



RESCATE MN "PORVENIR I": EXPERIENCIAS AL LÍMITE

"Sentí un profundo orgullo y respeto por los hombres que tenía a mi mando, que sin dudarlo, estaban dispuestos a arriesgar sus vidas por esos tripulantes desconocidos que se encontraban en peligro".

Raúl Zamorano Goñi*

El presente artículo relata las circunstancias en las que se desarrollaron las maniobras de rescate de los tripulantes de la Motonave "Porvenir I", mostrando cómo la flexibilidad de los medios navales; junto al ingenio, entrenamiento y compromiso de las dotaciones de vuelo participantes, permitieron pese a las condiciones meteorológicas extremas, poner a salvo a doce de los quince miembros de la tripulación de la nave siniestrada.

Para cumplir lo anterior, se presentan en forma descriptiva cada uno de los hechos que debieron vivir los miembros de las dotaciones de vuelo de los helicópteros "Cougar N-75 y N-76", del Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1 que acudieron al rescate.

- **Introducción.**

Reflexionar y analizar hechos trascendentales en la vida personal y en la vida de un equipo o de una tripulación siempre es necesario para poder sacar el máximo de lecciones tanto positivas como negativas. Este es el relato de un hecho, de un rescate que puso a prueba toda la doctrina, la teoría y el temple mariner.

En el mes de agosto de 2011, después de 7 años de haber ocurrido la tragedia de la Motonave (MN) "Porvenir I", reflexiono acerca de la experiencia vivida a bordo del Helicóptero Cougar N-75 junto a mi dotación de vuelo, durante las tareas de rescate de los tripulantes de esa nave.

Para una mayor comprensión del lector, haré una síntesis de los hechos a los que me refiero:

- El 3 de agosto de 2004, el personal del Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1, embarcado con dos SH-32 a bordo del DLH "Cochrane" y DLH "Blanco", se encontraba formando en la lista de víveres, cuando se reci-

bió la información de una emergencia marítima a 20 millas al Oeste de Valdivia. Era la MN "Porvenir I", que se encontraba al garete, con una escora de 40°, abatiendo sobre la costa y con 15 personas a bordo.

- De inmediato, la Segunda Zona Naval dispuso un operativo de rescate y se pidió apoyo a la Comandancia en Jefe de la Escuadra, ya que ésta no contaba con los medios necesarios para concurrir al área de la emergencia. El entonces Capitán de Navío Rafael González Rosenqvist, era el Comandante en Jefe de la Escuadra Subrogante, y fue quien dispuso el despegue de 2 helicópteros embarcados en el DLH "Cochrane". De inmediato, se dio inicio a la preparación de los helicópteros N-75 y N-76 para acudir al lugar. Ambas aeronaves fueron equipadas con grúa y rápidamente transformadas en plataformas adecuadas para rescatar a los tripulantes de la Motonave. De las unidades de la Escuadra se designa-

* Capitán de Fragata AV. Oficial de Estado Mayor.

ron buzos y enfermeros voluntarios. Asimismo, se acopió todos aquellos elementos que pudiesen ser necesarios para la operación de rescate. La realidad nos dejaría al descubierto un panorama muy complejo.



Preparación para el operativo de rescate.

- De acuerdo a la función y conforme al entrenamiento recibido, cada integrante de la dotación de vuelo desarrolló una tarea específica para preparar las aeronaves destinadas a la misión. El tiempo transcurrido desde la notificación de la emergencia hasta el despegue, fue de 50 minutos, lo que constituye un muy buen tiempo, considerando la complejidad de la maniobra que implicaba recargar combustible y efectuar un cambio de configuración de versión antisubmarina a una de rescate.



Desplazamiento hacia el punto de rescate.

- El desplazamiento hacia el punto de la emergencia se realizó sin contra-

tiempos, observándose sí, un deterioro paulatino de las condiciones meteorológicas, a medida que nos aproximábamos a la zona. Al arribar al área donde se encontraba al garete la "Porvenir I", pude constatar la gravísima situación en que estaban los tripulantes y a simple vista se podía deducir lo riesgosa que resultaría la operación para nosotros y para los buzos.

