Rescate insólito

Crónica de una operación extraordinaria de Salvamento Marítimo que permitió rescatar con vida a Laurent Camprubi, navegante francés que permaneció 16 horas en el interior de su velero volcado en Malpica.

- **Texto: Carmen Lorente Sánchez**

“Quisiera dar las gracias al personal de Salvamento Marítimo. Fueron extraordinarios, con una maestría increíble y un compromiso total. Nunca podré agradecerles lo suficiente haberme salvado la vida”. Quien pronunciaba estas emotivas palabras de agradecimiento es Laurent Camprubi, el tripulante francés del velero Jeanne Solo Sailor, rescatado por Salvamento Marítimo tras permanecer 16 horas bajo su barco volcado y a la deriva, cerca de Malpica, en la Costa da Morte.

Cuando ocurrió la emergencia, Camprubi, experimentado regatista de 62 años, estaba preparando la clasificación para la “2022 Seven Star Round Britain and Ireland Race”, una regata que da la vuelta a las Islas Británicas e Irlanda. Tras muchas horas de actividad a bordo, se había metido en la habilitación para dormir y había puesto el piloto automático.

“De repente, percibí que no tenía orza. Me disponía a tirar de la vela grande cuando el barco comenzó a inclinarse. No lo pensé mucho y me metí dentro. Y en 15 segundos ya estaba volteado”, explicó a *La Voz de Galicia*. El francés quedó atrapado bajo el casco de la embarcación, pero podía respirar gracias a una burbuja de aire de unos 40 centímetros que se formó, y de esta manera, y gracias también al traje de supervivencia que llevaba puesto, consiguió sobrevivir.

Sin duda para todos los profesionales de Salvamento Marítimo que intervinieron en esta emergencia, el mensaje de agradecimiento de Laurent significa mucho, y el lunes 1 de agosto de 2022 es una fecha que nunca van a olvidar.

Trabajando contra el reloj

Todo comenzó ese día a las 20.23 horas, cuando desde el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo (CNCS) en Madrid se informaba al Centro de Coordinación de Salvamento en Finisterre (CCS) sobre la alerta de una radiobaliza correspondiente al velero Jeanne Solo Sailor, en una posición 14 millas NNW de Islas Sisargas, en la Costa da Morte.

A partir de ese momento se pondría en marcha un operativo de rescate coordinado por el CCS Finisterre, el CNCS en Madrid y el servicio de Operaciones SAR y LCC (Lucha Contra la Contaminación).

Inmediatamente se movilizó el Helimer 402 y la Salvamar Betelgeuse y se intentó contactar con el velero a través de llamadas VHF que no obtuvieron respuesta. Tam-

bién se pidió colaboración al buque mercante Scali San Lorenzo, que se hallaba en las proximidades de la posición marcada por la radiobaliza.

Minutos después se recibiría una segunda señal de socorro, procedente en este caso de la baliza personal del tripulante.

Posteriormente también llegaron a la zona de la emergencia el buque Sar Gavia, el helicóptero Pesca II de Gardacostas de la Xunta de Galicia y Guardia Civil (patrullera Río Xallas y GEAS).

Las condiciones meteorológicas reinantes, con olas de dos metros y viento del nordeste de 20-25 nudos, no iban a facilitar las labores de este insólito rescate que los medios de comunicación describieron como "de película" o "milagroso", pero en el que fue clave la profesionalidad y actitud positiva de las personas que participaron en él.

"No somo héroes espontáneos, somos profesionales que gestionamos riesgos", afirma Manuel Capeáns, jefe del CCS Finisterre.

"Lo singular de esta emergencia fue que había un componente de incertidumbre que tuvimos que ir resolviendo, buscando certezas, buscando hechos, evitando llegar a conclusiones apresuradas basadas en información insuficiente. Fue clave la actitud de todos los implicados en la respuesta, singularmente los controladores del Centro de Coordinación, que en todo momento mantuvieron la expectativa y el liderazgo, coordinando las operaciones con la creencia de que estábamos buscando a una persona con vida", concluye.

¿Cómo vivieron la emergencia desde el Centro de Coordinación de SalvamentoMarítimo en Finisterre?

Estefanía Zamora, una de las controladoras marítimas de guardia aquella noche, resume su experiencia con esta frase: "Trabajando contra el reloj".

