

TEMAS PROFESIONALES



PARA QUE OTROS PUEDAN VIVIR

Luis MOLLÁ AYUSO



Fernando NOVOA SANJURJO



La Historia del rescate aéreo por medio de helicópteros constituye una de las páginas más gloriosas de la Aviación.

Igor I. Sikorsky



PARA todos aquellos en peligro en la mar, la visión y el sonido de un helicóptero acercándose —frecuentemente como respuesta a un ruego ferviente— suele representar el primer signo de ayuda. Conforme la tripulación del helicóptero, pilotos, operador de grúa y el rescatador ejecutan sus entrenadas rutinas de recogida de náufragos, el superviviente, asustado, helado de frío y en ocasiones herido, permanece envuelto en un remolino de agua batida

por el flujo de aire de fuerza huracanada y el atronador sonido del rotor, que parecen literalmente quitarle la respiración. Lo que sigue es el izado al acogedor refugio de la cabina del helicóptero, el calor de la tripulación y el viaje de regreso a tierra y a la vida. La pesadilla suele finalizar en tal frenesí de actividad que no queda tiempo para el agradecimiento a la tripulación de vuelo que inclinó hacia el lado de la vida una balanza que apuntaba peligrosamente a una tumba marina anónima y eterna.

La puesta en marcha de servicios de salvamento marítimo civiles en España, primero por la Junta de Galicia en 1990 y en 1991 por la Dirección General de la Marina Mercante una vez modificado el Plan Nacional de Salvamento Marítimo de 1989, supuso que la actividad de salvamento marítimo de los helicópteros de la Flotilla de Aeronaves se viera reducida a misiones de «oportunidad» en zonas próximas a la Base Naval de Rota o a buques de la Armada dotados de helicóptero, pues desde que SASEMAR abrió su base en Jerez en 1992, el helicóptero de alerta que se mantuvo durante muchos años en la Flotilla dejó de tener razón de ser.

Este artículo pretende recordar lo que han significado las actividades de los helicópteros de la Armada a la hora de salvaguardar la vida de las personas que se encontraron repentinamente en peligro, tanto en la mar como en tierra, desde que la institución recuperara sus alas en 1954, pues «siempre» que se le requiere la Armada acude con sus helicópteros a donde sea necesario y lo hace sin darse la mayor importancia ante la sociedad, ya que las tripulaciones de vuelo se consideran premiadas por el hecho de haber podido participar y demostrar la capacidad operativa de nuestros helicópteros y, a nivel personal, disfrutando de ese sentimiento tan puramente espiritual para los militares como es la «satisfacción del deber cumplido».

Una consecuencia de esa actitud de la Flotilla de Aeronaves —la de no darse importancia con las cientos de misiones de respuesta a emergencias realizadas a lo largo de los tiempos— es la falta de un registro que nos permita un conocimiento completo de lo mucho que se ha realizado. Afortunadamente, el capitán de navío Miguel López Nuche hizo hace unos años una recopilación completa de las actividades de la Flotilla de Aeronaves desde 1954 que hemos usado como fuente de información, reforzada con otra recogida de datos, con vistas a la elaboración de un libro sobre el centenario de la Aviación Naval de próxima edición.

Pese a ello sabemos que nos faltan muchas referencias, como por ejemplo sobre las misiones de rescate realizadas por los helicópteros S-55 de la Segunda Escuadrilla, y tenemos recuerdos vagos de otras que se llevaron a cabo a lo largo del tiempo sin que se puedan concretar ni años ni escuadrillas. Aún así, creemos que contamos con suficientes ejemplos de lo que ha sido la respuesta de la Flotilla de Aeronaves a las necesidades planteadas por diversas emergencias a lo largo y ancho de todo el territorio nacional.

Los primeros helicópteros operativos en el mundo comenzaron a volar al principio de la década de 1940, y muy pronto se pudo comprobar que su existencia iba a proporcionar una herramienta rápida, flexible y eficaz para responder a las emergencias que se presentan en la actividad diaria de la sociedad, como se vio el 3 de enero de 1944, cuando un *Sikorsky R-4* del Coast Guard atravesaba una tormenta de nieve para llevar plasma sanguíneo a los tripulantes quemados por una explosión en un destructor norteamericano a varias millas del puerto de Nueva York, y un año después, en noviembre de 1945, otro *Sikorsky R-5* efectuaba el primer rescate marítimo utilizando una grúa al evacuar a dos tripulantes de una draga embarrancada en un bajo.

