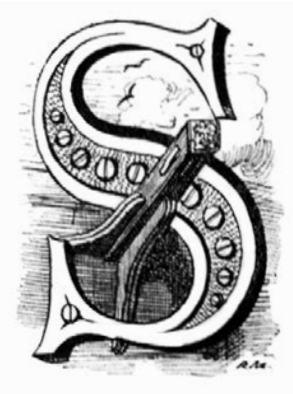
CRÓNICA DE UNA EVACUACIÓN MÉDICA EN EL ÍNDICO

Andrés DÍAZ RIPOLL MARZOL



SON las 00:29 de la noche. Hotel Mediterráneo, Dar es-Salam (Tanzania). Recibo mensaje del jefe de Escuadrilla que, desde España, me informa de que le han llamado para ponerle sobre aviso. Le ha dado un infarto al primer oficial de un pesquero español con base en Seychelles.

—Es posible que se active un MEDEVAC (evacuación médica).

—Jefe, estoy aquí con Miguel, teniente de navío Pérez López, estamos cenando fuera del barco.

—Tranquilos, no será ahora. Están todavía a 357 millas, pero les han recomendado desde Salva-

mento Marítimo poner rumbo a Dar es-Salam a toda máquina para facilitar el rescate. Os lo digo para poneros «en prevengan».

Decidimos poner rumbo a nuestras habitaciones, mañana Dios dirá. Instantes después recibo la llamada del comandante del *Patiño*. Nos informa de lo más relevante y nos comunica que se baraja la posibilidad de un despegue desde el muelle en cuanto el *Txori Lau* esté a distancia de salto. Hablamos rápidamente de las gestiones que se tendrán que hacer referentes a permisos y algunas consideraciones de seguridad. Mañana a las 08:00 a bordo para gestionar la operación.

No habrá día de relax en la playa, hablando con la familia por *Skype*. Un par de horas después recibo una llamada del oficial de guardia. Regreso de francos para todo el mundo a las 08:00. Salimos a la mar. Se cancela la opción del despegue desde el muelle. Perderíamos mucho tiempo si esperáramos a que el pesquero vasco estuviera a distancia de salto del helicóptero. Vamos a hacer por él.

«Madre mía», pienso. Más de la mitad de la dotación estaba de franco de ría en hoteles de la ciudad y de Zanzíbar disfrutando de un merecidísimo descanso tras una patrulla de 19 días frente a las costas somalíes. «A ver a qué hora salimos…».

Error por mi parte. La guardia estuvo toda la noche, siguiendo el Plan de Alerta, haciendo llamadas y enviando *WhatsApps* a los que disfrutaban de pernocta. Resultado: a las 10:00 comienza la maniobra. Nos vamos. La dotación del *Patiño* demuestra su profesionalidad. Todos a bordo. Un día menos de puerto. Ni una queja. La vida de un compatriota está en peligro. Diecisiete horas antes de cumplir el *Notice to move* de 24 horas ya estamos a toda máquina haciendo por el *Txori Lau*.

Mientras nos encontramos en «preparación del buque para salida a la mar», Miguel y yo nos ponemos a hacer cálculos con un rotulador en el cristal del puente: última posición transmitida por el pesquero a 275 millas, 10 nudos de velocidad máxima, 20 del *Patiño*, 30 de velocidad relativa. Decidimos que el salto lo vamos a hacer a 120 millas entre barcos (así nunca estaremos alejados de nuestro buque madre más de 100 millas, pues durante el vuelo de tránsito al pesquero el *Patiño* seguirá a toda máquina).

—Comandante, a las 16:30 estaremos en disposición de saltar.

Nos reunimos la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB) en cubierta de vuelo. Les pongo al tanto de la situación y decidimos que hay que repostar al máximo la aeronave y hacer una diaria para tener al *Toro* listo.

—La diaria ya está lista —me informa el jefe de Línea de Vuelo, brigada Juan Clavijo.

Da gusto trabajar con profesionales de esta clase. Una UNAEMB es autosuficiente, en gran medida, y funciona como un reloj. Cada uno sabe su cometido. Además, aligeraremos peso quitando la ametralladora de 12,7 mm, el bípode, la basada, los fusiles, la munición de la ametralladora y de los fusiles, un asiento, el agua extra que llevamos cuando volamos en ISR (vuelo de reconocimiento e inteligencia) y todo lo que sea innecesario. El nadador de rescate, Ángel Izquierdo, se ofrece voluntario para quedarse a bordo del pesquero, una vez que haya subido el enfermo, para aligerar peso y tiempo.

