

Una serie de arriesgadas  
maniobras permitieron el remolque  
del buque al Puerto de El Musel

# Operación “Nehir”

Fue un rescate sin apenas precedentes en la ya dilatada historia de Salvamento Marítimo. Pese a una mar adversa y la difícil posición de la embarcación, en marzo pasado los técnicos de operaciones especiales y buzos de la BEC de Salvamento Marítimo en Fene consiguieron dar remolque y llevar a puerto el *Nehir*, un buque que días antes había zozobrado a 120 millas del cabo de Peñas.

■ Texto: Carmen Lorente  
Sánchez.

## No se recuerda

una operación de estas características en la historia de Salvamento Marítimo.

La primera semana de marzo, la entidad dependiente de Mitma realizó con éxito el complicado remolque del *Nehir*, un buque tanque que se encontraba quilla al sol desde el 22 de febrero, a 120 millas de Cabo de Peñas.

El buque, de 51 metros de eslora, estaba semihundido y suponía un evidente peligro para la navegación en esta parte del Cantábrico. En un primer momento, la respuesta de Salvamento Marítimo consistió en desarrollar acciones para vigilar su deriva -con la intervención de los buques María de Maeztu y SAR Gavia, además del avión Sasemar 102-, en colaboración con las autoridades francesas de salvamento.

En la coordinación de la operación intervinieron los centros de coordinación de Salvamento Marítimo (CCS) en Gijón y Finis-terre (A Coruña), junto al Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) en Madrid.

Como es preceptivo, se emitieron avisos a los navegantes durante todo el proceso.

Las malas condiciones meteorológicas complicaron las operaciones, entre las que destacó la colocación en el casco de varias balizas GPS para su seguimiento.

Sin embargo, el paso más complicado fue el de hacer firme el remolque.

Los barcos están diseñados para, en caso de necesidad, ser remolcados desde la cubierta;

pero en el caso del *Nehir*, quilla al sol, ¿dónde se podía enganchar el cabo de remolque?

Esta era el desafío al que había que hacer frente y para ello el servicio de Operaciones Especiales de Salvamento Marítimo movilizó desde la Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) de Fene, un técnico de Operaciones Especiales y Lucha contra la Contaminación y 5 buzos (Ardenia Marine).

Se trataba de evaluar la situación e idear en poco tiempo una solución para tratar de llevar a cabo con éxito una operación tan inusual.

Había dos posibilidades: o bien enganchar el remolque por el túnel de hélice de proa (tal y como se muestra en el gráfico), o en los ejes de cola (que se encontraban muy sumergidos). La segunda opción se descartó, dado que había instrucciones para que los buzos no realizaran inmersiones debido a la peligrosidad por las condiciones meteorológicas reinantes.

Cuando el 4 de marzo llegaron a la posición del *Nehir*, a bordo del Don Inda, el capitán y el primer oficial del buque, junto al técnico de Operaciones Especiales valoraron la situación. Tres buzos embarcaron en la embarcación auxiliar del Don Inda, y el técnico en la auxiliar del SAR Gavia para llevar a cabo una primera inspección. Vieron que la flotabilidad era bastante buena, y dedujeron que el casco iba a aguantar a flote.

A continuación los buzos subieron al casco del M/T NEHIR, para realizar la inspección del túnel de la hélice de proa. Vieron que





Técnicos de operaciones especiales y buzos desplazados desde la BEC de Salvamento Marítimo en Fene, dando amarre al Nehir .



era viable y se decantaron por esta opción, introdujeron en ese túnel un tramo de cadena, que a su vez iba unido a un cable de 30 mm, en cuyo seno se metió el grillete de remolque que conectaba con el cabo de dynema del Don Inda, de 190 metros de longitud, más 500 metros de cabo principal de remolque.

Vicente Cobelo, técnico de Operaciones Especiales y Lucha contra la Contaminación de la BEC de Fene que coordinaba esta operación *in situ* destaca: “Lo más difícil del trabajo de los buzos fue sin duda la dificultad de trabajar con seguridad en alta mar (con olas de 1,5 metros) sobre el casco resbaladizo del buque, manejando cadenas y cables pesados”.

El remolque ya estaba hecho firme.

Sin embargo al día siguiente, cuando se encontraban a unas 40 millas de Gijón, debido a un problema de fricción, provocado por una conjunción de factores: no había dos puntos fijos, eran muchas horas, etc.; el cable rompió y faltó el remolque.