- Considerando estos antecedentes, y consciente de que corríamos un serio peligro de sufrir un accidente durante las maniobras de rescate, pregunté a mi dotación quién no estaba dispuesto a participar en la maniobra, objeto desembarcarlo y evitar de esta forma tener a alguien obligado, que pudiera desencadenar en una posible crisis de pánico o en algún intento de abortar a la fuerza la misión, lo que hubiera sido inmanejable en las condiciones de vuelo que se vivirían durante el rescate.
- Una vez en el área, ambos helicópteros realizaron un total de 6 aproximaciones al buque. Se intentó efectuar vuelo estacionario y un intento de arriado de buzo con la grúa de rescate. Nada de lo anterior pudo ser realizado dada la intensidad del viento: 62 nudos (115 Km/h, clasificado de acuerdo a tabla Beauford como Temporal Deshecho); por las condiciones de mar (olas de 10 a 15 metros); y las turbulencias existentes en las cercanías del buque, que se traducían en variaciones instantáneas de altura de la aeronave de hasta 50 pies (15 metros) y escoras del buque que variaban entre 40° a 60°.
- Antes de ordenarle al buzo bajar por la grúa, amarrado a la pera de rescate, me puse en la situación que éste se negara, llegando a la conclusión de que si lo hacía, no tendría cómo objetar esa decisión, ya que nos encontrábamos operando fuera de todos

los límites de operación de la grúa y de la aeronave. Sin embargo esto no ocurrió, de inmediato escuché a mi Capitán de Aeronave, Sargento 1° (Mc.Av.Hel.) José Martínez Álvarez, más conocido como "Curicó", indicándome: *"Buzo preparado y listo para ser arriado...la venía para abrir puerta"*. Sentí un profundo orgullo y respeto por los hombres que tenía a mi mando, que sin dudarlo, estaban dispuestos a arriesgar sus vidas por esos tripulantes desconocidos que se encontraban en peligro.



Escora del buque, entre 40° a 60°.

- El excesivo viento, hizo que al momento de arriar al buzo, fuera arrastrado hacia el sector trasero de la aeronave, muy cerca de la mitad del botalón de cola, haciendo que comenzara un péndulo cada vez mayor, acercándolo peligrosamente al rotor de cola, por lo que el Capitán de la aeronave debió tratar de detener este movimiento oscilatorio con la ayuda del Oficial TACCO, Teniente 1° Rodrigo Vásquez Carvallo, para poder recuperar a éste.
- Los helicópteros tras estos intentos fallidos, permanecieron en las cercanías de la motonave, unos 30 minutos, dando ánimo y tranquilidad a los tripulantes. Era lo único que podíamos hacer en esas circunstancias. Por un instante, se analizó la posibilidad de realizar el rescate desde el agua, ya que desde a bordo de la Motonave era impracticable, pero esto fue

descartado ya que el Capitán de la Motonave se negó a arriesgar a su tripulación a un lanzamiento al agua con las condiciones de mar y viento reinantes, dado que dudaba de la real efectividad de los trajes antiexposición que portaban. Tras esta media hora las dos aeronaves tuvieron que abandonar el área para repostar combustible al Aeródromo Las Marías, de Valdivia. Después de aterrizar, nos enteramos que sólo quedaba combustible para 2 horas de vuelo para cada aeronave en el aeródromo, ya que no era posible su reabastecimiento antes de 48 horas, debido a las condiciones meteorológicas reinantes en Valdivia y Puerto Montt, que no permitían la operación segura de los aviones disponibles.



Al arriar al buzo, el excesivo viento lo arrastra hacia el sector trasero del aereonave.

