Un viernes cualquiera

An ordinary friday

Capitán de Navío (r) José Luis Delgado Zegarra-Ballón. Se graduó como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en 1982. Se calificó en Salvamento, Buceo y Control de Averías. Graduado del Curso de buceo profundo (Escafandria para Oficiales) de la Marina de Brasil, del Executive MBA de la universidad San Ignacio de Loyola, del Programa Alto Mando Naval de la Escuela Superior de Guerra Naval y del curso de Alta Dirección de CENTRUM-PUCP. Ha sido Comandante del B.A.P. *Unanue*, Comandante del Grupo de Salvamento, Agregado Naval del Perú en Brasil y Jefe del Dpto. de Operaciones de Paz del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Resumen: El 26 de agosto de 1988, el submarino B.A.P. *Pacocha* de la Marina de Guerra del Perú sufrió un trágico hundimiento tras colisionar con un buque pesquero. El Capitán de Navío (r) José Luis Delgado Zegarra-Ballón, entonces Teniente Segundo y buzo de salvamento, fue llamado de emergencia para la operación de rescate. Al llegar al lugar del siniestro, junto a su compañero Luis Calmet, descendió hasta el submarino y confirmó la presencia de sobrevivientes mediante señales acústicas. Durante la exploración, halló el cuerpo del comandante Daniel Nieva, quien sacrificó su vida al cerrar la escotilla para evitar la inundación total del submarino. Delgado Zegarra-Ballón lo recuperó en una arriesgada inmersión.En las horas siguientes, equipos de rescate trabajaron incansablemente para salvar a los tripulantes atrapados, quienes realizaron maniobras de escape controladas. A pesar de las dificultades técnicas y los riesgos de la descompresión, la mayoría sobrevivió. Días después, se recuperaron los cuerpos de los últimos desaparecidos. El relato destaca la valentía, disciplina y preparación de los rescatistas, resaltando la importancia del entrenamiento naval y el honor de servir en la Marina de Guerra del Perú.

Palabras clave: B.A.P. Pacocha, Rescate, Hundimiento, Salvamento, Heroísmo.

Abstract: *On August 26, 1988, the Peruvian Navy submarine B.A.P. Pacocha suffered a tragic sinking after colliding with a fishing vessel. Retired Navy Captain José Luis Delgado Zegarra-Ballón, then a Second Lieutenant and rescue diver, was urgently called for the rescue operation. Upon arriving at the accident site with his partner Luis Calmet, he descended to the submarine and confirmed the presence of survivors through acoustic signals. During the exploration, he found the body of Commander Daniel Nieva, who sacrificed his life by closing the hatch to prevent the total flooding of the submarine. Delgado Zegarra-Ballón recovered his body in a risky dive. In the following hours, rescue teams worked*

tirelessly to save the trapped crew members, who performed controlled escape maneuvers. Despite technical difficulties and the risks of decompression, most of them survived. Days later, the bodies of the last missing crew members were recovered. The account highlights the bravery, discipline, and preparedness of the rescuers, emphasizing the importance of naval training and the honor of serving in the Peruvian Navy.

Keywords: *B.A.P. Pacocha, rescue, sinking, salvage, heroism.*

Hace mucho tiempo que me pidieron escribir el relato de la noche del hundimiento del submarino B.A.P. Pacocha, y yo, por una razón u otra, lo fui postergando, postergando…

Imaginen cuánta postergación, que los hechos que estoy a punto de relatar sucedieron hace más de 35 años, el viernes 26 de agosto de 1988.

Soy el Capitán de Navío (r) José Luis Delgado Zegarra-Ballón. En la fecha de los acontecimientos que relataré, era un joven y entrenado Teniente Segundo, calificado en Buceo, Salvamento y Control de Averías en nuestra querida Marina de Guerra del Perú (año 1985), y especializado en Buceo Profundo en la Marina de Brasil, en el año 1986.

Pasemos rápidamente al tema en cuestión. Ese viernes por la noche, me encontraba en casa de mi compañero y buen amigo de la promoción 82, Alfredo Bocanegra, dispuestos a ver un partido de Copa Libertadores hasta que, aproximadamente a las 20:00 horas, suena el teléfono y me comunican que me llamaba el Comandante Ziegler, quien era mi Comandante del Servicio de Salvamento (SERSAL), donde yo laboraba. Me pareció muy extraño que me hubiera ubicado en ese número. Recordemos que no existían los celulares en esa época.

