de Chipiona. (Foto Proporcionado por P. O. B.).

Santiago, hasta llegar a las proximidades de la ría de Ferrol y conseguir contacto visual con la mar cuando se encontraban a solamente unos escasos 100 pies de altura.

Una vez en las proximidades de la ría de Ferrol, la torre de control del aeropuerto de A Coruña les informó de que estaban en condiciones instrumentales marginales de visibilidad y altura de nubes. Al no estar equipado el *SH-60* con los sistemas VOR ni ILS (ayudas a la navegación aérea instrumental) y no disponer el aeropuerto de TACAN, no pudieron realizar la aproximación, por lo que decidieron intentar aproximarse a la ría de Ferrol para tomar en la explanada del muelle, localizada antes de entrar, y que por entonces estaba en construcción.

Usando indicaciones del radar del helicóptero, comenzaron a aproximarse, hasta que de repente observaron bateas mejilloneras. En ese momento el capitán de corbeta Ortega exclamó: «En la ría de Ferrol no hay bateas, hemos abatido y no sé dónde estamos» (el viento era superior a 50 nudos). En cuanto apreciaron terreno firme, decidieron dirigirse hacia él, efectuar una toma controlada y parar.

Para poder informar a las autoridades exactamente del sitio en el que habían aterrizado, los pilotos se acercaron en medio de la lluvia a la primera casa que encontraron, a menos de 100 metros del punto de aterrizaje. Llamaron al timbre y la señora al abrir la puerta y ver a dos individuos con un mono verde, empapados, y detrás de ellos un helicóptero aterrizado en su finca no se creyó la historia y se puso a buscar dónde estaba la cámara oculta, pensando que era una broma de alguna cadena de televisión.

Esa misma noche, los telediarios informaron de una inesperada ciclogénesis explosiva en la costa gallega que produjo grandes inundaciones en localidades como Ferrol.

«Casualmente», en ese vuelo, además del teniente de navío Romero y el sargento 1.º Palacios, iban el capitán de corbeta Ortega, el teniente de navío Zapata y el cabo primero Machín, los mismos que tres años antes dieron el susto a los chipioneros...



Aprovisionamiento dominical.  
(Foto: Miguel A. Abella Sánchez).

