

HUNDIMIENTO DEL CRUCERO ARA *GENERAL BELGRANO*

LECCIONES APRENDIDAS SOBRE ABANDONO, SUPERVIVENCIA Y RESCATE

Rafael Rey Álvarez

El crucero liviano ARA *General Belgrano* anteriormente era el USS *Phoenix*. Botado en 1937, el *Phoenix* sobrevivió al ataque japonés a Pearl Harbour del 7 de diciembre de 1941. Durante la Segunda Guerra Mundial, este crucero participó en acciones de combate y luego, en 1951, fue transferido a la Armada Argentina.

El hundimiento

Durante la Guerra de Malvinas, sostenida entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña, el crucero ARA *General Belgrano*, cuyo lema era: “Irse a pique antes que rendir el pabellón”, fue hundido por el submarino británico HMS *Conqueror* mediante una salva de tres torpedos, dos de los cuales hicieron impacto en el casco de la antigua nave. Uno alcanzó el compartimiento de máquinas de popa y produjo enormes inundaciones e incendios, y el segundo impactó en la proa y provocó inundaciones en el desprendimiento de una gran sección de esta. La fecha, 2 de mayo de 1982; la hora, 16:01.



El abandono

Pese a los denodados esfuerzos de los grupos de control de averías, las inundaciones se tornaron incontrolables y, aproximadamente a las 16:12, con la escora del buque en 15 grados y en aumento, la tripulación recibió la orden de cubrir sus puestos de abandono. Las condiciones de viento eran de entre 30 y 40 nudos; el estado del mar, 4/5; y la temperatura del agua de mar, de 1 grado centígrado.

A las 16:15, el comandante, CN Héctor E. Bonzo, tomó la decisión de demorar el abandono para:

- Atender y preparar a los heridos lo mejor posible antes de trasladarlos a las balsas salvavidas.
- Tratar de emparejar la cantidad total de tripulantes por balsa, dado que se habían producido muchas bajas y los números eran desparejos.
- Dar un margen extra a grupos de rescate que aún estaban extrayendo heridos de las cubiertas bajas.
- Asegurar el mayor control y orden antes de la inminente maniobra de abandono del buque.

El Capitán de Navío VGM Rafael Rey Álvarez ingresó a la Armada en el Liceo Naval Militar Almirante Brown en 1973. Egresó de la Escuela Naval Militar en 1980. Se orientó como Oficial de Superficie, y se especializó en armas submarinas. Cumplió funciones en diversos buques de la Flota de Mar, tales como destructores, corbetas, avisos, barreminas y EE.MM del Comando en dos ocasiones. También lo hizo en la Aviación Naval en la 2º Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros. Participó en campañas antárticas a bordo de rompehielos y buque polar. Se desempeñó como observador militar de las Naciones Unidas en Mozambique. Fue Jefe de Estudios de la fragata ARA *Libertad* y cumplió funciones como Oficial de Enlace de la ARA ante el Comando de las Fuerzas de la Flota de la USN, en Norfolk, VA. Fue Subjefe de la Base Naval Mar del Plata y del Servicio de Hidrografía Naval. Cursó la Escuela de Guerra Naval y el Curso Superior de las FF.AA. en el Estado Mayor Conjunto. Ejerció el Comando en los buques ARA *Comodoro Rivadavia*, ARA *Puerto Deseado* y en Transportes Navales. Durante la Guerra de Malvinas se desempeñó como Jefe de Navegación del destructor ARA *Bouchard*, e integró el GT 79.3 junto al crucero ARA *General Belgrano* y el destructor ARA *Piedrabuena*. Por su participación en el conflicto fue condecorado por el Congreso de la Nación, distinguido por la ARA con el distintivo Operaciones de Combate y, también, recibió condecoraciones de las NU y de la USN.