—Ya me recogerán mañana.

—Somos una dotación. Vamos todos y volvemos todos. Muchas gracias, pero será lo último que contemple.

Durante los vuelos de patrulla e ISR llevamos 3.300 libras de combustible para no ir al límite de potencia y salir cómodos, ya que el calor y la humedad reinantes siempre dejan con la lengua fuera a las turbinas durante la salida. En esta ocasión cargamos más combustible para tener un remanente que a lo mejor nos hace falta en la búsqueda, nunca se sabe… Para paliar los efectos de la limitación de potencia coordinamos con el comandante de la guardia, teniente de navío Lamas, que el barco nos dé el mayor relativo posible en cubierta. Iremos muy cargados con dos pilotos, un operador de sensores o SENSO, brigada Felipe Navarro; el rescatador, sargento primero Ángel Izquierdo, y la enfermera, teniente Cristina Alfaro.

Instantes después, nos reunimos con el comandante, el segundo, el jefe de Operaciones, el jefe de Control del buque, personal sanitario. Hay que decidir qué hacer a la vuelta, repostar y salir para Dar el-Salam o estabilizar al enfermo a bordo y llevarlo al alba al aeropuerto, cuando el barco esté más cerca de costa.

La alférez médico reservista Mercedes Espigares, a la vista de las constantes que presenta el enfermo y que son transmitidas puntualmente cada hora por el capitán del barco vía telefónica, opina que la situación no es tan grave y que puede esperar a la mañana siguiente.

Yo manifiesto mi incomodidad de tener que volar al aeropuerto de noche, ya que está 10 millas tierra adentro. No conocemos la zona, no sabemos si hay antenas o edificios altos y la meteorología durante nuestra estancia en puerto había sido digna del África tropical en esta época del monzón. Fortísimos chubascos y nubes espesas. Las previsiones meteorológicas (METAR —la situación meteo actualizada— y TAF —la situación meteo prevista—) del aeropuerto indicaban un techo de nubes de BROKEN 1.900 pies con cúmulonimbos (el principal enemigo de las aeronaves) con SHRA, lo que viene siendo fuertes chubascos.

Además, el aeropuerto solo tiene VOR e ILS, dos ayudas a la navegación instrumental muy precisas. Nada de TACAN, nuestra única radioayuda, la

cual no es tan precisa, así que en caso de entrar en condiciones de vuelo instrumental (IMC) estaríamos completamente solos en la nube, y con rayos… Por tanto, se decide que tras evacuar al primer oficial, pararemos y será trasladado al magnífico hospital de a bordo para un primer examen médico.

Subimos al CIC (Centro de Información y Combate) el teniente de navío Castro y yo para coordinar el vuelo. El personal de operaciones ya tiene una foto del barco sacada de internet. Importantísimo para saber cómo vamos a proceder con el rescate. En esas estamos cuando llama el capitán del *Txori Lau*, transmite su situación y las constantes del enfermo. Al rato me pongo al teléfono para explicarle cómo iba a ser la maniobra de evacuación.

Tras identificarme, lo primero que me llama la atención es el tono de voz de Eliseo, el capitán. El vivo ejemplo de la congoja. Definitivamente la situación no debe de pintar muy bien en el pesquero. Nos tienen que despejar la toldilla. Es la parte que vemos más despejada, ya que en el castillo tienen un pescante muy alto y el puente está lleno de antenas de HF.

—Pero es que ahí tenemos las redes y las cañas que usamos.
—Es el único sitio que contemplo, Eliseo.
—De acuerdo, empezamos a despejarlo ahora mismo.

Decido usar el comodín de la llamada. La experiencia es la madre de la ciencia, así que llamo al segundo de la Escuadrilla, capitán de corbeta Ángel Tortosa, experimentado piloto y gran amigo. Repasamos la línea de actuación que había decidido y la gestión de riesgos (ORM, en sus siglas en inglés) de la situación. Sobre todo referente al vuelo nocturno al aeropuerto. Abusando de su confianza, le pido que me mande vía *mail* las fichas del aeropuerto, ya que no las tenemos a bordo y en la publicación del aeropuerto no venía gran cosa.