Al contestar, me comenta que llamó a mi casa y le indicaron el número donde me encontraba. Por el tema de nuestra especialidad, siempre teníamos que estar localizables, y existía en ese tiempo el famoso "Rombo de Emergencia". De esa forma, nos contactaban en caso de emergencia. Pasó al tema diciéndome: "José Luis, tienes que bucear ahora". Pensando que bromeaba, le respondí: "¿Qué fue, jefe?, ¿viernes por la noche?"

"Se ha hundido un submarino", me dice. Yo, sin creer lo que decía y pensando que seguía bromeando, le contesto: "Así trabajan, jefe". Coloco esta anécdota porque nos resultaba muy difícil, casi imposible, pensar que algo así podía suceder.

Al decirme: "No, José Luis, no es broma, ha sucedido, hay desaparecidos, ven lo más rápido que puedas", quedé helado. Por supuesto, me tomé un par de minutos para digerir la noticia y salir rumbo a la base. Felizmente, tenía mi Volkswagen en la puerta de la casa. Ya en camino, por supuesto, pensaba a mil sobre lo que acababan de decirme mientras llegaba rápidamente al Servicio de Salvamento, aun tratando de asimilar lo que acababa de suceder. Sabía que esa noche marcaría un antes y un después para muchos de los involucrados.

Ya en el servicio, fui de los primeros oficiales en llegar, y automáticamente fui al pañol Scuba para sacar mi traje y mi bibotella, como era costumbre para iniciar cualquier trabajo. Junto a mi compañero Luis Calmet, quien también fue uno de los primeros en llegar y personal subalterno que se encontraba de guardia, nos presentamos a nuestro jefe, el Capitán de Fragata Enrique Ziegler, quien ya se encontraba dirigiendo y coordinando todo para la emergencia. Él seguía convocando a todo su personal de buzos del Servicio de Salvamento, algo nos informa y nos manda a presentarnos a la Estación de Submarinos, donde se formó el puesto de comando.

Al llegar, vimos que ya se encontraba todo el Alto Mando Naval y el Estado Mayor, escuchando al Capitán de Navío Salerno, Jefe de Flotilla, quien se encontraba a bordo del B.A.P. *Pacocha* y fue rescatado flotando junto a varios tripulantes cerca de dos a tres horas después del hundimiento. Estaba temblando con una frazada encima, hipotérmico él.

Para nosotros, tenientes, fue intimidante ver a todas nuestras autoridades reunidas allí y, además, esperándonos. -Nunca había visto tanta "plancha" junta-, pensé.

Al identificarnos, nos pasaron al medio y nos explicaron la situación:

"Muchachos, se han rescatado todos los náufragos posibles, pero aún nos faltan 26 efectivos de los 54 que salieron. Nos urge saber si se encuentran en el submarino y, lo más importante, si están con vida".

Así que, con la orden de confirmar la presencia de sobrevivientes en el interior del submarino, en caso de que hubieran podido mantener la estanqueidad del mismo y se encontraran allí, nos embarcamos en el B.A.P. *San Lorenzo*, una nave de rescate de torpedos, al mando del Teniente Primero José Ego-Aguirre. Al llegar a la zona del hundimiento, vimos que ya había corbetas, fragatas y lanchas FAS en el lugar. Habían encontrado la boya de salvamento del submarino, que se expulsa en situaciones de emergencia y está unida por un cable a la proa del submarino.

Pasamos a la lancha FAS y nos equipamos con mi compañero Lucho Calmet, a quien nuestro Segundo Comandante entregó su linterna submarina, que en esa época era una verdadera joya para los buzos, invalorable aporte a ese buceo.

Un aspecto importantísimo para cualquier operación de buceo es conocer la profundidad a la que se va a realizar. Esto es fundamental por el tema de la absorción y posterior eliminación del nitrógeno de la mezcla respiratoria, ya que esto define el tiempo que podríamos estar en el fondo sin descompresión. Existen tablas para ello, y estamos entrenados y capacitados para manejarlas. Nos dijeron que la profundidad era de aproximadamente 80 pies, lo que nos daba un margen de casi 40 minutos de autonomía sin necesidad de realizar descompresión.