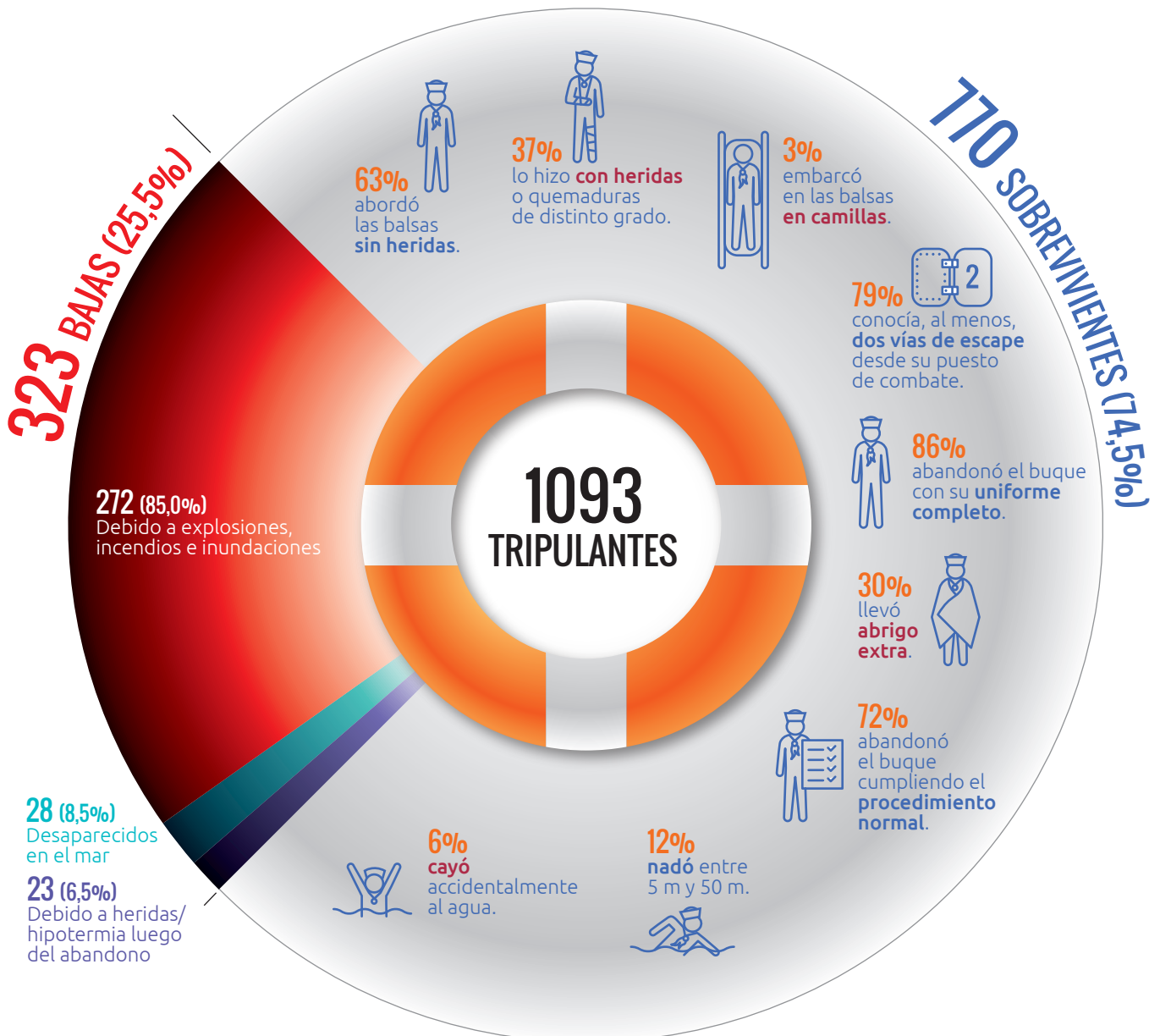
A las 16:23, ya con 20 grados de escora a babor, el comandante ordenó abandonar el crucero. Dada la escora producida a babor, el abandono de esa banda (sotavento) se ejecutó, en la mayoría de los casos, siguiendo el procedimiento establecido de saltar sobre el techo de las balsas o, eventualmente, de abordarlas directamente desde la cubierta. En cambio, por estribor (barlovento), se debieron utilizar las redes de abandono/rescate y cabos. Resultaron de vital importancia las embarcaciones neumáticas con motor fuera de borda las cuales, tripuladas por los nadadores de rescate, permitieron separar las balsas que, por efecto del viento y la marejada predominantes, no podían alejarse del casco por sus propios medios.