Efectivamente, concurre conmigo en que la alternativa de vuelo nocturno al aeropuerto conlleva muchísimo riesgo y debería ser el último recurso, dadas las condiciones meteo en la zona y la ausencia de TACAN.

De camino a mi camarote para descansar un poco antes de que empiece todo, me encuentro con el alférez de navío Del Corral, que me da un papel extraído de las Instrucciones Permanentes de ATALANTA, donde contempla que el punto de evacuación establecido es un *helipad* sito en el aparcamiento del Hotel SeaCliff, situado en una península que forma la costa de Dar es-Salam. Ya conocía la zona, pues hay un pequeño centro comercial donde habíamos comprado cosillas un par de tardes antes. Me pareció la mejor opción, pues está al borde de un acantilado en la costa, no hay que sobrevolar una ciudad desconocida. Directo desde la mar al punto de toma. Aprovechando que todavía hay cobertura telefónica, salgo a cubierta, me meto en *Google Maps* y estudio la vista cenital del Hotel SeaCliff y de su *helipad*.

A las 15:30 me llaman al CIC. El barco está a 130 millas. En breve podremos saltar. Las corrientes del Índico nos habían sido favorables por una vez,

íbamos a estar en disposición de salir a volar media hora antes de lo que habíamos calculado Miguel y yo.

Briefing de situación. Se respira tensión y concentración a partes iguales. Salir a volar es siempre una situación real que entraña riesgos e implica a todo el barco. Esta vez es distinto, la vida de un español está en peligro. Hay que llegar al límite si es preciso, pero siendo conscientes de que debemos tener la cabeza fría.

En un CIC abarrotado por el personal implicado en la evacuación, el controlador nos da la situación meteo. No pinta tan mal ahora que estamos a más de 100 millas de tierra firme. Pido al barco que mantenga rumbo y velocidad, de tal manera que a la vuelta sepamos por dónde van a estar. El salto será de unas 115 millas entre barcos, llegará un momento en que perdamos TACAN de la embarcación; además, las comunicaciones se interrumpirán si hay techo de nubes y estas no nos dejan subir altura para mantener enlace. Teniendo esto en cuenta, asumimos que durante gran parte del vuelo, que estimamos de 45-50 minutos, estaremos solos. Por ello, sabiendo el rumbo del barco y la velocidad constante que van a mantener, establecemos tres puntos a modo de *waypoints*, a una hora, dos horas y tres horas desde que despeguemos. A la vuelta iremos pasando por esos puntos en previsión de que, Ley de Murphy, no recuperemos TACAN o comunicaciones. Además, solicito que el barco vaya transmitiendo con su AIS en abierto para tener otro método de identificación. El AIS es un sistema de identificación que deben llevar todos los barcos civiles a partir de un cierto tonelaje. De nuestro radar no nos podemos fiar mucho, últimamente está dando fallos.

Establezco los criterios NO-GO, es decir, los criterios para cancelar la misión: que la meteo nos impida avanzar hacia el *Txori Lau* y que la maniobra sea muy complicada dado el pequeño tamaño del pesquero, poniendo en peligro la integridad del nadador de rescate.

En este punto, el sargento primero Izquierdo se ofrece voluntario para tirarse al agua y nadar hasta el barco en caso de que sea imposible el descenso con grúa. El estado de la mar lo desaconseja, no vaya a ser que generemos otro problema con un hombre a la deriva. De todas formas es muy reconfortante saber que trabajas día a día con profesionales así de dispuestos.

—JUNAEMB tiene llamada telefónica en la radio.

Subo corriendo y al otro lado de la línea reconozco la voz de otro amigo. El teniente de navío Iván Gallego, el «papa» de la Seguridad de Vuelo en la Escuadrilla, que hoy está de guardia en la Flotilla de Aeronaves. Me llama para intentar gestionar el plan de vuelo desde la Oficina de Información Aeronáutica. Le dejo el ajuste fino de todo al otro piloto, el teniente de navío Fernando Castro. El tiempo se nos echa encima.

(Fotografía facilitada por el autor).