Misiones sobre tierra

En España fue la Armada, solo diez años después, la pionera en el uso de helicópteros cuando tres *Bell 47-G* empezaron a operar desde la base establecida en la Escuela Naval de Marín en julio de 1954. Y muy pronto, ya ubicados en Rota, daba comienzo su largo historial de ayuda humanitaria cuando el 14 de octubre de 1957 dos *Bell 47-G* destacados en Cartagena acudían a la provincia de Valencia, donde un episodio de gota fría había causado una serie de graves inundaciones, rescatando a 22 personas y suministrando todo tipo de ayudas. Esta actuación en inundaciones se repitió en Sevilla a finales de noviembre de 1961, donde intervinieron tres *S-55* y otros tantos *Bell 47-G* procedentes de Rota.

Con la incorporación de los *S-55* en 1957, la Armada contó con helicópteros equipados con grúa de rescate y por consiguiente con capacidad de auxiliar personas o suministrar ayuda sin necesidad de aterrizar, lo que es una condición primordial cuando la ayuda no puede llegar por medios terrestres, máxime si retrocedemos a aquellos años de nuestra historia en que las carreteras y la capacidad de transporte terrestre no facilitaban la respuesta de las autoridades en caso de emergencia, y por lo tanto disponer de medios aéreos para prestar apoyo a las poblaciones en peligro era indispensable. Y siempre que fue necesario acudió la Flotilla de Aeronaves con sus helicópteros, tanto sobre la mar como en tierra firme.

Para poner en valor lo que significó la aportación de la Armada en las emergencias civiles en España tenemos que comentar que durante muchos años la Flotilla de Aeronaves tuvo la mayor concentración de helicópteros de las Fuerzas Armadas españolas, de ahí su capacidad para responder rápidamente ante catástrofes que requerían la participación de helicópteros. Aunque, en realidad, la Armada se involucró en este papel desde sus comienzos, cuando sus capacidades no eran tantas, y así, en octubre de 1957, una semana de grandes lluvias en la provincia de Valencia, que desbordaron el río Turia produciendo graves inundaciones, provocó la salida hacia la zona de dos *Bell*



Los rescates nocturnos desde el portaaviones eran moneda bastante corriente.

47-G destacados en Cartagena, que hicieron parte del viaje volando de noche y con muy mal tiempo, lo que les obligó a tomar tierra en el pueblo de Benitachel para continuar al día siguiente hasta Denia, donde dieron comienzo las evacuaciones y misiones logísticas, que se prolongaron durante 48 horas, evacuándose un total de 22 personas y transportando también ayuda médica y víveres.

A finales de noviembre de 1960, como consecuencia de una serie de lluvias torrenciales, se desbordó en Sevilla el arroyo Tamarguillo, produciendo graves inundaciones y, naturalmente, allí estuvo la Flotilla, que acudió en apoyo de la población civil desplazando tres *Sikorsky S-55* y otros tantos *Bell 47-G*. Situación que se reproduciría el 19 de octubre de 1965, cuando la lluvia desbordó el río Iro a su paso por Chiclana de la Frontera, inundación que causó graves pérdidas en la comarca, llegando el agua a alcanzar los siete metros de altura, por lo que la Armada desplazó a la zona una serie de unidades de las Primera, Segunda y Tercera Escuadrillas que rescataron en un día a 190 personas, 60 de ellas en el único *Bell 204* de la Tercera Escuadrilla desplazado.

Posiblemente sea desconocida para muchos la misión desempeñada por un *Bell 47-G* en la mañana del 17 de enero de 1966, cuando después de relevar en el destacamento del helipuerto de Santa Ana despegó con destino a Rota. Durante el tránsito a Almería, mientras sobrevolaban el golfo de Mazarrón, la

dotación presenció sobrecogida una explosión en el aire que identificaron inmediatamente con la de un avión. Se trataba en realidad de la colisión de dos aeronaves norteamericanas que efectuaban reabastecimiento en vuelo, un bombardero *B-25* y un avión cisterna *K-130*. Envueltos en llamas, cayeron en aguas andaluzas, entre Vera y Garrucha. La participación del helicóptero, testigo presencial del accidente, resultó providencial en las labores de rescate no solo porque dio la alerta inicial y se mantuvo sobrevolando la zona, tomando inicialmente el control de la búsqueda y dirigiendo los medios aéreos y de superficie que se iban incorporando, sino porque la información que proporcionó resultó fundamental para el resultado final de la búsqueda. Después de dos horas y cuarenta y dos minutos de vuelo, el helicóptero tomó tierra en Garrucha, desde donde tuvo que solicitar telefónicamente el combustible necesario para regresar a Cartagena. En estos acontecimientos participó también otro *Bell 47-G*, enviado por el capitán general de la Zona Marítima. Los dos pilotos del primer aparato fueron condecorados con la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo.

