

Rescate del Kea en el Atlántico Norte

AUTOR: Celso Rodríguez Ruiz

Salvar vidas es un asunto muy serio y peligroso. Peligroso para los que están a expensas de tu pericia, tus medios y sobretodo tu voluntad para sobreponerte a las dificultades con el único fin de que no mueras ahogado. Peligroso también para los que rescatan, donde su único afán es tu supervivencia, y que les lleva en muchos casos a arriesgar su propia vida.

Todo esto sucedió, una vez más, el 30 de Abril de 2010 en la Costa da Morte.

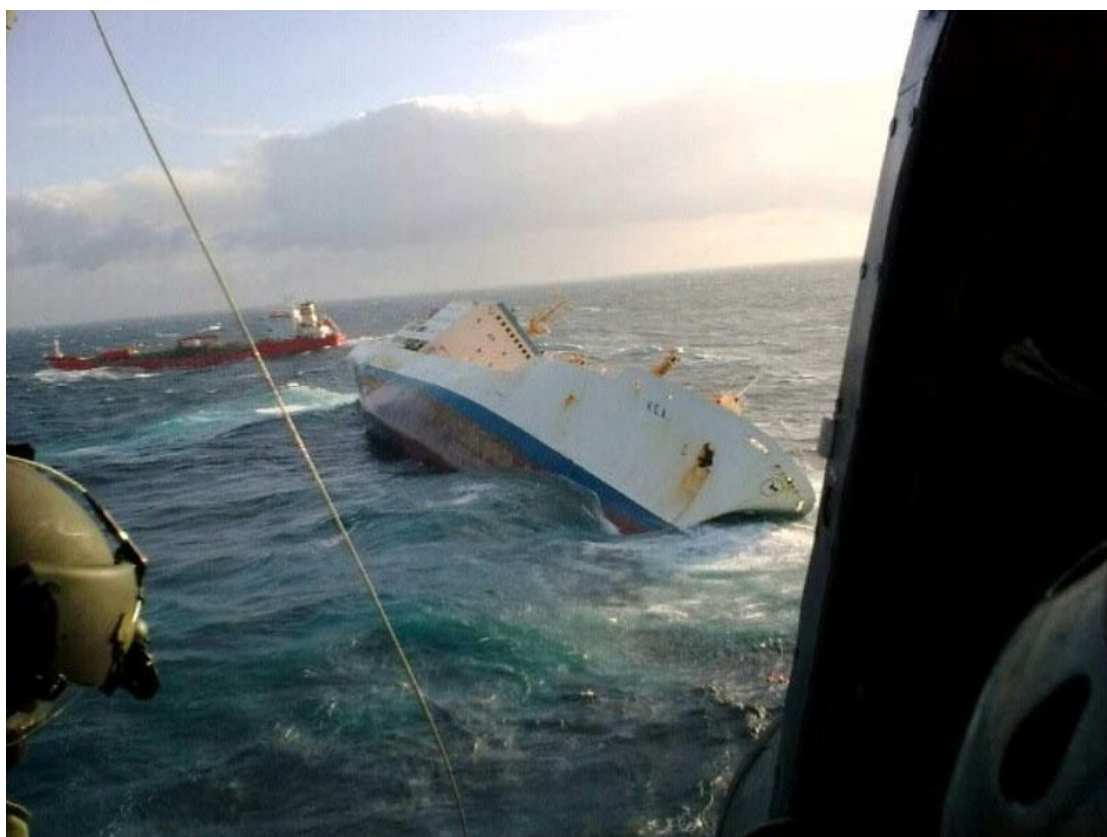
El Don Inda es un Remolcador de Altura , orgullo entre las unidades de Salvamento Marítimo, que junto a su gemelo, el Clara Campoamor , permiten que España presuma de una de las flotas de Salvamento más avanzadas del mundo.

Un monstruo de alta tecnología, de 80 metros de eslora, con una potencia de 20.000 CV y 220 Toneladas de tiro. Un titán como este, sólo podía estar asignado a un sitio duro como es Finisterre, que es donde transcurre esta historia. La Costa da Morte no se llama así por ironía.

Ese 29 de Abril en el puerto de Muros, era un día de relevos, después de estar un mes embarcados, volvíamos todos a casa al día siguiente. Pero como en Salvamento no hay nada predecible, los más optimistas que ya tenían el equipaje hecho, tuvieron que correr a deshacerlo, avisar a la familia que esperasen un poco más por ellos, y prepararse para lo que nos venía encima. Todo esto en menos de veinte minutos, que es del tiempo máximo de respuesta para que una unidad de Salvamento se haga a la mar desde que recibe un aviso de emergencia.

Como es habitual, los accidentes marítimos no tienen la cortesía de ocurrir con buena mar. El panorama ese día de Abril no era nada bueno. Temporal de fuerza 8 en la escala de Beaufort con vientos del Oeste y olas de 7 a 9 metros. Lo menos parecido a un día primaveral.

La emergencia se había producido debido a que el buque mercante KEA que se encontraba a unas 200 millas al Oeste de la costa Gallega, había sufrido un corrimiento de carga.



El Mercante Kea, desde el helicóptero

El puerto de Muros se encuentra bien protegido de los temporales del W, pero ese día el temporal apuntaba maneras y según salíamos del abrigo del Puerto, a pesar de seguir dentro de la Ria de Muros y Noia, el barco empezó a cabecear con contundencia.