A las 16:30, la escora era ya de 30 grados.

A las 16:45, todo el personal que había sobrevivido ya había abandonado el barco. En esas circunstancias, y como último hombre, el comandante abandonó el buque arrojándose al mar y nadando hasta la balsa más próxima.

A las 17:01, el crucero ARA *General Belgrano* desapareció de la superficie.

Repasemos ahora algunas estadísticas que surgieron de la investigación posterior, para luego continuar con lo acontecido a bordo de las balsas y durante el rescate, y con las lecciones aprendidas.



La supervivencia

Los sobrevivientes señalaron que el elemento individual más valioso del equipo antes y después del hundimiento fue la linterna.

Luego del hundimiento, las balsas comenzaron a atarse entre sí, por sí mismas o con la ayuda de los botes neumáticos, con el concepto de formar un campo de balsas para facilitar la posterior localización. No obstante, al poco tiempo y dadas las condiciones de la marejada existente que provocaba ruidos de hasta 50 grados, las bozas y las coderas que las mantenían unidas comenzaron a sufrir estrepones tan violentos que amenazaban con romper los flotadores de las balsas en los puntos de afirmado de los cabos. Por ello, se decidió cortar dichos cabos y evitar agregar más complicaciones a las ya existentes.

Debe destacarse que, durante la noche, el temporal continuó en aumento y alcanzó vientos de 60 nudos y olas de casi nueve metros.

Pese a ingerir las pastillas antimareo, numerosos tripulantes sufrieron mareos y vómitos, pero no se observaron casos de extrema complejidad (inconsciencias).

El movimiento de las balsas produjo un gran cansancio muscular. Las conclusiones de la investigación determinaron que los mayores sufrimientos de los sobrevivientes fueron, en orden de prioridad, el frío, los mareos y el agotamiento físico.

Para dar calor a los heridos, las bolsas de orina no eran arrojadas al mar de inmediato, sino que se conservaban temporalmente y se aplicaban sobre las muñecas y la nuca de quienes lo necesitaban.

Se respetó la norma de no ingerir agua ni alimentos durante las primeras 24 horas, y no se observó ansiedad ni extrema necesidad de hacerlo.

No aconteció ninguna situación de indisciplina ni de agresividad. En la mayoría de los casos, el liderazgo a bordo de las balsas fue ejecutado por los líderes formales (más antiguos), aunque hubo algunos otros en los que líderes naturales ejercieron la conducción. Los sobrevivientes coincidieron en que canciones y rezos en conjunto contribuyeron, en gran medida, a mantener la moral alta.

El rescate

El mismo 2 de mayo, y ante la certeza del hundimiento, la Armada Argentina inició las operaciones de búsqueda y rescate. A tal fin, destacó cuatro aeronaves de exploración y cuatro unidades de superficie, que incluían un buque hospital.

A las 09:10 del 3 de mayo, una de las aeronaves observó una gran mancha de petróleo y, posteriormente, objetos flotantes en posición latitud 55° 44' S y longitud 60° 40' W.

Los sobrevivientes señalaron que el elemento individual más valioso del equipo antes y después del hundimiento fue la linterna.



De acuerdo con el *plotting* SAR que consideraba el efecto viento/corriente, la posición era coherente con una deriva al rumbo 160 velocidad 1,5 nudos desde el punto de hundimiento en latitud 55° 24' S y longitud 61° 32' W.