En 1971 la Flotilla tuvo una destacada actuación en tierra cuando, el 11 de septiembre, el TALGO Madrid-Cádiz sufría un accidente en las proximidades de Andújar, con el resultado de numerosos muertos y heridos. La Flotilla de Helicópteros acudió en ayuda de las víctimas desplazando unidades de las Tercera y Quinta Escuadrillas. El espectáculo era dantesco y el traslado de las víctimas a los hospitales se hizo en condiciones muy difíciles. Cuando los helicópteros llegaron de vuelta a Rota la sangre aún encharcaba el plan de las cabinas, y el relato que hacían las dotaciones era desgarrador. En 1972 se repitió la situación cuando en las primeras horas de la mañana del 21 de julio se produjo un espantoso accidente de ferrocarril en las proximidades del Cuervo tras la colisión del expreso Madrid-Cádiz con el ferrobús que circulaba en sentido contrario. Fallecieron 76 viajeros y hubo 81 heridos entre ambos trenes. En las operaciones de rescate tuvieron una destacada participación varias unidades de las Segunda, Tercera y Quinta Escuadrillas, a las que se incorporó un helicóptero perteneciente a la Marina norteamericana. Se realizaron innumerables evacuaciones a los hospitales de la zona, resultando que muchos de los pasajeros del tren eran soldados de Infantería de Marina procedentes de San Fernando.

Ese mismo año una gota fría produjo unas riadas que devastaron el sudeste español. La acontecida el 19 de octubre estuvo considerada como una de las más destructivas del siglo. En aquella ocasión se registraron precipitaciones de 250 litros por metro cuadrado, alcanzando el agua 15 metros de altura en las localidades de Puerto Lumbreras y Lorca. Al remitir el temporal, 200 personas habían perdido la vida o desaparecido en el cenagal. Los dos *SH-3D* de la Quinta Escuadrilla que se encontraban en Santa Ana participando en unos ejercicios antisubmarinos con la CIAF se desplazaron a la zona y contribuyeron al rescate de los damnificados. Y para terminar con las misiones de

emergencia por tierra, nos referiremos a la conocida como «la pantanada de Tous», acontecida el 21 de octubre de 1982 como consecuencia de una ciclo-génesis explosiva que rompió la presa provocando inundaciones en la comarca, con la consecuencia de 25 muertos, miles de afectados y 300 millones de euros en daños materiales en agricultura, vivienda y redes viarias. A la zona acudieron unidades de las Tercera y Quinta Escuadrillas procedentes de Rota, y los pilotos que intervinieron en las evacuaciones comentaron, como curiosidad, la cantidad de personas que fue necesario transportar para realizarles diálisis. Finaliza esta recopilación de misiones terrestres con la actuación de dos *SH-3D*, que el 28 de agosto de 1983 se desplazaron de Rota a Santander para participar en las operaciones de apoyo a las inundaciones provocadas en el País Vasco los días anteriores, sin olvidar las muchas veces que nuestros helicópteros acudieron, normalmente en misiones nocturnas, a efectuar evacuaciones médicas urgentes desde las hoy ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

Pensamos que esta relación de misiones en apoyo de la sociedad civil, que con frecuencia obligaban a largos vuelos a la zona de la emergencia en condiciones meteorológicas generalmente adversas, denotan por un lado la capacidad y preparación de las tripulaciones y helicópteros de la Flotilla y, por otro, la voluntad de servicio de la Armada, cuando además la capacidad de respuesta de la administración civil ante grandes catástrofes era muy limitada, la red



El *Sea King*, Rey del Mar, solía serlo también a la hora de salvar vidas.

viaria era deficiente y con frecuencia quedaba dañada o impracticable, por lo que la participación de estos aparatos era indispensable, jugando los de la Armada con la ventaja añadida de que todos sus helicópteros de tamaño medio estaban equipados con grúa de rescate, esencial en muchas de las circunstancias de las emergencias para rescatar personas o hacerles llegar víveres y medicinas.

Misiones de oportunidad desde tierra

Si creemos que la respuesta de la Flotilla de Aeronaves a las emergencias y catástrofes ha sido esencial para salvar muchas vidas y dar respuesta a estas situaciones en tierra, es sobre la mar donde la Armada ha dado siempre lo mejor de sí misma, no solo con sus helicópteros, sino también con sus medios de superficie, como los remolcadores de altura de guardia permanente en Ferrol, Cádiz, Cartagena y Las Palmas y los trozos de auxilio exterior de toda aquella unidad que estaba cerca de una embarcación en peligro, siendo innumerables los pesqueros cuyo hundimiento se evitó gracias a la actuación de estos trozos en operaciones que pasaron desapercibidas casi siempre, pues eran épocas en que no se daba importancia a aparecer en los medios de comunicación, quedando la noticia circunscrita al ámbito de la Armada y al de las personas auxiliadas en cada emergencia.