Dentro de la habilitación, la tripulación iba asegurando todo lo que no estaba sujeto, pegado o atornillado en previsión de lo que se avecinaba. En el Puente la sensación que se respiraba era distinta, tensión y preocupación según se recibían más datos desde el centro de Salvamento de Finisterre. El barco estaba lejos de la costa, los helicópteros al límite de su alcance, mal tiempo, y lo peor que había 24 personas a bordo de ese buque en peligro.

A toda máquina dejamos por Estribor a los lejos el cabo Finisterre, y nos adentramos en el Atlántico, en busca de un punto marcado en la carta electrónica que parecía que no llegaba nunca, las olas cada vez más grandes, sólo se intuían en la oscuridad cuando rompían contra el casco.

Todo tripulante que no estaba de guardia desapareció, para ver si cada uno podía soportar el trance lo más dignamente posible, en la intimidad de su camarote, o en cualquier otro sitio donde lograses una posición en la que te quedases “trincado”, y así poder guardar fuerzas para la emergencia.

Tras una noche realmente dura, al amanecer del día 30 de Abril, la situación del buque no había mejorado nada, sino lógicamente, había ido a peor. El buque Kea ya se encontraba totalmente de costado, con su casco volteado 90 ° por el corrimiento de la carga, los botes de abandono inoperativos, y toda la tripulación estaba en alerón del buque, mientras un Helicóptero del SAR del Ejército del Aire que había llegado a la zona, estaba rescatando a los que podía, a pesar de estar casi sin combustible.

Todos en el puente escuchábamos las conversaciones entre el Comandante del Helicóptero del SAR, y el Capitán del buque Kea con gran preocupación. Dos de los tripulantes habían sido rescatados por el SAR y desgraciadamente otros 2 tripulantes habían desaparecido esa mañana. No pude evitar ponerme en la situación de alguno de estos tripulantes del Kea, sabiendo que sólo unos pocos de ellos serían izados por el helicóptero, mientras que el resto, tendrían que esperar al siguiente rescate o a que el buque se hundiese. Me imaginé el alivio culpable de los que serían rescatados y la triste resignación de los que se quedaron.

También recuerdo perfectamente la voz del Capitán del Kea, cuando hablamos por primera vez por VHF. Apenas nos quedaban horas para llegar a su posición, y su triste mensaje donde creía que cuando llegásemos a la zona ya estaría hundido. Tras la el “good luck ,we will be with you very soon” final, el botón del VHF del Capitán del Kea se quedó pulsado durante un rato, y entre los aullidos del viento, y gritos, se escucharon los rezos de algunos tripulantes filipinos.

Y llegamos a la posición del Kea. La situación era crítica, el barco estaba de costado, los tripulantes que quedaban a bordo aguantando en el alerón del buque y un helicóptero de rescate Portugués en la zona. Mal tiempo, olas grandes que pasaban por encima del casco del buque, mucho viento, chubascos y poco o nada de visibilidad.

Seguimos el plan trazado que con mucho esfuerzo habíamos tratado de transmitir al capitán del Kea por VHF, arriar la lancha de rescate del Don Inda al agua, acercarse lo más posible al casco del buque, y rescatar a los tripulantes según iban saltando al agua “ordenadamente”. Todo esto con el temporal reinante era al menos, la teoría.

La realidad, siempre es mucho más cruda, y según nos lanzamos al agua con la embarcación auxiliar, inmediatamente perdimos de vista el casco del buque Kea. Con olas de 8 m desde poco más del metro y medio de altura de una zodiac uno no ve nada más que crestas, entre tanto, los tripulantes del Kea se habían lanzado todos a la vez al agua al ver que nos acercábamos a ellos, en esos escasos minutos, el casco del maltrecho Kea se puso vertical y desapareció bajo las aguas.

En ese momento todos los tripulantes del Kea estaban en el agua, algunos de ellos con trajes de supervivencia y otros no, dispersándose poco a poco en el Atlántico, y separándose minuto a minuto cada vez más los unos de los otros. Teniendo en cuenta que el agua estaba helada, decidimos rescatar primero a aquellos que no tenían traje de supervivencia, dejando en el mar a aquellos que sí lo tenían, y que gritaban desesperados cuando pasábamos de largo, sin entender que estaba pasando y recibiendo a un “we’ll be back” a gritos por nuestra parte, que la verdad, no sé si escucharon o no con el viento que había.

Con mal tiempo, con mucho valor por parte de todos, y con algo de suerte, ese día se rescataron a la mayoría de tripulantes de este desdichado Mercante. Doce de ellos rescatados por el buque Don Inda, y el resto rescatados por Helicópteros del SAR del Ejército del Aire, del Ejército Portugués y por un mercante, desgraciadamente algunos (muy pocos, pero eso da igual) se quedaron en el Atlántico.

Recuerdos imborrables, cómo aquel náufrago casi sin ropa, cubierto de Fuel que aterido por el frío no quería soltarse del Bidón de 25 litros que le ayudaba a mantenerse a flote. Al final volvió a ver a sus 3 hijas, y eso se quedará ahí. Por él, y por los sentimientos que imagino tuvo al volver a ver a su familia, cuando creyó que todo estaba perdido, mereció la pena cualquier sacrificio, e hicieron que todos en ese momento, nos sintiéramos los más afortunados del mundo.

Fue un honor formar parte de esa tripulación del buque Don Inda y en general de la familia de Salvamento Marítimo estos diez años.

Celso Rodríguez Ruiz



El mercante Kea cuando llegamos a la zona, poco antes de hundirse



Tripulantes del Kea en la sala de Náufragos del Don Inda