A las 10:00, los buques de rescate adoptaron una formación de línea de frente con una separación de cinco millas entre unidades, sobre un rumbo coincidente con el vector viento/corriente (SSE) y con origen en la posición de los objetos avistados por el avión explorador.

A las 13:15, se avistaron las primeras balsas, y se inició el rescate de los sobrevivientes. Al día siguiente, a las 12:50, se localizó la última balsa, pero ya con cadáveres. La operación de búsqueda y rescate se dio por finalizada el 7 de mayo a las 22:35.


Lecciones aprendidas

En cuanto al personal:

- Todo tripulante debe portar linterna individual estanca en forma permanente.
- Cuando los buques naveguen en aguas frías, es necesario que todo el personal cuente con algún tipo de traje antiexposición o similar que cumpla funciones parecidas.
 - Independientemente del salvavidas, todo el personal debe contar con un pequeño bolso de supervivencia individual que pueda llevar consigo a su puesto de combate.
 - Toda la tripulación debe cumplir, mandatoriamente, el curso teórico/práctico de Abandono y Supervivencia, incluida la permanencia controlada en el mar a bordo de una balsa.
 - Debe intensificarse el adiestramiento físico y, en particular, la natación, con parámetros más exigentes.
 - Es mandatorio distribuir parejamente, en todas las balsas posibles, a los tripulantes de diferentes especialidades, en particular al personal de comunicaciones, sanidad y escalafón mar.
 - Antes de arrojarse sobre la balsa y embarcar en ella, el personal debe quitarse el calzado para evitar daños a la embarcación.
 - Mientras sea posible, debe evitarse, a toda costa, que el personal se arroje al mar en aguas frías.
 - El liderazgo de los jefes de balsas (formales/informales), el deseo y el instinto de sobrevivir, la confianza en el adiestramiento individual y grupal, y la fe en Dios fueron los factores considerados más importantes por los sobrevivientes.

En cuanto a las balsas salvavidas:

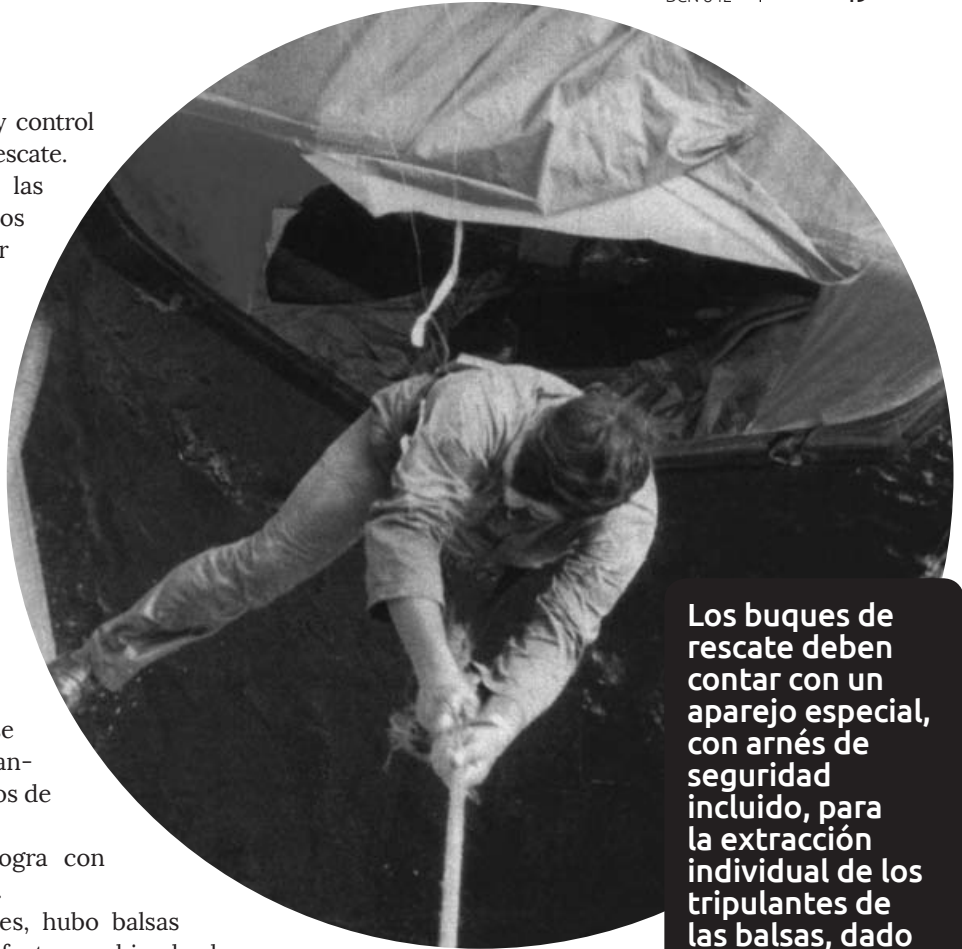
- En general, el rendimiento de las balsas fue muy bueno.
- Los cierres de las aberturas (accesos) deben ser con cierres reforzados y con matafiones internos que permitan una mayor resistencia estructural.
- En el techo y el fondo de las balsas, debe estar pintado, con pintura reflejante y con caracteres lo más grandes posible, el indicativo permanente de la unidad y el número de balsa propiamente dicho, para facilitar su identificación tanto durante el abandono como, fundamen-



