

LA ODISEA SUBMARINA EN AGUAS DE PALOMARES

LA RECUPERACION DE LA CUARTA BOMBA ATOMICA PERDIDA, HACE SIETE AÑOS, FUE UNA VERDADERA HAZAÑA TECNOLÓGICA

Cuando el 17 de enero de 1966, chocaron dos reactores norteamericanos en el aire sobre Palomares, la búsqueda de los cuatro ingenios nucleares que uno de estos aparatos llevaba, fue la máxima preocupación para las autoridades españolas y norteamericanas. Tres de ellas se localizaron fácilmente, gracias a que cayeron en tierra, mas una de ellas se precipitaria al mar. lo que hacía su búsqueda en algo sin precedentes hasta aquella época.

Después de una minuciosa búsqueda en tierra y tomando en cuenta que buena parte de despojos —e incluso algunos supervivientes— habían caído al mar, era lógico pensar la cuarta bomba que no aparecía había caído al agua. Con tales bases, Washington tomó la decisión de lanzarse a su búsqueda a gran escala en el Mediterráneo. Debido a que el tamaño del artefacto no permitía su localización por medio del sonar, la única manera de localizarla era a través de la observación directa, es decir, por medio de ingenios submarinos.

Por aquella época, los Estados Unidos contaban con algunos ingenios que podrían utilizarse para la localización de la bomba. En el primero de ellos en que pensó la marina U.S.A., fue el «Tieste», batiscafo que había logrado seis años antes, descender a la mayor de las profundidades oceánicas (10.918 me-

tros), mas este batiscafo era poco maniobrable y su rendimiento sería más bien bajo en una operación en la que había que cubrir el mayor espacio submarino en el menor tiempo posible, pues este último factor era vital. Se decidió entonces recurrir a submarinos de investigación científica (los de guerra carecen de capacidad visual submarina y sólo pueden descender hasta unos trescientos metros de profundidad), siendo varios los elegidos, mas sólo dos de ellos realizarían la labor al final de la operación; eran el «Aluminaut» y el «Alvin».

LOS SUBMARINOS DE BOLSILLO

Tanto el «Aluminaut» como el «Alvin» son ingenios de exploración submarina contruidos por empresas privadas norteamericanas, para la investigación científica. El «Aluminaut» es toda una innovación en tecnología submarina, ya que está construido principalmente con aluminio, material nunca utilizado para la fabricación de tales ingenios. Su longitud es de 15'5 metros de largo por 2'44 metros de diámetro y un desplazamiento total de 81 toneladas. Podía alcanzar los 4.500 metros de profundidad, mas era realmente efectivo en maniobras hasta los 1.800. Llamó mucho la atención por estar pintado de un rojo brillante muy chillón.

«HAY QUE ENCONTRAR LA BOMBA NUMERO 4 A TODA COSTA»

Los primeros días de febrero fueron de una intensa actividad subacuática por parte de los escafandristas americanos que rastrearon palmo a palmo todo el litoral sumergido que estaba a su alcance (hasta los 50 metros de profundidad), pero sin otros resultados que el hallazgo de algunos despojos. El 14 de febrero, tanto el «Alvin» como el «Aluminaut», comenzaban la búsqueda. Día tras día se hubo de luchar contra las circunstancias que, al parecer, se confabulaban contra el éxito de la operación: las constantes perturbaciones meteorológicas y sus repercusiones en la mar, la turbidez de las aguas, corrientes submarinas, fallos en los ingenios y otras causas, sembraban el pesimismo entre todos. El día 18 se vio llegar a un barco-espía soviético para husmear la operación de rescate, resultando su presencia muy molesta, pues todos sabían que al menos «electrónicamente» estaban siendo observados y eso pesó sobre el ánimo general. Afortunadamente, aquella estrambótica nave erizada de antenas y abarrotada de equipo electrónico se retiró el 2 de marzo.

Mas la búsqueda continuaba sin éxito: sólo algún que otro despojo que de momento importaban más bien poco, eran localizados en el fondo marino.

Era ya la novena inmersión del «Alvin». Su misión del día 1 de marzo sería «rastrear» una zona de 837 metros cuadrados cercana adonde, dos días antes, el «Aluminaut» había localizado dos restos importantes de avión.