A las 15:42 (hora local) se toca zafarrancho de vuelo. Comenzamos la revisión prevuelo y desde arriba del helicóptero veo que la teniente Alfaro empieza a meter los cachibaches médicos que necesitará para estabilizar al enfermo. Lleva hasta un desfribilador en caso de que haya que efectuar una reanimación. Y no me extraña. En otra evacuación que tuve la oportunidad de hacer con el capitán de corbeta Jorge Melero, sacamos a una señora infartada de 81 años de un crucero de pasajeros a 35 millas de Cádiz. Viendo posteriormente los vídeos de cómo subía la señora en camilla, no me extrañaría que a un enfermo le diera otro ataque al corazón en la subida. Fue ahí donde pude ver en primera persona cómo se gestiona una evacuación. La experiencia es la madre de la ciencia, ¡gracias Jorge!

—… Viento relativo, 30 grados babor, intensidad 30 nudos.

El puente realiza su parte en este trabajo en equipo, darnos el mayor relativo posible para no quedarnos justos de potencia en la salida.

—Todo copiado. Solicito cubierta verde.

Despegamos. Son las 16:27L. Todo verde y normal. Todos y cada uno de los caballos de las dos turbinas relinchando.

—OPSNORMAL —comunico por la radio para indicar al barco que las operaciones después del despegue son normales.

—Recibido OPSNORMAL. Última posición conocida del *Txori Lau* al 091, distancia 115 millas —me comunica el controlador.

Y hacia allí nos dirigimos. Radar en transmisión, AIS al aire, 140 nudos. Conforme vamos avanzando a levante, las nubes se van haciendo cada vez más dispersas. Nada que ver con la situación que teníamos en la ciudad unas horas antes. En la milla 57 perdemos TACAN. Decidimos ganar altura para mantener comunicaciones y el TACAN, el techo de nubes no es consistente. La situación pinta muy bien en cuanto a la meteo. Hacia el este se observan muchos claros e incluso se filtran los rayos del Sol en algunos puntos.

Volando ahora a 2.500 pies y a una distancia del *Patiño* de 80 millas, dejo que Miguel siga coordinando la situación táctica con el controlador. Le pido que me conecte a mí en canal 16 y procedo a realizar llamadas a ciegas, con la esperanza de que conteste el pesquero:

—*Txori Lau*, aquí helicóptero de la Armada española llamando en canal 16.

El SENSO encuentra dos crudos en el radar. Coinciden con la posición estimada que suponemos del pesquero. Continuamos avanzando, uno de los crudos no es el pesquero que buscamos. Es marrón y están faenando.

—Aquí *Txori Lau*, adelante —¡tras varios intentos, por fin responden! Reconozco la voz de Eliseo, que continúa con un tono de preocupación. Son las 16:49L.

(Fotografía facilitada por el autor).

Le pido que pongan un rumbo 30 grados abierto respecto a la dirección del viento, lo que nos permitirá situar el helicóptero perpendicular a la línea de crujía del barco, facilitando el descenso del rescatador.

—Bravo Zulu de Toro, establecidas comunicaciones con el pesquero —comunica Miguel al controlador—. Vamos a bajar altura, perderemos comunicaciones, les aviso de vuelta. Son las 17:05L.

Cuando nos posicionamos, lo primero que destaca es el tamaño del barco, un poco más pequeño que un cazaminas. Otra cosa que llama la atención son los pantocazos que está dando debido al estado de la mar.

Nos cuesta mucho trabajo lograr acercar a la dotación del pesquero la *trail line*, que es un cabo que arriamos desde el helicóptero para que el personal de cubierta cobre del rescatador cuando lo arríe el operador de sensores.

El SENSO me recomienda situar el helicóptero francamente sobre el pesquero; de esta manera, a pesar de que el fuerte viento (36 nudos según el sistema) se lleva la *trail line* hacia abajo y atrás, el personal de cubierta podrá agarrarla.

En esta situación ya solo veo el alavante del pesquero. Nada más. Se hace muy difícil mantener la posición a causa del fuerte viento y de las pocas referencias visuales. Es entonces cuando salen a relucir tantas y tantas horas de adiestramientos en la tranquilidad de la bahía de Cádiz, sobre una boya o frente a Sanlúcar sobre el «barco del arroz». Surgen los automatismos y la memoria muscular de los adiestramientos.

(Fotografía facilitada por el autor).

—Avante dos, derecha tres. Mantenga posición, en el sitio, en el sitio. Avante uno —me va posicionando Felipe.