De nuevo había que buscar la mejor solución y hacerlo contra-reloj.

En la segunda toma de remolque, con la experiencia de la primera, cambiaron algunos factores para evitar fricciones. Usaron material más resistente y modificaron la forma de amarrarlo. Los buzos volvieron a pasar una cadena nueva, en cuyos extremos engarzaron dos cables de 40 mm de diámetro que se unían en un grillete principal. De esta manera se evitó la fricción entre cable y grillete que

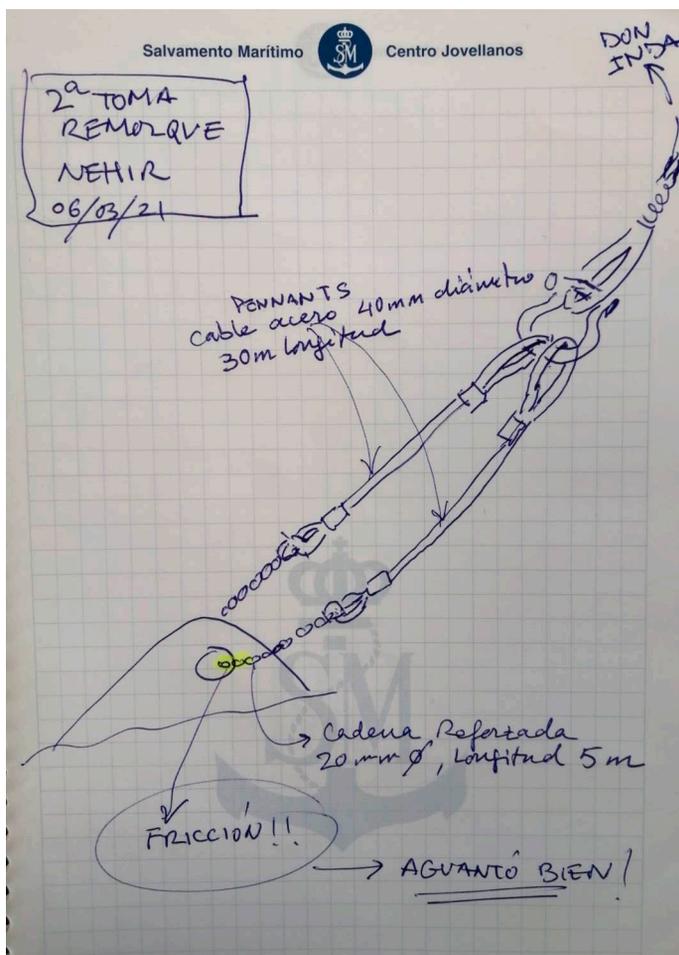
se había producido en la primera operación.

La forma de acceso al pecio también varió, en este caso se utilizó el Helimer para pasar un buzo desde el Don Inda al Nehir -se descolgó hasta el pecio con el rescatador-; otro buzo accedió desde la salvamar Rígel, que también servía como unidad de apoyo y así se hizo la segunda toma de remolque.

“En esta segunda toma hubo veces en que alguna ola barría todo el casco, y los buzos tenían que parar de trabajar, agarrarse a un cabo que tenían allí y esperar hasta que pasara, porque si no podía arrastrarlos y tirarlos del barco”, recuerda Vicente Cobelo.

Esta vez el remolqué resistió y así consiguieron llegar con éxito al puerto de El Musel el 7 de marzo. Una vez allí, los buzos de la BEC de Fene realizarían su tercera intervención, esta vez sí, buceando. En las aguas abrigadas del puerto de Gijón pudieron hacer inmersiones y coordinados con los prácticos, dar un arraigo en la popa (sumergida) para atracarlo. Su última labor fue actuar como tripulación de fortuna, para dar los amarres a tierra, puesto que ellos era los únicos que estaban “a bordo”, o más bien encima del casco.

Una operación inusual y arriesgada, la de este remolque, que concluyó con éxito, gracias al trabajo en equipo de los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo (Gijón, Finisterre, A Coruña y CNCS), los buques Don Inda, SAR Gavia y María de Maeztu, la salvamar Rígel, el equipo de operaciones especiales de la BEC de Fene y el Helimer 204 y el avión Sasemar 102. ■



El Nehir, remolcado con éxito en zona abrigada en El Musel.