- **Turbulencias y temporal.**

Durante la aproximación de las aeronaves a Valdivia, se experimentaron turbulencias, clasificadas como severas, que obligaron a ambos pilotos a duplicar los esfuerzos en los controles de vuelo para contrarrestar sus efectos y lograr gobernar los helicópteros que eran sacudidos bruscamente durante su avance. Recuerdo que el piloto de mi aeronave, Teniente 1° Guillermo Müller Reyes, golpeó su cabeza en el techo de la cabina al experimentar una caída libre de 200 pies producto de un vacío. La verdad es que a bordo de la aeronave se respiraba un ambiente tenso

y de máxima concentración, hablándose lo mínimo necesario para cumplir los procedimientos establecidos. Asimismo me di cuenta que el entrenamiento que habíamos recibido en el simulador de vuelo para enfrentar todo tipo de situaciones estaba más presente que nunca, manteniéndome alerta ante cualquier indicio de emergencia que pudiera presentarse en la aeronave ante las extremas condiciones en que se volaba.

Una vez en tierra, las dotaciones de ambos helicópteros nos reunimos para reevaluar la situación, considerando el número de misiones que se podrían efectuar, con el combustible remanente y las mejores alternativas de solución para materializarlo en forma segura y rápida.

Después de cargar combustible, se decidió despegar para iniciar un nuevo intento de rescate. En cualquier momento la motonave se hundiría, ya que abatía a unos 4 nudos sobre una zona rocosa. A pesar que el viento había disminuido a 45 nudos, la mar era prácticamente la misma, con olas entre 7 a 12 metros, condiciones que provocaban un gran movimiento en el buque, que ya estaba escorado entre 50° a 60°, producto del agua embarcada y de la rápida acumulación de contenedores



Acumulación de contenedores en una misma banda, lo que hacía muy arriesgado el rescate.

en una misma banda, lo que hacía muy arriesgado el rescate de personas desde a bordo de la Motonave.

Considerando la cantidad de combustible disponible para las aeronaves y la imposibilidad de traerlo desde Puerto Montt por vía aérea por malas condiciones meteorológicas en la ruta, se decidió regresar nuevamente al Aeródromo Las Marías para esperar mejores condiciones climáticas.

En tierra, nuevamente se analizaron distintas maneras para realizar el rescate, lo que no era tarea fácil, ya que el buque no tenía balsas a bordo; los tripulantes se negaban a lanzarse al agua temiendo por su seguridad y el constante balance y cabeceo del buque, que impedía acercar una balsa al costado de la Motonave, ya que sería rápidamente succionada y destruida por el costado. Finalmente, se ideó una maniobra que consistía en lanzar balsas a los tripulantes desde los helicópteros, evitando en todo momento que éstas se pegaran al costado del buque. Para probar esta particular iniciativa, se solicitó a la Gobernación Marítima de Valdivia dos balsas para 20 personas y 4 niveles, los que sumados a sendos pesos colocados en los extremos de las cuerdas, facilitados por el personal de Ejército basado en el aeródromo, permitían arriar una especie de mensajero para ser entregado a los tripulantes, de modo que éstos la amarraran a los candeleros del buque. Si la prueba cumplía con los resultados esperados, se podría iniciar el rescate desde las balsas lanzadas por las aeronaves.

Una vez recibido el material proporcionado por la Gobernación Marítima, se probó la maniobra propuesta en mi aeronave; el N-75.

Mientras nos encontrábamos en el Aeródromo Las Marías en este proceso de pruebas, recibí la información por radio de que dos personas habían caído al mar desde la Motonave, por lo que ordené finalizar la prueba y dirigirnos al buque, entregando la maniobra al otro helicóptero; el N-76. Durante nuestro tránsito

hacia la Motonave, el Capitán del "Porvenir I", logró convencer a los tripulantes de su nave para que comenzaran a lanzarse al agua en forma controlada y de esta forma pudieran ser rescatados individualmente.



Mientras esto ocurría, la otra aeronave se desplazó al lugar e inició la maniobra concebida, que consistía en entregar a los tripulantes una línea por la banda de barlovento y posteriormente cruzar la manga con el helicóptero (dando atrás), hasta llegar a la banda contraria para lanzar la balsa de rescate por sotavento. De esta forma, se evitaría que la balsa se metiera debajo del costado producto del viento y se permitiría a los tripulantes acercarse a la balsa por la banda protegida del viento, tirando de la cuerda entregada por la aeronave. Cabe señalar que la maniobra de la balsa fue un éxito, logrando subirse a ella 4 personas, dos de las cuales alcanzaron a ser rescatadas por el N-76, antes que el cable de sujeción a la Motonave se cortara, producto de los severos movimientos del "Porvenir I". Lamentablemente, esto hizo que la balsa quedara a la deriva con dos personas a bordo.