La primera imagen que obtuvieron fue la que les facilitaron desde el Helimer 402: el casco del velero volcado. En aquel momento todavía no se sabía nada sobre las características del barco, ni sobre el perfil de su tripulante.

De manera que además de coordinar la activación de los medios, ella y su compañera de guardia, Aida Naya, realizaron una gran labor de investigación. Buscaron información sobre el velero y su tripulante en redes sociales y webs, y de esta manera encontraron la foto del barco y averiguaron que su patrón, Laurent, era un hombre con mucha experiencia en regatas de alta competición, con gran conocimiento de la mar; y por tanto probablemente con más probabilidades de supervivencia.

A las 12:17 horas del día siguiente, ya en su casa, Estefanía recibía un mensaje en el *WhatsApp* del compañero del turno de mañana, una vez finalizado con éxito el rescate: "Vivo, va para Coruña". "¡Estaba vivo, había aguantado! Después de 16 horas de tensión, trabajo y nervios, llegó la felicidad absoluta", relata la controladora.

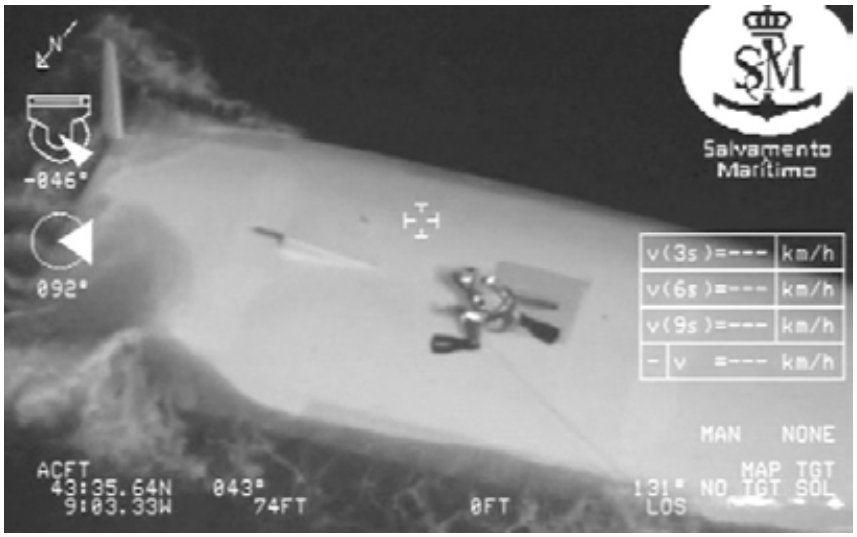
Su compañera en la sala aquella noche, Aida, lo resume así: "Pocas cosas hay más satisfactorias que el resultado de salvar una vida después de muchas horas de incertidumbre".

Intervención de equipo subacuático operaciones especiales

A las 21:26 horas, el Helimer 402 avistó el velero quilla al sol. El operador de grúa consiguió verlo después de varias pasadas —el casco del velero era de color blanco y se camuflaba entre la espuma del mar—. Pero ni rastro del tripulante…

El siguiente paso sería hacer que el rescatador descendiera para golpear el casco, pues se presumía que el navegante podía estar en su interior. "Tomamos la decisión de bajar e intentar establecer contacto de alguna manera. Era algo extraordinario, no nos había pasado antes", relata Guillermo Lavía, rescatador de Babcock, del Helimer 402.

Y esos golpes obtuvieron respuesta: "Golpeé el casco y los golpes de respuesta fueron muy



evidentes. Estaba claro que había una persona dentro. Con el helicóptero encima es imposible escuchar nada, pero sentía las vibraciones con mis manos apoyadas sobre el casco", explica Lavía.

El propio Guillermo sería el encargado, a la mañana siguiente, de izar al rescatado con vida hasta el helicóptero. "Yo mismo lo pude subir a bordo. Fue la misión más emotiva de mis casi 15 años en el servicio, ¡subiendo por la grúa el náufrago y yo!"

Manejando la hipótesis de que el tripulante estaba vivo debajo del casco, se decidió que el siguiente paso era la intervención de los buzos; de manera que, de forma paralela a la movilización de los medios por mar y aire, se activó el Servicio de Operaciones SAR y LCC.