Denominamos misiones de oportunidad a aquellas que tuvieron lugar dentro del radio de acción de unidades de la Flotilla cuando se encontraban fuera de su base habitual de Rota, bien embarcadas en el portaaviones o en bases/aeropuertos durante comisiones. El 19 de julio de 1981, un *Bell 212*, perteneciente al destacamento que mantuvo esta escuadrilla en el aeropuerto de Santander durante varios meses, rescató a los dos pilotos de un *Mirage* naval francés que tuvieron que eyectarse cuando se encontraban 60 millas al norte del cabo Peñas. El rescate fue coordinado por un avión de patrulla marítima *Atlantique* de la Marina Nacional francesa.

El 26 de marzo de 1982 embarrancaba en la isla Congreso de las Chafarinas el mercante italiano *Dims*, de 1.200 TRB, bajo un fuerte temporal de levante. En Melilla estaban destacados dos helicópteros *SH-3D* participantes en las maniobras del Grupo Aeronaval, siendo movilizado uno de ellos, que rescató a los ocho tripulantes del barco en una maniobra en los límites operativos y con viento transversal, única que permitía hacerlo de forma efectiva y con seguridad.

A mitad de agosto de 1985, un helicóptero de la Quinta Escuadrilla que se encontraba destacado en el aeropuerto de Son San Juan, en Palma de Mallorca, para dar seguridad a S. M. el Rey durante su estancia en el Palacio de Marivent, fue requerido para el salvamento de un yate de vela francés de nombre *Nanu II*. Inicialmente se destacó un helicóptero *Puma* del SAR

perteneciente al Ejército del Aire, pero el mal estado de la mar llevó al cable de la grúa a enredarse en el palo del velero, por lo que el piloto lo cortó y tuvo que regresar a la base, no sin antes solicitar un relevo. Debido a cuestiones de mantenimiento, resultó que el SAR no tenía otro helicóptero disponible, así que hubo que enviar al *SH-3D*. El rescate se realizó 40 millas al norte de la isla de Mahón en medio de un furioso temporal. Se salvó a un matrimonio y a su hijo menor de edad, aunque antes de la llegada del helicóptero una ola barrió de la cubierta a un cuarto náufrago que no apareció.

El 5 de diciembre de 1986 la fragata *Santa María* pasaba la primera OVAF en Ferrol, por lo que un *AB-212* se había trasladado a La Graña a preparar un pequeño programa de adiestramiento para el personal de la Unidad de Buceo. Durante el destacamento, el helicóptero tuvo que ser movilizado en auxilio de la tripulación del buque de carga *Casón*, que se encontraba incendiado y al garete a diez millas escasas de Finisterre. Afortunadamente, dos componentes de la Unidad de Buceo se incorporaron para apoyar al buceador de rescate de dotación. De madrugada, una vez sobre la posición, la imagen era dantesca: el mercante embarcaba tal cantidad de agua que la cubierta desaparecía de la vista, barrida por el oleaje. Las condiciones meteorológicas eran las propias de un fuerte temporal del NW: horizontes cubiertos, nubes muy bajas, pésima visibilidad y un viento de mil demonios. Recuperar los cadáveres que se encontraban en el agua fue difícil y muy peligroso, sobre todo para los rescatadores, que se movían de un lado a otro al compás de las olas. Contaba el piloto que una vez a bordo los cadáveres ocupaban todo el espacio, incluido el asiento del radarista, salpicada la cabina del helicóptero al completo por el tinte color naranja del indicador de posición de los náufragos. Uno de la dotación le comunicó por el interfono: «¡Mi oficial, mi oficial, me está entrando fatiga!». El piloto que llevaba poco tiempo en Andalucía y desconocía la acepción andaluza de la palabra «fatiga», le respondió bromeando para distender la situación: ¡Cómo vas a estar fatigado si acabamos de empezar!, a lo que el nadador contestó: «Fatiga de esa no, mi oficial. Fatiga de vomitar».