—Buen torque, buenas TGT —va recitando cada poco tiempo Miguel, que es el encargado de monitorizar los instrumentos mientras yo mantengo la mirada fija en ese alavante que sube y baja.

(Fotografía facilitada por el autor).

El torque se mira para ver que la potencia es suficiente para mantener el estacionario. Las TGT indican la temperatura de cada turbina. Tan cerca del mar hay un peligro real de que el agua salada forme lo que denominamos *salt incrustation*, que no es más que la cristalización de la sal en el interior de la turbina, lo que podría provocar incluso que se apagara. La primera indicación de esta emergencia es un aumento de la temperatura de la turbina afectada.

—Nadador sobre cubierta —me indica Felipe—, puede ir atrás.

Desde arriba vemos cómo los compañeros del enfermo le ayudan a salir a toldilla. Allí Ángel le espera y rápidamente le pone el arnés. Según recomendación de su *Manual de Rescatador*, en este tipo de casos se puede prescindir de la camilla, que habría dilatado la maniobra. La alférez médico dio el visto bueno, así que no hay más que hablar. Han sido solo unos minutos que me han parecido horas. Con todos a bordo iniciamos el ascenso para ganar comunicaciones y el TACAN. Mientras, me despido por canal 16 de Eliseo:

—Tranquilos que está en buenas manos.

Eliseo rompe a llorar por la radio. Nos da las gracias y nos dice que le cuidemos, que tiene hijos, que han sido unas horas muy duras para el *Txori Lau* y que al oírnos llegar les hemos quitado un peso de encima. Y que mil gracias otra vez. Son las 17:31L.

La gente de mar es dura, pero los pescadores de altura son los que se llevan la palma… vida dura la de ellos; por eso me impresiona oír al capitán de un barco pesquero llorar y emocionarse. Fue un momento muy emotivo.

Máxima velocidad hacia el *Patiño* y el viento de cola nos ayuda a avanzar más rápido. Me asomo por el pasillo y veo demasiado ajetreo ahí detrás:

—Cris, ¿cómo lo ves? —le pregunto a la teniente enfermera.
—Mal —me contesta—. No me gusta nada la cara que tiene. ¿Podéis decir ahí abajo que llamen a Mercedes? Quiero hablar con ella.

Así lo solicitamos al controlador y, tras unos instantes, se escucha la voz de la doctora. Entonces se ponen a hablar Cristina y Mercedes en su jerga. Esta última recomienda a Cristina que inyecte al paciente una cierta cantidad de una medicina de la que jamás había oído hablar. Comienza a estabilizarse, pero sus constantes siguen siendo muy dispares.

Cuando tomamos en el barco, ya estaban esperando los camilleros. Desembragamos y acto seguido se llevan al primer oficial del pesquero al hospital. En principio no vamos a salir hasta el amanecer del día siguiente, así que comenzamos a repostar la aeronave, felicitamos a Ángel por los redaños que ha tenido al «dejarse» bajar al pesquero con lo que se movía, hablamos de cuándo saldremos la mañana siguiente,…

Me dirijo a darle la novedad al comandante, cuando por el tronco de escaleras me encuentro con la alférez médico Espigares que, con la cara desencajada, me dice chascando los dedos de una mano:

—¡Fuera! ¡Fuera! ¡Fuera!

Le pregunto qué ocurre y me dice:

—¡Hay que sacarlo! ¡Hay que sacarlo! Se muere aquí.

Ella bajaba al hospital por el tronco, yo inicio la subida al camarote del comandante y, nada más entrar, sin tiempo para dar la novedad, me dice el comandante:

—Hay que llevarlo a tierra.
—Sí, comandante, me lo ha dicho Merche. Salimos ya. Lo voy a dejar en el SeaCliff.

Se nos iba a echar la noche encima en el vuelo a tierra. Bajo ningún concepto me quería meter 10 millas tierra adentro buscando el aeropuerto, de noche, sin saber cómo estaba la meteo. El barco se pone a coordinar con la secretaria del embajador la recogida del paciente en ambulancia, junto con los permisos necesarios para una evacuación real. Subo al CIC y me dicen que están recabando datos meteo y que en unos minutos me podrán dar un *briefing* aeronáutico. Recuerdo la cara de Mercedes y les digo que no hay tiempo. Que

me den la meteo por radio, que usaremos la misma «estrategia» anterior, es decir, el barco a máxima velocidad, esta vez arrumbando directamente a Dar es-Salam y que calculen esos tres *waypoints*, pero esta vez en sentido opuesto. Que por favor me los comuniquen por radio. Asimismo, solicito al comandante de la guardia que toque por órdenes generales zafarrancho de vuelo, que eso dará a entender a todo el barco que el helo no saldrá mañana al amanecer, sino inmediatamente.