"En cuanto recibimos la llamada desde el CCS Finisterre se puso en marcha el técnico de operaciones especiales de la Base Estratégica de Fene, Vicente Cobelo, con el equipo de intervención de buceo (5 buzos) de Ardentia Marine -adjudicataria que presta servicio desde las bases estratégicas de salvamento-", explica el jefe de Operaciones SAR y LCC, Juan Ferrer.

Con el tiempo jugando siempre en contra, se preparó el material necesario desde la base: material de rescate, equipo para los buzos y globos de reflotamiento -el objetivo era darle flotabilidad al velero y evitar que se hundiera-. El equipo se trasladó a A Coruña y embarcaron en la Salvamar Betelgeuse.

Mediante las pesquisas realizadas por las controladoras de guardia del CCS Finisterre, se había averiguado que uno de los requisitos de las embarcaciones del tipo del Jeanne Solo Sailor (Class 40) es llevar dos compartimentos estancos, uno a proa y otro a popa, lo que podía dar explicación a que

Lecciones aprendidas:

Claves para su supervivencia, navegante experimentado y con un buen traje profesional

Los profesionales de Salvamento Marítimo están de acuerdo en los factores clave que permitieron resolver con éxito la emergencia

La gran experiencia como navegante del superviviente. El que llevase el traje de supervivencia puesto, así como su fuerza mental y capacidad para mantener la calma en todo momento, le ayudaron a sobrevivir. "Siempre tuve esperanza. Soy muy positivo y siempre mantuve la calma", explicó a La Opinión de A Coruña.

Comunicación con el náufrago a través de golpes (primero por parte del rescatador del Helimer y después por parte de los buzos) en el casco del velero volcado. Este método, el único posible en las circunstancias de este accidente, hizo pensar a los equipos de salvamento que el navegante estaba vivo y actuar siempre con esa idea en mente.

Actitud positiva en todo momento en la sala de control. Las pesquisas apuntaban a que el marino estaba con vida, mantuvieron siempre esa esperanza y lo transmitieron a todos los integrantes del equipo de rescate. Esto les hizo estar muy motivados durante las largas horas que transcurrieron hasta el desenlace.

Tal y como dice Manuel Capeans: "Lo singular de esta emergencia es que hubo una fase de incertidumbre que tuvimos que ir resolviendo, buscando certezas, buscando hechos. Evitando llegar a conclusiones apresuradas basadas en información insuficiente.

el casco se encontrara todavía a flote de manera razonablemente estable.

Bucear de noche y con las condiciones existentes habría sido demasiado arriesgado, así que hacia las 9 de la mañana del día siguiente, dos buzos se echaron al agua para golpear de nuevo el casco en superficie y esta vez sí que obtuvieron una respuesta clara y contundente del tripulante en su interior.

"Una de nuestras mayores preocupaciones era que nuestra intervención pudiera precipitar el hundimiento del velero. Temíamos que se pudiera ir abajo con los dos buceadores más el tripulante, de ahí la necesidad de arraigar primero los globos", explica Vicente Cobelo, técnico de operaciones especiales de la Base Estratégica de Fene.

Así que el siguiente paso fue ese, estabilizar el velero, asegurando la flotabilidad del casco mediante 3 globos de 5 toneladas cada uno. Para la operación se contó con la Salvamar Betelgeuse y el buque SAR Gavia.

Una vez asegurado el barco, los dos buzos ya podían hacer la inmersión, y se sumergieron con botella para inspeccionar. Vieron que la puerta del barco estaba abierta. Se asomaron y descubrieron a su ocupante con vida.

"Iniciamos la inmersión por la popa. Observamos mucha cabullería que entorpecían la entrada, apenas había visibilidad. Tuvimos que utilizar linternas para ir reconociendo el interior, ya que había multitud de material náutico flotando que metía y sacaba la fuerza del mar e impedía ver el interior. Nos dimos cuenta de que había unas botas rojas de un traje de flotación a la izquierda de la entrada de la habilitación. La reacción inmediata fue tocar una bota y el pie se retiró instantáneamente. Metimos un bichero hacia la zona, el hombre lo agarró, y al momento apareció una cara con los ojos abiertos. Se empujó hacia nosotros con gran templanza, lo agarramos y fuimos esquivando la cabullería hasta sacarlo a flote. ¡Se había salvado!