Es mandatorio distribuir parejamente, en todas las balsas posibles, a los tripulantes de diferentes especialidades, en particular al personal de comunicaciones, sanidad y escalafón mar.

talmente, su identificación y control durante las operaciones de rescate.

- La superficie exterior de las balsas debe contar con varios paños capaces de actuar como superficies ecorreflectoras radar.
- Los remos deben ser reforzados y, en lo posible, estar duplicados.
- Cada balsa debe contar con su propio equipo de comunicaciones o con una baliza EPIRB.
- Las anclas de capa deben ser de mayor tamaño, para disminuir aún más la deriva.
- En zonas frías, las balsas deben buscar completarse con un mínimo de 18 tripulantes para disminuir los efectos de la hipotermia.
- La mejor estabilidad se logra con 20/24 tripulantes por balsa.
- Con menos de 7 tripulantes, hubo balsas que se dieron vuelta por efecto combinado de las olas y el viento.
- Los puntos de amarre y boza y codera en los flotadores de las balsas deben ser altamente reforzados.
- Al estar en proximidades de los buques de rescate y ante la seguridad del rescate inmediato, desde las balsas se debe tratar de recuperar las anclas de capa y, si no es posible, se las debe cortar para evitar que estas obstruyan las aspiraciones de agua de mar de los sistemas de refrigeración de las unidades superficie.



Los buques de rescate deben contar con un aparejo especial, con arnés de seguridad incluido, para la extracción individual de los tripulantes de las balsas, dado que muchos sobrevivientes, por su agotamiento físico/heridas, no pueden hacer uso de las redes de rescate.

En cuanto a los buques de rescate:

- Deben contar con un aparejo especial, con arnés de seguridad incluido, para la extracción individual de los tripulantes de las balsas, dado que muchos sobrevivientes, por su agotamiento físico/heridas, no pueden hacer uso de las redes de rescate.
- Si las balsas no cuentan con un número visible en el techo para su control, luego de haber rescatado a los sobrevivientes y en la imposibilidad de hundirlas, es mandatorio pintar sus techos con alguna pintura visible a gran distancia, para evitar confusiones posteriores.

Conclusión final

Como conclusión final, en ocasión del hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*, debería considerarse que la experiencia de abandono y supervivencia y las posteriores operaciones de rescate ejecutadas por la Armada Argentina se encuentran entre las más exitosas de la guerra naval moderna. Dadas las rigurosas condiciones hidrometeorológicas ya descritas, la evaluación de que más del 90% de los sobrevivientes al ataque y posterior hundimiento fueron rescatados con vida, presenta resultados por sí misma. ■