Luego de intercambiar palabras de aliento y planificación con Lucho, iniciamos el descenso en completa oscuridad. Cabe mencionar, que formábamos una buena pareja de buceo, Lucho, buen amigo y promoción de buceo; él acababa de retornar junto a Walter Granda del curso profundo en EEUU. La confianza en la pareja con la que trabajas es básica.

Habíamos acordado prender la linterna solo al llegar al fondo para ahorrar baterías. Conforme fuimos descendiendo por el cable de la boya de salvamento del submarino, pude apreciar el espectáculo de las fosforescencias que se rompían con el agua en el descenso, y poco a poco empecé a sentir una ligera narcosis, que se siente como una embriaguez o euforia. Esta narcosis es producto de respirar aire comprimido a una profundidad mayor a los 100 pies. A esa profundidad, aumenta la presión parcial del nitrógeno y este se vuelve narcótico, de ahí el nombre de "narcosis". Gracias al entrenamiento y de acuerdo con la fisiología de cada uno, logras controlar este efecto narcótico. Por ello me di cuenta de que estábamos a más de 80 pies; desgraciadamente, en esa época aún no contábamos con profundímetros, lujos de la modernidad.

Llegamos al fondo fangoso por el cable, que había formado un seno y se enterraba en él. En ese momento, Lucho prendió la linterna y, tratando de no levantar el fango para no perder visibilidad, comenzamos a seguir el cable. En un momento, al voltear el haz de luz, golpeó con la enorme pared del submarino. "UFF", recuerdo haber ahogado una expresión. Fue impresionante ver a ese coloso herido, posado en el fondo del mar. Esa noche, extrañamente, había una gran visibilidad. Apreciamos que la proa estaba inclinada hacia arriba unos 15 grados y ligeramente ladeada hacia estribor. Ascendimos los casi 15 pies de calado hasta la cubierta del submarino, siguiendo el cable.

Recuerdo claramente el momento de llegar a cubierta y observar, con la buena visibilidad que nos permitía esa extraña condición de nuestro mar, al SS, impresionante. Una vez dominada la emoción, vi que nos encontrábamos en proa estribor, sabiendo por los cursos llevados sobre salvamento de submarinos, que esa clase de SS tiene 8 compartimentos estancos, y que es el de proa, torpedos proa, el que tiene la cámara de escape y donde deben agruparse ante cualquier emergencia, como era el caso. Además, esas también fueron las indicaciones previas en la Estación de Submarinos, cuando nos detallaron el incidente y nuestra misión.

Traté de golpear con la mano directamente la cubierta; por supuesto, no retumbó, golpe insonoro e inútil. Viendo con qué metal golpear, recorrí el enjaretado y vi una herramienta en cruz, adosada en cubierta, como las llaves en 4 para las llantas. La cogí y retorné al punto con mi pareja. Lo recuerdo como si fuera ayer: la visibilidad, el color verdoso, el sonido de nuestras burbujas, el borde de la cubierta de estribor donde me apoyé y di los primeros golpes metálicos con la herramienta. Fueron un par y, esta vez, sí retumbaron; los sentí atravesar mi pecho y la dura cubierta de metal. Expectativa de retorno, largos e infinitos segundos hasta que, lejanamente, sentimos los anhelados golpes devueltos. La emoción indescriptible de saber que teníamos hermanos sobrevivientes. Nos abrazamos con mi pareja de buceo, Lucho, y, en la alegría y euforia, con la herramienta di los consabidos golpes que buscan la respuesta, TA TARARATA, y del fondo del coloso retumbó la respuesta: TAP TAP. Más emoción aún y solidaridad por ellos. Queríamos seguir comunicando, pero debíamos hacer este procedimiento de golpear a lo largo de todo el SS, en caso de que existieran más sobrevivientes atrapados en otros compartimentos. Imaginen el tiempo que demandaría, siendo el SS de casi 100 mts. de eslora.