En el intertanto, el N-75 realizaba el izado del segundo tripulante que había caído al mar, lamentablemente, producto del fuerte oleaje y viento existente, el cable de rescate se apoyó repetidamente sobre el soporte inferior de la grúa lo que provocó el corte de varias hebras de éste, con las personas colgando aún a 20 metros sobre el agua. Ante esta situación los pilotos tuvimos que descender

con la aeronave y arriar rápida y simultáneamente el cable de la grúa para evitar la caída de las personas que estaban colgando de ella.

El N-76 que se encontraba en las cercanías, de inmediato procedió a auxiliar a las personas que estaban aún en el agua. Luego de rescatarlas, se recuperó a los buzos que ya completaban 40 minutos en el agua y que presentaban claros síntomas de hipotermia y agotamiento. Durante la ejecución de esta maniobra, en esta aeronave se detectó la deformación del punto de anclaje inferior de la grúa, donde ésta se hace firme a la estructura de la aeronave, debido a los extremos esfuerzos que éste debía soportar, al quedar en el aire, las personas que eran izadas producto del gran oleaje.

Antes de retirarse el N-76, el Comandante de Aeronave dio instrucciones a las embarcaciones cercanas para que entregaran una segunda balsa al "Porvenir I" y recuperaran a las dos personas que estaban dentro de la primera, que aún se encontraba a la deriva. Esto último afortunadamente pudo ser materializado, sin embargo, la segunda balsa lanzada por las embarcaciones, no tuvo la misma suerte, ya que cayó al agua sin activarse, no pudiendo ser utilizada por los tripulantes que aún se encontraban a bordo del "Porvenir I".

Producto de los daños ocurridos en ambas grúas, los Comandantes de Aeronaves de ambos helicópteros resolvimos dirigirnos a un punto de posada previamente reconocido, para reparar al menos una de las grúas y así poder continuar el rescate. Ya en tierra, los enfermeros atendieron y estabilizaron a los rescatados que presentaban síntomas de shock, hipotermia y politraumatismos. Una vez realizada la tarea, el N-75 despegó hacia la motonave para seguir con el rescate y el N-76 evacuó a los naufragos rescatados a Valdivia y preparó otra maniobra para lanzar una nueva balsa a los tripulantes.



Una vez en tierra, en el aeródromo Las Marías, los enfermeros atendieron a los rescatados con síntomas de hipotermia y politraumatismo.

A contar de este momento la carrera contra el tiempo, y especialmente contra la oscuridad, fue cada vez más dramática, quedaban 7 personas a bordo y muy poca luz. El N-75 logró rescatar a dos tripulantes más utilizando la grúa. Pudo haber rescatado a una tercera persona pero ésta sólo alcanzó a alejarse del buque unos 5 metros, distancia a la que entró en pánico y decidió volver a bordo, subiendo en el sector de proa. Se debe mencionar que la aeronave no podía acercarse a menos de 17 metros de la Motonave debido a que el largo de las palas del rotor principal es de 15 metros.

Lo más triste se vivió cuando aún quedaban 5 personas a bordo y nada de luz para poder continuar con las maniobras de rescate, eran alrededor de las 18:50 horas y el N-75, sólo tenía combustible para regresar al Aeródromo, por lo que resolví abortar

la maniobra para evitar riesgos innecesarios a mi tripulación.

El N-76 que regresó a cargar combustible y recoger una tercera balsa, despegó del Aeródromo Las Marías a las 18:55 horas en demanda del buque, con el propósito de lanzarla en las cercanías de éste, antes que la nave varara, ya que en la rompiente de las rocas, esto sería inútil.