Efectivamente, bajo a la cubierta de vuelo y ya está todo listo. El helo repostado, las tapas y cubiertas de nuevo quitadas y la prevuelo lista.

Son las 18:25L, todo esto ha pasado solo en unos minutos, pero no hay tiempo que perder. Se acerca la noche. A máxima velocidad, nos dirigimos a tierra. Vamos perdiendo ayudas a la navegación y lo primero por distancia es el TACAN. Después, el barco informa de que ya no recibe nuestro IFF, *Identification Friend or Foe,* básicamente la matrícula de las aeronaves que se detecta con un sistema parecido al radar. Comenzamos a perder comunicaciones, pero como el techo de nubes no es muy consistente y todavía las vemos en las últimas horas de luz de la tarde, ascendemos para estar comunicados.

Minutos después, entramos en espacio aéreo tanzano. Conforme nos vamos acercando a tierra vemos unas masas de nubes grises sobre la ciudad. Las tormentas que nos recibieron en la ciudad unos días atrás siguen de permiso en la ciudad. Nos alegramos de que sea factible una toma en el SeaCliff y de que el barco haya coordinado todo, junto con la secretaria de la Embajada.

La comunicación con los controladores locales es complicada. Sería incluso cómica si no fuera porque el compatriota que va detrás está al borde de la muerte. Tras unos momentos de confusión, comprenden que estamos en una situación de emergencia y que vamos a tomar en un hotel. Esta última parte es la que más nos cuesta explicar…

Avisamos al *Patiño* de que vamos a bajar y que perderemos comunicaciones. Instantes después, con el Sol ya debajo del horizonte, cuatro pares de ojos buscan desesperadamente el punto de toma. Identificamos el hotel y, un rato después, localizamos el punto de toma. Va a tener su «peluseo» porque está situado al borde del acantilado, muy bien, pero rodeado de unos árboles, una valla metálica que delimita el aparcamiento y unos setos bastante altos. Además, según la dirección del viento que nos indica el sistema, la toma tendrá que ser profunda y habrá que coordinar muy bien con el SENSO para no tocar con la cola en ningún sitio. Lo dicho, un «peluseo».

Pero nuevamente sale a relucir la memoria muscular y tantas y tantas horas de adiestramiento. Tomamos en un punto de toma que resulta más pequeño de lo que esperábamos. Ya es de noche, así que nos ayudamos con el foco. Le pido a Miguel que baje para coordinar al personal civil y sobre todo para que

entre él y Felipe impidan que alguien se meta donde no debe y acabemos decapitando a alguien con las palas del rotor.

Unos minutos después, que a mí en el helicóptero me parecieron eternos, vuelven todos, esta vez sin el primer oficial. Nuestra misión ha concluido, pero queda la vuelta. Avisamos a los controladores tanzanos de que hemos dejado al evacuado y que nos disponemos a volver al barco. Nos piden que les comuniquemos el momento que recuperamos comunicaciones con nuestro buque madre. Les explico que están a casi 100 millas mar adentro y que nos será imposible mantener enlace con los dos a la vez.

—*Wow! A hundred miles? Good luck!* —nos responden con una risa nerviosa.

Del hotel habíamos salido ya con gafas de visión nocturna. No sirven de mucho, pues la humedad reinante hace que todo fuera del helicóptero sea un manto verde claro. Ascendemos para intentar ganar comunicaciones. Tomamos la precaución de encender el *pitot heat* para evitar lecturas erróneas de los instrumentos de navegación. En el vuelo hacia tierra no nos topamos con nubes de tormenta, por lo que es de suponer que de vuelta al barco no habrá. Haya lo que haya, la humedad impide ver con claridad.

Seguimos avanzando hacia levante. Silencio en el helicóptero solo roto por las llamadas a ciegas de Miguel intentando contactar con el barco y por mis cálculos de combustible. Hemos decidido que cuando nos queden 1.400 libras, si no hay TACAN o comunicaciones radio o AIS, nos volveremos al hotel y mañana Dios dirá. Esas libras nos dan para volar otra hora desde mar abierto al hotel y dejar un remanente de 600 libras obligatorias que no se pueden gastar por nuestro particular sistema de combustible.