Pasamos hacia popa realizando este golpeteo por todo estribor hasta llegar a popa, sin respuesta, pero vimos también que, pasada la vela, las dos escotillas en la cubierta estaban abiertas, indicándonos la inundación de los compartimentos de popa. Recuerdo haber metido la cabeza por la escotilla de torpedos popa mientras Lucho ponía la linterna atrás de mí: imagen grabada en la memoria del compartimento inundado. Fui entrando más, hasta que Lucho, con gran tino, me jaló para impedir que entrara al SS. Es norma que, con ese equipo, Scuba, no se ingrese a espacios confinados por el tema de la autonomía de las botellas de buceo, norma que, por la emoción, estaba ignorando. Felizmente, mi pareja estaba atenta a ese movimiento, le agradezco.

Al ir retornando por el costado de babor, encontramos por la aleta la avería que ocasionó tal desgracia: un corte vertical de casi dos metros y más de un

codo de abertura al medio. Impresionante.

Camino a proa, pasamos por la vela y observé que la compuerta de la vela a cubierta estaba abierta. Nos acercamos y viendo la negrura de la abertura, metí la cabeza dentro de la vela y Lucho, igual que en popa, puso la linterna sobre mi hombro. Enfocando de derecha a izquierda; de la oscuridad total pasé a ver el interior de la vela, que ya es como si estuviera dentro del SS, ya que, como saben, es la estructura al medio del SS que sobresale sobre cubierta más de 6 metros.

Recuerdo claramente ir siguiendo el haz de luz de derecha a izquierda. Impresionante ver la vela inundada, la escala, la escotilla a interiores cerrada. Y cuando volteé a la izquierda, de golpe sorpresa total: di a bocajarro con un cuerpo apoyado como esperando para salir, casi totalmente vertical al costado mismo de la compuerta, estaba a un paso de esta. Se imaginarán la impresión momentánea, segundos para tomarlo de la casaca y sacarlo fuera de la vela. Lo tendí sobre la cubierta y abrí su casaca de mar para ver si podía identificarlo. Abrí la casaca, estaba con camisa kaki y, al ver el cuello, los distintivos de Capitán de Fragata. Ufff, habíamos encontrado al comandante de la nave.

Posteriormente, nos enteramos del acto heroico que le había costado la vida al CdeF Daniel Nieva, quien, luego de mandar el abandono de buque, en vez de salir a cubierta directamente, demoró cerrando la escotilla a interiores de la vela. Acción que, de no haber sido realizada, hubiera inundado todo el SS y no hubiera sobrevivido nadie al interior del SS. Reconocido acto heroico del comandante de la nave. Al parecer, terminada esa operación, ingresó la tromba de agua que lo sorprendió e impidió evacuar por la escotilla, que ya estaba abierta y lista para que saliera. Esta es la forma en que pierde la vida este heroico marino, digno de mencionar y seguidor del ejemplo de nuestro insigne Almirante Grau. Dio su vida por sus tripulantes.

Recuerdo haberle puesto la mano en el pecho y decirle: “Una pena, Comandante, pero yo lo llevo a superficie”. En este tipo de situaciones, tenemos los buzos esta práctica; les hablamos a los cuerpos que rescatamos. Me parece que nos hace la tarea más sencilla. Se imaginarán que no es un trabajo regular.

Hecho esto, le pedí a mi pareja, todo mediante señales, que me ayudara para llevarlo a superficie. Me señaló que no, por tiempo (hora de subir) y por falta de aire, que lo dejara donde estaba y regresáramos. Que otra pareja de buzos lo lleve a superficie. Verdaderamente, sentí que mi pareja no me

acompañaba, pero realmente él sí estaba llevando el control del tiempo de buceo. Para no hacer más largo el relato, baste contar que siempre, para cada inmersión, existe un tiempo sin descompresión, que es el tiempo, de acuerdo con tablas existentes, en el que el buzo está seguro para subir sin descompresión, ya que el nitrógeno se disuelve en el organismo, producto del aumento parcial de la presión sobre nuestra mezcla respiratoria, aire comprimido en este caso.