Desplazándose sigilosamente por una acusada pendiente submarina, Wilson —piloto del «Alvin»—, divisó en el lodo un surco semejante al que podría dejar un torpedo al deslizarse por el fondo. Ya que por su parecido a un torpedo la bomba buscada hubiera podido ser la autora de tal pista, Wilson telefonó a la superficie: «Tengo una señal», mas la turbidez de las aguas era tal, que el «Alvin» perdió la pista que tanto había hecho ilusionar a los más optimistas de la operación. Durante doce días se buscó afanosamente en toda la zona y si no se halló en menos tiempo, luego al primer «contacto» con dicha pista, fue debido a que —como se demostraría más tarde— los equipos de localización de barcos de superficie erraban hasta por 400 metros de distancia!

15 DE MARZO: «CONTACTO CON EL TABLERO DE INSTRUMENTOS»

Mientras ascendía el día 12, el «Alvin» había hecho contacto de nuevo con la pista, pero de nuevo la turbidez de las aguas obraron para que ésta se perdiera, aunque de momento quedó un poco mejor localizado el objetivo. No fue hasta el 15 de marzo cuando fue hecho el contacto definitivo. Mientras se hallaban Wilson y McCamis ascendiendo una pendiente de 70° de inclinación en una zona donde la visibilidad era de tan sólo 2,5 metros, sintieron un sobrecogimiento al verse ambos, y de forma súbita, ante un paracaídas que cubría a un objeto alargado, la profundidad era exactamente de 777'75 metros. De inmediato dieron aviso a la superficie, por medio de un código preestablecido: «Encontré el tablero de instrumentos», dijo Wilson. En la superficie se vivía una gran tensión; se comunicó la noticia al almirante Guest, y éste de inmediato, ordenó que se sumergiera el «Aluminaut» (que se hallaba en revisión) para que el «Alvin» emergiera y pudiese cargar sus baterías para continuar la guardia y así no perder contacto con el artefacto, mas se planteaba ahora una incógnita: ¿cómo izarla hasta la superficie? El 24 comenzaron los primeros intentos utilizando los submarinos, mas fueron abandonados, ya que en uno de ellos, el «Alvin», corrió un gravísimo peligro al enredarse con los cables de sujeción con los que se intentaban asegurar a la bomba

para izarla, cayendo ésta unos cien metros más de profundidad, lo que complicaba las operaciones y creaba el constante peligro de que la bomba cayese más profundamente, lejos del alcance del «Alvin».

APARECE EN ESCENA EL «CURV V»

En este momento es cuando hace acto de presencia el último producto de la tecnología submarina norteamericana: se trata del Curv (Cable Controller Underwater Research Vehicle, es decir, vehículo de investigación subacuática controlado por cable). Este ingenio de 2 metros de altura, 1,5 de ancho, y 3,9 de largo, había sido concebido para localizar su objetivo por sonar, identificarlo por medio de la televisión submarina y cinematografía de 35 mm. y desplegar su garra electrónica hacia su objetivo para prender de él un cable con que poderlo izar a la superficie. Esta especie de robot submarino, realizó su primera inmersión el 10 de abril. Durante los cinco días siguientes, se viven de nuevo momentos de desesperación, ya que la bomba vuelve a deslizarse unos cuantos metros más abajo

y amenaza con seguir haciéndolo. El día 5 de abril se ata un primer cable a la bomba; el 6 un segundo cable, y el 7 —a pesar de vientos de 22 nudos y marejada— durante un ahora y cuarenta y cinco minutos, la bomba fue izada con el mayor cuidado. Por fin, a las 8.45 de la mañana la bomba se hallaba a bordo del barco de rescate «Petrel». La operación había terminado.

LAS ENSEÑANZAS DE UN ACCIDENTE

El accidente de Palomares puso a prueba las últimas innovaciones que la tecnología submarina había ofrecido a la civilización humana hasta entonces. Por primera vez se hallaban frente a una situación real, donde el rescate era un objetivo insalvable, y en donde las condiciones fueron extremadamente difíciles a las operaciones. Durante aquellas largas semanas de búsqueda submarina se aprendió mucho, y algunas de las enseñanzas han sido fructíferas —y lo seguirán siendo— en la conquista del «sexto continente»: el mar.

Aldemaro Romero