

# Salvar la vida a 300 metros bajo el mar

ÁNGEL COLLADO / PABLO MUÑOZ | MADRID | Diario ABC | 21-12-2008



Cuatro minutos eternos; cuatro minutos de órdenes frenéticas, tensión máxima y angustia; cuatro minutos, los más largos de la historia de los submarinos en España, en los que los 60 hombres que forman la dotación del «Tramontana» se jugaron la vida cuando navegaban a 300 metros de profundidad tras sufrir en la tarde del jueves 11 una vía de agua de cinco centímetros en el conocido como «paso de casco» (la junta del periscopio con el submarino que debe hacerlo estanco). Lo hicieron, además, con un sumergible ya

veterano, que no respondió como se esperaba en ese momento crítico. Sólo la pericia del comandante y de sus hombres evitó la inmensa tragedia. Defensa, sin embargo, hizo público un comunicado el sábado 13, en el que habló de un incidente solucionado en pocos minutos. Era verdad; pero sólo en parte.

La única razón por la que a día de hoy el país no esté aún lamentándose de la muerte de 60 hombres de la Marina es por su preparación. Porque todos los demás elementos jugaron en su contra, hasta el punto de que hay quien no se explica cómo la dotación del «Tramontana» logró salir a la superficie.

## En sus puestos

Los hechos se produjeron la tarde del mencionado día, durante una de las habituales maniobras de adiestramiento que realizan estas unidades tras un periodo de inmovilización programado para mantenimiento. Sólo unos minutos antes, sin que haya trascendido la razón, el comandante había ordenado «zafarrancho de combate», de modo que todos los hombres estaban en sus puestos y en máxima alerta. Fue entonces cuando se detectó la vía de agua, procedente del «paso de casco» del periscopio. Es fácil imaginar la presión a la que entraba el agua a 300 metros de profundidad, que además provocaba una neblina que hacía muy difícil ver el cuadro de mandos y el resto de instrumental a bordo. Los gritos, los ruidos, hacían también difícil dar y recibir órdenes.

A los mandos del submarino estaba en ese momento un cabo con enorme experiencia, que conocía perfectamente el sumergible y los protocolos de actuación y que ejecutó a la perfección las órdenes de su comandante a pesar de que el agua helada caía en buena medida sobre él.

La misma eficacia, serenidad y preparación demostraron el encargado de vaciar los tanques de agua para rellenarlos de aire a presión, el que soltó lastre (piezas de plomo de quince toneladas) y el que puso adelante seis, la máxima velocidad para salir a la superficie... Pero a pesar de todo, las cosas se complicaron aún más. El submarino, con las decisiones adoptadas, debía haber salido a superficie con una inclinación de 30 grados, y en el momento máximo apenas si alcanzó los 10 o 15. Además, se produjo una escora de otros tantos grados y hubo que gobernar el «Tramontana» con mano firme porque si hubiera ido a más la tragedia era inevitable...

Las referencias sobre lo sucedido dan una idea de lo que se vivió en el interior del submarino. Señalan que salía humo de algunos equipos y, al parecer, fallaron también algunos equos, en concreto generadores de corriente.

En ese momento, además, el navío comenzó a perder inclinación, hasta el punto de llegar en buena parte de la ascensión a los cinco grados, que fue con los que alcanzó la superficie. Superada la pesadilla, con los hombres abrazándose por haber salvado el pellejo, el submarino navegó por sus propios medios hasta su base en Cartagena. El reloj marcaba las diez y cuarto de la noche. Además de la pericia, la suerte también se alió con la dotación del «Tramontana». Porque en el incidente ha otro elemento muy preocupante: una salida a superficie de estas características se hace a ciegas, sin saber si por la zona está navegando algún buque. Una colisión en esas circunstancias también habría resultado fatal.

## Primera vez en la historia

Los creyentes lo atribuirán a la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada, y los que no lo son sólo a la pericia y a la suerte, pero lo cierto es que la operación del pasado jueves 11 pasará a la historia de la Armada por ser la primera de este tipo que se ha tenido que realizar y probablemente en unas condiciones aún más delicadas de las que se pueden diseñar en los simuladores en los que se entrenan las dotaciones de los submarinos. Y eso, además, sin contar con la variante de la presión con la que se tuvo que actuar, pues los 60 hombres de «Tramontana» sabían que no había posibilidad de enmendar ningún error. Un solo fallo habría sido el final.

Al conocerse los detalles de lo sucedido, resulta curiosa la información facilitada por en su momento por los responsables de Defensa, que entre otras cosas decía: «Tras llevar a cabo las acciones que marca el protocolo en estas situaciones, para las que la dotación se adiestra habitualmente y de forma intensiva en los simuladores, el submarino salió a la superficie sin ningún tipo de problema». Sin duda, otra forma de verlo.

# Salvar la vida a 300 metros bajo el mar

## UNA MANIOBRA QUE SALVÓ SESENTA VIDAS

La pericia del comandante, del timonel y resto de tripulación permitió sacar a flote al «Tramontana» el pasado día 11 cuando sufrió una vía de agua en unas maniobras a 15 millas de Cartagena

### Submarino de la clase S74 «Tramontana»

Compartimento de torpedos

Sónar

Sala de control

Comedor

Centro de control

Grieta de 5 cm

Sala de periscopio

Compartimento de la tripulación

Compartimento de giróscopos

Motores Diésel

Motores eléctricos

Línea de flotación

### Características

- Desplazamiento: 1 767 ton sumergido
- Dimensiones: 67,57 x 6,8 metros

- Propulsión: Diésel eléctrica, 2 diésel, 1 hélice, 4,600 cv, 20 nudos
- Tripulación: 60
- Armamento: 4 tubos de 533 mm (20 torpedos)

### La vía de agua

Vía de agua

300 metros de profundidad

Cámara de mando

Se abre una vía de agua en la base del periscopio y a cámara de mando comienza a inundarse. El submarino se encontraba a 300 metros de profundidad, la cota máxima de operatividad. Inmediatamente se inclina hacia el fondo

### Maniobra de emergencia

**2** Rápidamente, el timonel intentó elevar la proa de la nave los 25 grados necesarios para salir a la superficie pero sólo logró 10 grados

**3** Otros tres compañeros realizaron las maniobras de vaciado de los tanques, soltar todo el lastre (pesa 15 toneladas) y poner el motor a máxima velocidad para subir a toda máquina

### Pérdida de inclinación

10 grados

15 grados

**4** A 200 metros de profundidad, el submarino fue perdiendo poco a poco la inclinación necesaria y se fue escorando hacia un lateral con grave peligro de vuelco

### Salida a la superficie

**5**

Finalmente emergió a la superficie. Desde que se produjo la vía hasta que alcanzaron la superficie apenas pasaron tres o cuatro minutos

Perdió casi toda su inclinación



Lugar del suceso

0 Km 10