Como información les cuento que en superficie estamos con la presión atmosférica del medio ambiente, igual a una atmósfera, en el sistema métrico decimal, 1 kg/cm^2, y que cada 10 metros de profundidad en el buceo aumenta una atmósfera más. La profundidad de hundimiento del SS, casi 150 pies o casi 50 metros, por lo tanto, nos encontrábamos a 6 atmósferas de presión y, de acuerdo con las tablas sin descompresión de la época, tan solo podríamos estar no más de 15 minutos para poder subir sin tener que efectuar paradas de descompresión para eliminar el nitrógeno disuelto en nuestro organismo. El riesgo de no eliminarlo correctamente es la formación de burbujas de nitrógeno conforme va disminuyendo la presión al ir subiendo, ya que aumenta el volumen, y estas burbujas, dependiendo del tamaño, van a bloquear el flujo en algún lugar de la corriente sanguínea, con el consiguiente daño al buzo. Y por supuesto, ya habíamos excedido ese tiempo de seguridad.

Complicada situación de hacerle caso a mi compañero, quien tenía toda la razón al darme su indicación, pero imposible de cumplir: ya le había dicho al comandante que yo lo sacaba. Según nuestro código, cuerpo al que le hablas, cuerpo que sacas. Toda esta "conversación" a 150 pies de profundidad, con el haz de luz de la linterna que me daba al pecho y el juego de sombras generado sobre mí y el C de F Nieva, a quien tenía pegado con mi brazo izquierdo, lo recuerdo mucho.

Finalmente, mi pareja, pensando que lo seguiría, dio media vuelta y procedió hacia proa, donde se encontraba el cable de la boya por donde habíamos descendido. Por supuesto, quedé en oscuridad total y con la desazón de quedar solo en la vela, a 45 metros del cable de subida en horizontal, sobre la cubierta, y a 45 metros hasta la superficie, en vertical.

Yo, sin luz, en oscuridad total, viendo alejarse el haz de luz del brazo con el cuerpo del Cmdte, me saco el regulador para llamarlo, quedé pensando que tenía razón, pero ¿cómo seguirlo?; veo tan solo la luz, alejarse hacia proa y luego subir. Evalúo la situación y, bueno, a cumplir nuestros códigos: "Ya le dije que lo saco y eso haré, Cmdte."

—Ahora sí, Cmdte, vamos a la superficie.

Me arrastro pataleando por el enjaretado, cargando el cuerpo, hasta el cable de proa. Estos primeros 45 metros, estuvo sencillo; me paro en el cable y ahora sí, Cmdte pataleamos fuerte.

Después de un buen rato pataleando, no veía nada. Me detengo, algo cansado, y mi aleta en vertical toca la cubierta del submarino; por el peso, me mantuve casi en el mismo lugar. Con un cinto de 6 plomos, herramienta y el cuerpo de casi 80 kg, solo subí medio metro, con flotabilidad negativa total. Mi pataleo solo compensó a flotabilidad neutra.

—¡Uy, problemas! —pensé—, pero además de estar con narcosis, estaba medio intoxicado por el sobreesfuerzo y ya solo actuaba el entrenamiento. No podía soltar los plomos y mucho menos al Cmdte. No lo hubiéramos encontrado, tal vez nunca más, como pasó con algunos cuerpos del Focker el año anterior, que quedaron en el fondo a merced de las corrientes y no se ubican más.

Así que, de tripas corazón, a subir, jalando el cable y pataleando aún más. Subí a brazo y pataleo, con poco razonamiento, profundidad, narcosis e intoxicación por sobreesfuerzo. Es así cuando siento que el flujo de aire de mi regulador se pone escaso, un signo inequívoco de que la bibotella está en las últimas.

—A lanzar la válvula de reserva —que se encuentra en la parte superior del manifold de la bibotella en mi espalda—. Pensarlo fue muy sencillo, pero realizarlo resultó todo un reto, ya que mi mano derecha estaba firme al cable y mi brazo izquierdo sujetaba al Cmdte. Nieva. Si soltaba la derecha, caía por el peso; si soltaba la izquierda, perdía al Cmdte. Luego de algunas contorsiones, logré girar la válvula y recibir el ansiado flujo normal de aire.