Durante el desplazamiento, la aeronave recibió la información de que el buque ya había varado en la costa acantilada de Punta Galera. Considerando que ya no se lograba distinguir el terreno por la oscuridad y que no había pro-

fundidad para poder determinar las obstrucciones y efectuar una aproximación segura para lanzar la balsa sin afectar la seguridad de la dotación, que había operado durante todo el día bajo condiciones extremas, el Comandante de Aeronave, tomó la decisión de abortar la operación y regresar a Valdivia que se encontraba completamente a oscuras producto de los cortes de luz debido al temporal. La aeronave aterrizó a las 19:30 horas.

Durante la noche, la Comandancia de la Aviación Naval, desplazó una aeronave C-111 a la ciudad de Valdivia con un piloto de relevo en caso de ser requerido y personal de mantenimiento del Escuadrón que logró cambiar el cable dañado de una grúa y mejorar la operatividad de la otra, la que no pudo ser instalada en el N-76 por problemas de deformaciones en su punto de anclaje.



OSCURIDAD ABSOLUTA, CERCANÍAS DE COSTA ALTIERA DE CERROS ADYACENTES Y FUERTES VIENTOS, TURBULENCIAS, IMPIDIERON CONTINUAR CON EL RESCATE UNA VEZ QUE EL RÍO VARIÓ EN LA COSTA ACANTILADA DE PTA GALERA



Al alba del día siguiente, iniciamos nuevamente las operaciones. Al llegar al punto donde había varado el buque de casi 100 metros de eslora, la imagen fue impactante ya que se encontraba casi completamente sumergido, manteniéndose fuera del agua sólo un 10%.

Desde el aire se inspeccionó detalladamente el buque y al no avistar a ningún tripulante, el helicóptero se dirigió a investigar una balsa a la deriva que se encontraba a una milla de distancia, al llegar sobre ella se bajó un buzo, quien ingresó sin encontrar tripulantes a bordo. Se decidió sobrevolar el buque a baja altura por segunda vez, por lo que realizó un vuelo estacionario donde se pudo avistar un tripulante entre los fierros semisumergidos que al ver el helicóptero comenzó a mover los brazos desde el interior del puente. En ese instante fue arriado un buzo quien con profesionalismo y valentía logró controlarlo y tomarlo en una reducida área de maniobra, mientras la aeronave se mantenía muy cercana al acantilado. El tripulante que se encontraba al borde de sus fuerzas, logró ser subido al helicóptero. Era además el último sobreviviente de la motonave.

Una vez concluido el rescate de los tripulantes desde el interior de la motonave, las aeronaves realizaron una rebusca rastrillo en cercanías de costa y mar adentro, utilizando patrones de rebusca SAR, sin poder encontrar otros sobrevivientes del buque varado.

A las 10:45 horas finalizó la operación por parte de los helicópteros, continuando la rebusca una aeronave Sky Master y un UH-05 que de acuerdo a las condiciones meteorológicas continuaron con la operación. Los helicópteros Súper Puma del Escuadrón de Helicópteros de Ataque regresaron a Talcahuano, para continuar con sus actividades operativas programadas, habiendo contribuido a la salvaguarda de la vida humana en el mar.

Antes de terminar este relato de las experiencias vividas, quiero destacar el grado de profesionalismo, decisión y valentía de los buzos, pilotos, TACCOS¹ y tripulantes de ambas aeronaves, los que -absolutamente conscientes del peligro que vivían- operaron bajo condiciones extremadamente adversas y con peligro para sus vidas, en beneficio del logro y cumplimiento de la misión: Rescatar a los tripulantes de la MN "Porvenir I".



Se operó bajo condiciones extremadamente adversas y con peligro de las vidas de los pilotos, buzos, TACCOS y tripulantes de las aeronaves en cumplimiento de la misión.

Desde este rescate, y a partir de las experiencias adquiridas, la Armada paulatinamente ha incorporado más medios materiales y humanos al servicio para enfrentar este tipo de emergencias marítimas, como son los nuevos Nadadores de Rescate y las nuevas unidades Arcángel y Defender. Asimismo, ha incorporado nuevas tecnologías en sus aeronaves, con el propósito de estar listos a acudir al rescate de quien lo requiera, en todo tiempo y lugar.

* * *

1.- Coordinadores Tácticos.