Misiones de oportunidad desde la mar

También providenciales fueron las misiones de rescate efectuadas por helicópteros embarcados, dado que tuvieron lugar en posiciones donde no había otros operativos cercanos, por lo que de no estar en la zona el buque de la Armada la emergencia podría haber tenido un final diferente. Así, el 8 de diciembre de 1978, el costero español *Gaby* embarrancaba en el bajo de las Quebrantas, cerca de Santander, a 100 metros de la costa y sometido a fuertes olas que rompían sobre su costado, haciendo que el salvamento desde tierra o desde embarcaciones fuera poco menos que imposible. A bordo, siete tripulan-

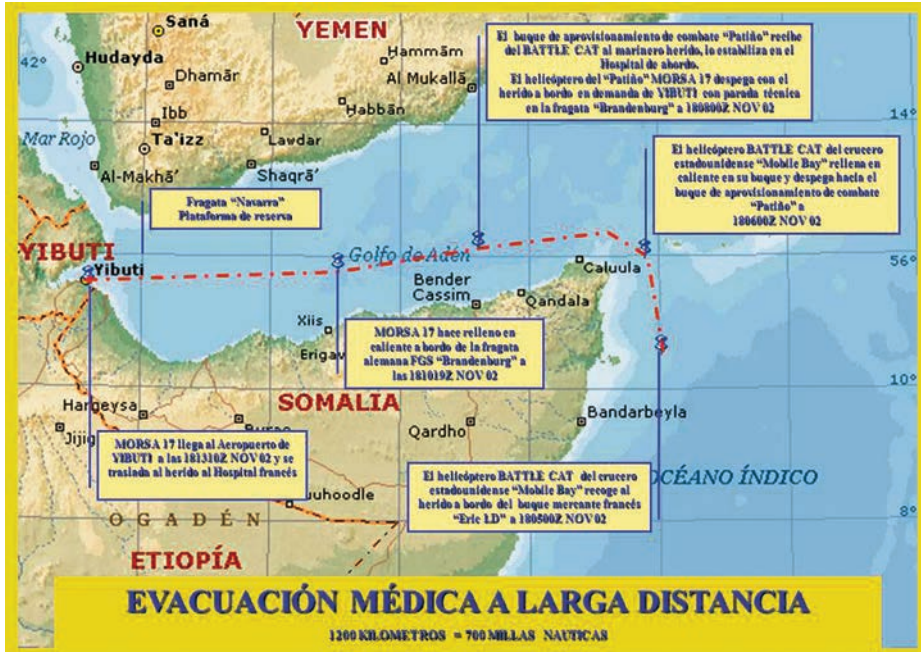
tes, una mujer y dos niños llevaban nueve horas esperando que amainase el temporal con el temor de que la estructura del barco no aguantase, cuando aparecieron en el lugar tres helicópteros procedentes del *Dédalo*, que se encontraba navegando por el Cantábrico, iniciando el rescate de todo el personal para trasladarlos a continuación al aeropuerto de Santander.

En la madrugada del 20 de enero de 1983 se producía el hundimiento del buque mercante *Kudowa Zdroj* por un corrimiento de carga en medio de un fuerte temporal a siete millas del puerto de Ibiza. El portaerones *Dédalo*, que se encontraba a 60 millas de su posición y con la cubierta de vuelo fuera de límites, lanzó un primer helicóptero de la Quinta Escuadrilla que llegó a la zona al orto y recogió a siete tripulantes del agua en condiciones muy difíciles, mientras que un segundo aparato salvó más tarde a un octavo tripulante. A lo largo del día otros efectivos del *Dédalo* rescataron de la mar a un total de 19 cadáveres.

El 19 de junio de 1990, el Grupo Alfa de la Flota, con el *Príncipe de Asturias* como buque insignia, se encontraba en el Cantábrico realizando el ejercicio SUROIT 90 con la flota francesa cuando se recibió una llamada de socorro del barco ecologista *Sirius*. Uno de sus buceadores se había enredado en una red pelágica a 50 metros de profundidad y había salido a superficie sin descompresión, necesitando urgente y perentoriamente una cámara hiperbárica. El *Sirius* se encontraba a 160 millas del portaerones y a 250 de Ferrol, y en su auxilio despegó un *SH-3D* que, tras localizar el buque e izar al buceador, se desplazó hasta Ferrol en un vuelo de 4,8 horas de duración, pudiendo el accidentado ser tratado en la cámara hiperbárica del núcleo de buceo de esta cabecera marítima.

El día 5 de diciembre de 1991, en los días previos al ejercicio SINKEX en aguas de Canarias y encontrándose el *Príncipe de Asturias* en tránsito hacia las islas, se interceptó una llamada de socorro del pesquero *Punta de Rodeira*, que se hundía a 100 millas de la posición del portaerones en medio de un fuerte temporal. A pesar del estado de la mar se alistaron urgentemente dos unidades de la Quinta Escuadrilla que despegaron fuera de límites, y a las dos horas de haberse recibido el SOS los once miembros de la dotación del pesquero se encontraban a bordo sanos y salvos.