Cuando salió, en apnea, se agarró al velero, miró hacia los lados sonriendo y nosotros le dijimos: "Don´t worry , now helicopter for you", recuerdan todavía con emoción los buzos de Ardentia Marine (de la BEC de Fene de Salvamento Marítimo), Antonio Gómez y Andrés Pita.

"Ver cómo aparecía de debajo del barco y asomaba la cabeza a la superficie, hizo que a todos los que estábamos luchando para que saliera, nos cambiara la cara de desesperación a felicidad, quitando así todo el cansancio que teníamos encima", cuenta el marinero de la Salvamar Betelgeuse, Pablo Fole.

Los buzos lo ayudaron a subir a bordo de la embarcación auxiliar del SAR Gavia y desde el CCS Finisterre se instruyó al Helimer 402 para que se colocara en la vertical de la embarcación.

"-Sí, sí que está abajo, está contestando. Vamos a por él, ¿vale?

—Vamos a subirlo despacito", se escuchaba en las comunicaciones de la tripulación del Helimer 402.

Laurent fue izado hasta el helicóptero, lo trasladaron al aeropuerto de Alvedro, y desde allí en ambulancia al hospital. Eran las 12.35 h del martes 2 de agosto.

Tras más de 16 horas de incertidumbre, de trabajo en equipo realizado bajo mucha presión, pero sin perder la esperanza, la vida del francés estaba a salvo.

Operación de remolque

Lo más importante ya se había resuelto, sin embargo, restaba la segunda parte del operativo: el velero no se podía dejar abandonado a la deriva por el peligro que suponía a la navegación; había que remolcarlo a puerto.

La tarea no estuvo exenta de dificultad puesto que remolcar una embarcación quilla al sol encierra inconvenientes añadidos en comparación con una operación de remolque ordinaria —recordemos que el equipo de Operaciones Especiales ya tenía la experiencia de remolque del buque Nehir en 2021 (Revista Mitma septiembre 2021)—.

Se preparó un arraigo de remolque desde la Salvamar Betelgeuse, con los buceadores en superficie. Posteriormente fue el buque SAR Gavia la unidad encargada de remolcar el velero hasta A Coruña. Gracias a la pericia y delicadeza de su tripulación se consiguió que este arraigo de remolque resistiese durante las 20 horas que tardaron en llegar a A Coruña.

Pablo Jiménez estaba aquellos días ejerciendo de capitán en funciones, sustituyendo al capitán del SAR Gavia: "Fue un día inolvidable. Era mi primera emergencia como capitán, puesto que lo estaba sustituyendo, y me encontré con una tripulación entregada y profesional".

El día después del rescate, y ya con las fuerzas recuperadas, Laurent Camprubi quiso reunirse con el jefe del CCS Finisterre, Manuel Capeáns, en el muelle de Oza, donde había quedado amarrado su velero, y con la tripulación del Helimer 402 en su base de Alvedro, para darles las gracias por haberle salvado la vida: "Hacéis un trabajo extraordinario, sois personas extraordinarias".

El personal de Salvamento Marítimo también le está agradecido a Laurent por la lección de vida que ha dado.

Es una persona con una fortaleza mental enorme, y prueba de ello es que esta experiencia no le ha frenado en sus proyectos: un par de meses después del naufragio, ya estaba preparándose para participar en la Ruta del Ron, la regata trasatlántica en solitario que sale cada cuatro años de Saint-Malo, en Francia.

El rescate fue noticia en medios de comunicación de todo el mundo

Con motivo de este inaudito rescate, Salvamento Marítimo estuvo presente en medios de comunicación de todo el mundo. Además de la potente cobertura por parte de la prensa española y francesa, la noticia apareció en la CNN, BBC, ITV.news de Londres, NBC news o la CBS de Estados Unidos; por nombrar solo algunos.

Medios que intervinieron en la emergencia

- Helimer 402
- Salvamar Betelgeuse
- SAR Gavia
- Buque mercante Scaly San Lorenzo
- Helicóptero Pesca 2. Gardacostas. Xunta de Galicia
- Patrullera Río Xallas y GEAS. Guardia Civil
- Unidad subacuática y operaciones especiales de BEC Fene.
- CCS Finisterre
- CNCS
- Servicio SAR y LCC (Operaciones Especiales). BEC Fene.