Aunque ya había perdido la noción del tiempo, sabía que me duraría muy poco, de 3 a 5 minutos. Traté de acelerar la subida, brazo y pataleo, brazo y pataleo, mecánicamente, ya no pensaba con claridad, era el entrenamiento el que actuaba. Al rato, pude distinguir claridad por los reflectores en superficie, indicativo de que ya estaba a poca distancia de la superficie. Calculé que faltaban menos de 10 m; lamentablemente, ya casi no podía avanzar. Empecé a sentir los efectos de la intoxicación por sobreesfuerzo y sabía que conllevaba a la pérdida de conciencia. Por lo tanto, luchando para no soltar el cable ni al Cmdte, pensé en soltar los plomos, hasta de amarrar al mismo comandante con su correa, alrededor del cable y soltarlo para que descienda, quede en cubierta y ser retirado posteriormente, pero felizmente aún razonaba algo y no lo hice, si se soltaba su correa, no lo volvíamos a encontrar . así que NO SUELTES AL COMANDANTE, me repetía una y otra vez!!! Ya sentía visión de túnel y

me iba apagando poco a poco, hasta que escuché pataleo: alguien bajaba por el cable. Fue el OM2 Apomayta; su pareja no pudo aclarar y se quedó a los 5 m. Afortunadamente, él siguió descendiendo para buscarme y a Dios gracias, llegó; me ayudó a subir a la superficie. Sin él, seguro que no llegaba.

A Dios gracias, bajó a buscarme por la demora en subir; mi pareja había subido hacía buen rato y yo aún no aparecía, así que salió oportunamente en mi búsqueda. Al encontrarme, le pedí su apoyo para llevar al Cmdte a la superficie y definitivamente que nos sacó a los dos, porque yo estaba completamente exhausto, a punto de la inconsciencia. Gracias, OM2 Apomayta; siempre agradeceré tu oportuna llegada.

Ya en la superficie, se izó el cuerpo a bordo y a mí también, porque no conseguía subir por mis propios medios. Estaba completamente extenuado, pero felizmente a bordo y, lo más importante, con el cuerpo recuperado del héroe, C de F Nieva.

Una vez recobrado, conversé con mi pareja. Él había asumido que seguí su indicación de dejar el cuerpo en la vela nuevamente para ser recuperado posteriormente y que lo seguía en el ascenso, porque ya habíamos superado el tiempo de buceo sin descompresión, largamente y en esa oscuridad total, yo debería estar siguiéndolo. Bueno, felizmente hubo un buen final.

Retornamos a muelle con *la San Lorenzo* y entregamos al Cmdte. Nieva en el muelle. Todo el Alto Mando Naval en pleno nos recibió. Luego de ello, informamos los resultados de la primera inspección: la respuesta de los sobrevivientes en proa, la falta de respuesta en los siguientes compartimientos y las medidas de la avería en la aleta de babor, así como el encuentro y posterior recuperación del cuerpo rescatado. Se imaginarán la expectativa por nuestro relato; me impresionó que, a pesar de la gran cantidad de oficiales que quería conocer de directamente las primeras noticias del submarino, el tremendo silencio y atención a nuestro relato. Luego de buenas preguntas aclaratorias posteriores, procedimos a Sersal.

Era como las 3 a.m. y ya en Sersal. Increíble rombo de emergencia, efectivísimo; por las noticias, todos se presentaron. Oficiales y personal de dotación estaban ya trabajando a tope bajo el mando del C de F Ziegler, quien, con buen tino, mandó poner a punto las cámaras hiperbáricas, sabiendo que serían de necesidad extrema para el tratamiento hiperbárico de los sobrevivientes.

Normalmente, en Sersal siempre se contó con una cámara hiperbárica; con increíble suerte, en ese momento había dos cámaras extra. Por casualidad del destino, una empresa de buceo dejó su cámara en almacenaje en nuestro

pañol y la otra era de FOES, quienes la tenían, pero inhabilitada. Al igual que la de la empresa, se mandó habilitar ambas. Fue necesario abrir los talleres del SIMA y confeccionar acoples y conseguir manómetros y mangas de conexión para ello. Gran trabajo de los oficiales y personal al que se les encargó dicho trabajo; tanto así que, a primera hora del día, ya estaban a punto y contábamos con 3 cámaras operativas. Una de ellas se embarcó en el B.A.P. *Aguilar*, grúa de salvamento, que fue posicionada cerca del siniestro para apoyo inmediato.