A destacar también la evacuación médica el 18 de noviembre del 2002 de un marinero filipino herido a bordo de un mercante francés en aguas del Índico, donde se encontraba la *Task Force 150* tomando parte en la operación ENDURING FREEDOM bajo el mando de un almirante español. Fue una evacuación a larga distancia, ya que el buque francés se encontraba a 700 millas del hospital más próximo. La operación, coordinada por el almirante español desde el BAC *Patiño*, contó con el helicóptero orgánico de una fragata estadounidense, el propio hospital del *Patiño* y, finalmente, el *SH-3D* orgánico del BAC, que trasladó al herido al hospital tras rellenar combustible en la cubierta de otra fragata, en este caso alemana.



Exposición gráfica MEDEVAC BAC *Patiño*.

El 3 de diciembre de 1999, al regreso de un SINKEX en Canarias, el *Príncipe de Asturias* tuvo un «hombre al agua» en medio de un furioso temporal. Tras la pertinente señal de emergencia, el Grupo Alfa al completo comenzó la



Evacuación del marineru filipino Carlos Bavidés.

búsqueda del náufrago, pero se trataba de una recuperación muy difícil debido al fuerte estado de la mar. Finalmente, un helicóptero de la Quinta Escuadrilla, que se vio obligado a arrancar en solo ocho minutos y a despegar por fuera de los límites de balance y cabezada, consiguió detectar al náufrago y recuperarlo a bordo unos 50 minutos después de la caída, cuando se encontraba al límite de sus fuerzas y al borde de la desesperación.

El 13 de mayo, durante unos ejercicios DYNAMIC IMPACT uno de los aviones *Harrier* en vuelo tuvo una emergencia y el piloto se vio obligado a eyectarse desde unos 2.500 pies en la vertical del *Príncipe de Asturias*, 60 millas al sur de la isla de Mallorca. Avisada la dotación de alerta, un *AB-212*, la reacción fue inmediata y en cuestión de minutos el aparato se encontraba sobre la vertical del piloto, que fue recuperado a bordo en menos de media hora después del salto.

Misiones cerca de costa desde Rota

Por su espectacularidad, debido a la proximidad de tierra, destaca el rescate en enero de 1973 de tres marineros de una almadraba en las proximidades de Ceuta, que fueron sorprendidos por una fuerte tormenta de viento y agua. La almadraba se encontraba muy cerca de la costa y los marineros se agarraban a ella con desesperación. Mientras, desde el farallón, los curiosos observaban impotentes la situación cuando vieron aparecer un helicóptero de la Quinta que llevó a cabo una maniobra de salvamento habitual en la escuadrilla, pero extraordinariamente espectacular para la cantidad de público congregado frente a la almadraba que había acudido a verla en directo.

Al anoecer del 3 de octubre de 1984 embarrancaba en los bajos de la punta de San Sebastián, en Cádiz, el yate portugués *Halcyon I* con tres personas a bordo que fueron rescatadas alrededor de la una de la madrugada por un *SH-3D*, al no poder ser auxiliados desde tierra después de sucesivos e infructuosos intentos.

Tres años después, el 3 de noviembre de 1987, el pequeño pesquero *Keka* se hundía a escasos metros del paseo marítimo de la ciudad, arrojándose al agua sus dos tripulantes, que quedaron a merced del fuerte temporal. La gente se arremolinaba en tierra para asistir en directo al espectáculo. Los dos hombres salvaron la vida y la dotación del *SH-3D* recibió la Medalla de Salvamento de Náufragos.



El rescate de los marineros del *Keka* fue seguido por mucha gente desde el paseo marítimo de Cádiz.



EVAMED del patrón del pesquero *Pescadoira*.

Misiones sobre la mar desde Rota

El 1 de febrero de 1960 se hundía el pesquero *Leonor* en la desembocadura del Guadalquivir tras chocar con un obstáculo submarino, lanzándose al agua sus ocho tripulantes, uno de los cuales fue rescatado por un S-55 de la Segunda Escuadrilla que lo trasladó a tierra.

El 7 de mayo de 1981 un helicóptero SH-3D evacuaba en aguas cercanas a Tánger al patrón del pesquero *Pescadoira*, herido en una pierna tras ser ametrallado el barco por una patrullera marroquí, mientras otro helicóptero de la Quinta apoyaba la evacuación con su ametralladora.



Agradecido, el patrón del *Evaristo* y *Paquita* quiso regalar al piloto que le salvó la vida su propio reloj.