No me apetecía mucho dejar toda una noche en un aparcamiento africano un helicóptero que estaba bajo mi responsabilidad. Tampoco tomar en un *helipad* tan confinado, esta vez con gafas de visión nocturna. De todas formas no podemos llegar a ese punto de no retorno sin evidencias de dónde está el barco.

Intento ganar altura para establecer comunicaciones o que nos llegue la señal TACAN, pero hay que encontrar el límite entre seguir vislumbrando la superficie del mar y la necesidad imperiosa de oír al controlador. Del horizonte ni hablamos. No es visible. Así que mantengo un *scan* de instrumentos constante. No sé por qué, pero vienen a mi mente los compañeros del Ejército del Aire que se «clavaron» en el agua.

Attitude indicator, velocidad, altímetro, *vertical speed indicator*, rumbo, *attitude indicator*, velocidad, altímetro, *vertical speed indicator*, rumbo... Y así todo el vuelo. Felipe encuentra un crudo radar por la zona por donde se supone que viene el *Patiño* a toda máquina. Lo malo es que está a 75 millas y hay varios contactos, por lo que no sabemos cuál es.

—Bravo Zulu de Toro —continúa Miguel llamando a ciegas.

Parece que por encima de nosotros empieza a clarear la capa de nubes, pues Miguel ve varias estrellas, así que subo un poco más de altura y de repente:

—Toro de Bravo Zulu, ¡le recibo fuerte y claro!

No puedo expresar la alegría que se desata en el helicóptero en ese momento. Ya por lo menos nos podían transmitir su posición y así nosotros meterla en el sistema para ir directamente hacia ellos. Varios minutos después, la aguja del TACAN empieza a cobrar vida y en la ventanita donde aparece la distancia al barco desaparece la línea roja que indica que no hay señal.

Todo va según lo previsto. Esta vez el tal Murphy y su dichosa ley no han hecho acto de presencia. Una hora después, en la tranquilidad de la Cámara, Miguel me comenta que en esos momentos de «verde oscuridad» y silencio en la radio pensó en lo mal que se pondría la situación si de repente hubiéramos tenido una emergencia eléctrica, de esas que nos ponen en el simulador y que te dejan sin luces, ni instrumentos ni comunicaciones interiores, en mitad de la noche más negra. Le digo que curiosamente yo durante el vuelo también había pensado en lo mismo, pero que no lo mencioné porque no había nada de madera para tocar… Es curioso pero pocos pilotos u operadores de sensores pueden decir que no son supersticiosos.

Pido al barco que encienda todas las luces, las de día y las de noche. Necesitamos ver una bola verde de luz cuanto antes para poder identificar al *Patiño*. Unas cuantas decenas de millas más a levante, se vislumbra una resplandor que coincide con la dirección que marca la aguja del TACAN. Ya tenemos referencias visuales.

Conforme nos vamos acercando, solicitamos que vayan poniendo las luces adecuadas para una toma con gafas de visión nocturna, de tal manera que no nos cieguen las que no son compatibles. Aunque parezca mentira, y estando encima del barco, la toma nocturna con gafas es una de las situaciones más peligrosas, sobre todo después del día agotador que llevábamos.

La toma se realizó sin novedad. Fue entonces cuando finalizaba la operación de evacuación. Estábamos todos a bordo y el evacuado en el hospital. La secretaria de la Embajada nos comunicó a la mañana siguiente que nuestro compatriota había sido operado de urgencia nada más entrar en el hospital Aga Khan de Dar es-Salam. Tras unos días de convalecencia, pudo viajar a España para disfrutar de unas Navidades que a buen seguro serán inolvidables. Puede que hasta algún brindis que otro fuera dedicado a la Armada española.

Y esta es la historia de cómo casi 200 hombres y mujeres de la Armada se pusieron a trabajar hombro con hombro para salvar la vida de un español en aguas del Índico. *NOS AD NOSTRUM*.

AB-212 de la Tercera Escuadrilla de Aeronaves de la Armada sobrevolando los acantilados de Malta.
(Foto: José Antonio Parejo Cabezas).