Luego de comentar en Sersal sobre esa primera inmersión y apoyar en el área, la emoción, la adrenalina y demás pasaron factura; dormí hasta las 09:00.

Al despertar, salí apurado y Sersal estaba casi despoblado. Me enteré de que ya había comunicación con los sobrevivientes. Primero fue en morse y, posteriormente, del interior pudieron pasar notas por el eyector de señales. Ya se sabía cuántos y quiénes eran, que iban a esperar el rescate de la campana submarina, de acuerdo con el convenio con la Marina Americana, que en dado un evento de esas características, en 24 horas se tendría una campana de rescate submarina en la zona.

Se dio la orden de mantener una pareja de buzos en el fondo con el fin de acompañar y recibir o pasar información en todo momento; la orden era de 12 minutos por pareja, esto para evitar la descompresión por el nitrógeno absorbido. Se imaginan la cantidad de buzos que se requerían y llegaron de apoyo todos con los que cuenta la Marina: los buzos tácticos, FOES y Comandos Anfibios de IMAP, que no es su profundidad de operación, pero iban en pareja con un buzo de salvamento.

Aunque teóricamente yo no podría bucear hasta pasadas las 24 horas del anterior buceo, volví en lancha FAS por la mañana y, casualmente, nos cruzamos con otra lancha transportando al primer grupo de escape del submarino. Por la demora de la campana y ante el temor de no conseguir oxigenar su ambiente de cautiverio, decidieron hacer escape por sus medios y no esperar a la campana.

Vi emocionado y nos saludamos a los gritos con un Tte. 1°, Franz Gómez, eufórico por estar vivo, junto a 3 sobrevivientes más.

Al llegar y con la emoción del momento, me sorprendo al ver 3 compañeros FOES equipándose porque se habían ofrecido valientemente y recibido la orden de entrar al SS y apoyar desde interiores a los sobrevivientes, les explico porque no es su tema, lo concerniente a la enfermedad descompresiva y los riesgos que conlleva una operación de esa naturaleza, ya que el tiempo de buceo se cuenta desde que el buzo inicia su inmersión, el ingresar a la

cámara de escape para que los descompriman abruptamente para entrar al SS, era un gran riesgo, aparte de que por el nitrógeno residual que tendrían al salir, obligatoriamente deberían entrar a una cámara hiperbárica para hacer tratamiento y éstas ya estaban siendo ocupadas con los primeros sobrevivientes que escaparon.

Era orden del Oficial a cargo en zona; así me piden que hable con él también para que le explique lo mismo que ya había hecho con ellos, lo hago y le detallo los riesgos y razones por las que no se debería hacer tal cosa. Lamentablemente, no le gustó mucho mi explicación, y fui rápidamente expectorado del puesto de comando, pero al menos, conseguí el objetivo y no se realizó esa peligrosa y antitécnica operación. Hasta hoy, mis queridos compañeros no son conscientes del riesgo al que estuvieron expuestos.

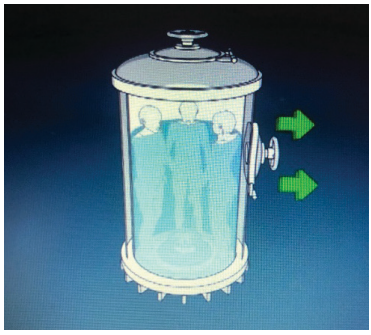
Pasando el día, fui testigo de cómo iban saliendo los tripulantes del SS, por grupos de 3 a 5 personas a la vez con intermedios eternos entre uno y otro, pensemos que cada escape requería un determinado tiempo. Para mejor comprensión detallo un poco la llamada cámara de escape, que se encontraba entre el primer compartimento, torpedos proa y la cubierta, al que se ingresaba por una escalera de mano que daba al techo del compartimento y era un pequeño recinto circular de 1.20 cm diámetro por 1.80 cm de altura, aproximadamente. Esta cámara de escape contaba con 3 escotillas, la inferior de ingreso del compartimento a la cámara, una lateral a la altura del pecho, que daba al espacio de escape, la otra superior, que daba a cubierta, también de escape.