El 27 de mayo de 1982 se realizó la operación de rescate a mayor distancia efectuada hasta entonces por la FLOAN, cuando el mercante griego *Aegis Magic* solicitó la evacuación de su capitán por un posible coma hepático, encontrándose el buque 255 millas al oeste de Rota. La tripula-

ción SAR habitual de un helicóptero de la Quinta Escuadrilla, compuesta por dos pilotos, un operador de grúa y dos rescatadores, fue reforzada por un teniente médico y un marinero de la enfermería de la base con equipo médico de emergencia. A las 06:12, aún de noche, el helicóptero despegó de Rota bajo control de «Pegaso» hasta la milla 86, distancia a la que se perdió la señal TACAN y el enlace radio. A partir de ese punto los pilotos continuaron por estima hasta las 200 millas, donde encontraron al buque griego que navegaba de vuelta encontrada. A las 08:35 el enfermo fue estabilizado a bordo del helicóptero, que dos horas más tarde tomaba tierra en la factoría de CASA en Puntales, donde el capitán fue recogido por una ambulancia.

Un mes más tarde otro helicóptero *SH-3D* evacuaba un tripulante enfermo del buque anfíbio *Conde del Venadito*, en viaje de instrucción de guardias marinas, a 120 millas de Rota en tránsito de las islas Canarias a la Península.

Por el número de personas rescatadas y las difíciles condiciones meteorológicas en que se produjo, destaca la misión de un helicóptero de la Quinta Escuadrilla en diciembre de 1983, cuando rescató a los once tripulantes del pesquero *Evaristo* y *Paquita* con base en El Puerto de Santa María. Se trataba

A causa del temporal

Toda la flota de bajura de la provincia, amarrada

Helicópteros de la Armada rescataron a los once tripulantes de un pesquero onubense que naufragó

El fuerte temporal que azota el golfo de Cádiz, en el que ayer se registraron olas de hasta seis metros de altura, hizo que la flota de bajura de todos los puertos pesqueros de la provincia quedara amarrada a puerto.

En la estación semafórica de la Armada, en Tarifa, durante la madrugada de ayer y en algunos momentos de la mañana, se registraron rachas atemporadas con vientos de hasta 88 kilómetros hora.

Los pesqueros que permanecen amarrados a sus puertos, todos ellos pertenecientes a la flota de bajura, son los de Algeciras, la Línea, Tarifa, Barbate, Conil, Cádiz, El Puerto, Rota, Chipiona y Sanlúcar. Los barcos portugueses que faenan al sur del cabo Num siguen pescando porque allí hace buen tiempo, mientras que los que están entre Tánger y Larache tuvieron que buscar refugio. En Algeciras, algunos pesqueros de altura se hicieron a la mar, mientras que en La Línea se hundió un pesquero de La Atunara.

RESCATE DE NAUFRAGOS

Los once tripulantes del pesquero «Nueva Cristobalina», con base en Punta Umbria, fueron rescatados ayer por helicópteros de la Armada española cuando naufragaban cerca de la costa de Casablanca.

Los náufragos —nueve onubenses y dos portugueses— fueron trasladados al Hospital de Marina de San Carlos, en San Fernando, donde se les distribuyeron ropas y alimentos, al tiempo que fueron sometidos a un reconocimiento médico, tras el cual regresaron en taxis a sus domicilios.

Otro pesquero, el «Cabo Estay», con base en Laguardia, sufrió una vía de agua y se encuentra en peligro de hundimiento, aunque sus nueve tripulantes no sufrieron daños. El remolcador algecireño «Punta Delgada» remolca al pesquero hacia el puerto de Cádiz.

Tercera edición

Recorte de prensa del rescate del *Nuevo Cristobalina*.

de un barco pequeño, de apenas 11 metros de eslora y unas 80 t de registro, que regresaba del banco sahariano cuando se metió de lleno en un temporal a unas 100 millas al sur de Rota. Al llegar a la altura del pesquero, la tripulación del helicóptero lo encontró medio hundido y a sus once tripulantes repartidos entre dos balsas, siendo un rescate muy laborioso y complicado.

El 31 de mayo de 1985 un *SH-3D* rescataba a los nueve tripulantes del pesquero *Hermanos Benítez* al 240 de Rota y 60 millas. Y el 11 de febrero de 1987 otro helicóptero de la misma escuadrilla hacía lo propio con los once del pesquero *Nuevo Cristobalina*, que se hundía lentamente frente a las costas de Casablanca en condiciones de fuerte viento y mala mar. Los pescadores se mantenían a bordo de la embarcación con dos balsas en el agua y, ante la imposibilidad de izarlos desde la cubierta por los grandes balances del barco, se arrió un rescatador que dirigió la operación desde una de las balsas.



Las tripulaciones de la organización ecologista Greenpeace también tienen mucho que agradecer a las dotaciones aeronavales de la Armada.

En febrero de 1988 un *SH-3D* evacuaba a un tripulante español del petrolero *Castillo de Lopera*, herido grave; y el 4 de julio otra unidad de la Quinta Escuadrilla rescataba a los tres tripulantes del yate gibraltareño *Sillili*, a merced de un fuerte temporal en aguas del estrecho de Gibraltar. En febrero de 1993, un *AB-212* que participaba en un ejercicio de tiro evacuó a un marinero herido del patrullero *Cormorán*, que remolcaba el blanco de agua.

El 14 de marzo de 1993, helicópteros de la Flotilla participaron en el rescate de varios norteamericanos que naufragaron en las cercanías de la Base Naval mientras practicaban pesca deportiva en un pequeño bote. Además, ese año siguieron realizándose intervenciones humanitarias que, sin ser espectaculares, demostraban el esfuerzo y dedicación de las dotaciones de helicópteros. El 30 de junio,

un marino norteamericano del USS *Concord*; el 4 de julio, la búsqueda de un windsurfista en aguas de Trafalgar; el 6 de julio, la evacuación de un tripulante del USNS *Saturn*; el 6 de julio, la de un ciudadano de Ceuta; el 30 de agosto, la búsqueda de un windsurfista en aguas del Estrecho, y el 10 de diciembre, la embarcación de un navegante solitario comenzó a hundirse a 28 millas de Rota y un helicóptero *SH-60B* realizó el primer salvamento de la Décima Escuadrilla.

En la noche del 14 de octubre del 2014, la embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil *Río Bravo* sufría un accidente en aguas del estrecho de Gibraltar y tres tripulantes resultaron heridos, estando la zona sometida a un fuerte temporal. La embarcación, gravemente dañada, fue tomada a remolque por la *Salvamar Atria* con base en Ceuta, y un helicóptero AW 139 de SASEMAR con base en Jerez intentó la evacuación de los heridos, pero al no conseguirlo se pidió apoyo a la Armada, por lo que despegó un *SH-3D* con la tripulación equipada con gafas de visión nocturna. Se consiguió la feliz evacuación a Rota de los heridos, siendo el primer rescate en el que se utilizaron gafas de visión nocturna, factor primordial en este tipo de acción en que los fuertes temporales y la falta de referencias visuales dificultan notablemente la operación.

En síntesis, lo expuesto es una muestra de algunas de las muchas misiones de salvamento efectuadas por la Flotilla de Aeronaves a lo largo de la historia, en las que sus tripulaciones dieron lo mejor de sí para apoyar a aquellas personas que necesitaban auxilio. En su conjunto suponen una demostración de la capacidad operativa y eficacia del Arma Aérea de la Armada, cuando, además, hay que añadir que para su realización no se escogieron los pilotos, sino que fueron llevadas a cabo por aquellos a los que les fueron asignadas de acuerdo con las normas existentes en cada momento. Por otro lado, debemos resaltar que los helicópteros de la Armada fueron, hasta 1990, los únicos que volaban de noche en misiones de emergencia marítima en España.



REVISTA GENERAL DE MARINA FUNDADA EN 1877

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS _____

DIRECCIÓN _____

CÓDIGO POSTAL _____ LOCALIDAD _____

PROVINCIA _____ PAÍS _____

TELÉFONO _____ CORREO ELECTRÓNICO _____

NÚMERO DE LA REVISTA EN EL QUE COMIENZA EL ALTA _____

(La suscripción será de un año a partir del mes en que se cause alta, y por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática si no nos indica lo contrario).

IMPORTE ANUAL (AÑO 2017)

NACIONAL _____ 14,88 €
 UNIÓN EUROPEA _____ 19,57 €
 OTROS PAÍSES _____ 20,16 €

IMPORTE MENSUAL (AÑO 2017)

NACIONAL _____ 1,65 €
 UNIÓN EUROPEA _____ 2,10 €
 OTROS PAÍSES _____ 2,25 €

FORMA DE PAGO: **Transferencia a nuestra cuenta**

BIC: BBVAESMMXXX IBAN: ES68 0182-2370-49-0201501676 del BBVA

Domiciliación bancaria:

D. _____ les autoriza para que a partir del día de la fecha sea cobrado el importe de la suscripción a la RGM a través de mi cuenta:

BIC:		IBAN:	
ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

Puede también suscribirse llamando al teléfono 91 379 51 07 y remitiendo este boletín mediante *fax* al núm 91 379 50 28, por correo electrónico a regemar@fn.mde.es o por correo ordinario a REVISTA GENERAL DE MARINA, Montalbán 2, 28071 Madrid.

Fecha y Firma