Una vez que ingresaba el personal de 3 a 5 tripulantes, cerraban la escotilla inferior, se llenaba de agua la cámara, hasta superar la escotilla lateral, aproximadamente 1.50 mts y ya con el agua al cuello, presurizaban el espacio para igualar la presión interna (de 1 Atm) con la externa (6 Atm) para que permitiera abrir la escotilla lateral, por donde efectuarían el escape, la dificultad del tema estribaba en que el escape debía ser en diagonal porque el espacio de salida por cubierta estaba a casi un metro de distancia de la escotilla lateral, existiendo un antetecho sobre dicha escotilla, así que si los escapistas salían directamente hacia arriba, se atascaban en este antetecho, ya que salían con su chaleco salvavidas con capucha, casi sin visibilidad; es por esto que cuando informan que no van a esperar la ayuda de escape por medio de la campana de rescate, que supuestamente estaba en camino de EE. UU.

Complicada explicación por lo que paso gráficos para aclarar la idea.







Fuente: Composición propia.

Fácil comentarlo, imaginemos hacerlo, saber que enfrentas a ciegas, por el chaleco salvavidas con capucha que llevaban, debiendo salir en diagonal y luego, más de 45 mts de océano en vertical. No es nada fácil.

Así que se ordena que se encuentre una pareja de buzos en todo momento para apoyar con el escape. Dada la profundidad del hundimiento, 145 pies, se debían relevar menos 15 minutos estas parejas, (tabla de descompresión de la época, ahora mandan, no más de 5 minutos) por lo que fuimos apoyados por buzos de Operaciones Especiales y de los Comandos Anfibios de Infantería de Marina, idealmente bajaba un buzo de Salvamento con otro de las fuerzas nombradas. Excelente apoyo de nuestros colegas buzos.

De esta forma fueron saliendo los grupos, entre las 1000 y las 1700, fueron 6 grupos que acompañamos en su salida y era necesario estar abajo con ellos porque, al salir por la escotilla lateral, ciegos y tratando de buscar la vertical, chocaban con el antetecho que estaba sobre la escotilla lateral y se desorientaban; los buzos estábamos sobre ese antetecho, jalando y guiando el escape de los sobrevivientes.

Recuerdo que eran como las 1430 y debí equiparme porque ya no habían buzos hábiles, solo quedaba mi compañero Kike Arias, estaban por llegar más

buzos pero ya había alerta de salida de un grupo de supervivientes y debían relevar a los que estaban abajo por tiempo cumplido, pero a Kike le faltaba pareja, así que a pesar de que no debía bucear nuevamente, porque ya lo había hecho la noche anterior y deben pasar 24 horas para volver a sumergirse por un tema de nitrógeno residual, pero bueno, habían pasado casi 15 horas, no había más buzos en ese momento, estaban en camino, decidí bucear nuevamente.

Ya en el fondo, sentí la misma emoción que la noche anterior, pero ahora, iba como experimentado por lo hecho la noche anterior, sabiendo la profundidad a la que íbamos, 145 pies, y con visibilidad, bastante confiado para ese buceo, tuvimos que esperar un buen rato hasta que vimos movimiento en la escotilla. Realmente la emoción de apoyar a nuestros hermanos submarinistas en este arriesgado escape fue indescriptible. Primero aflora el entrenamiento de salvamentista, apoyar uno a uno en su salida, guiarlos al espacio de escape, verificar cámara vacía, subir y luego ya, pletórico de emociones por lo que significaba ese buceo, vidas que se arrancaban del riesgo de enlutar sus familias, el apoyo a valerosos sobrevivientes.

Luego del buceo, permanecí en la lancha de recuperación de torpedos, apoyando el rescate en superficie de los supervivientes que salían a flote. Saltaba al agua y los llevaba hasta las lanchas de rescate para ser trasladados a la Base Naval.

En el quinto grupo de escapistas se encontraba el Teniente Primero Roger Cotrina, quien quedó como más antiguo, a cargo de los sobrevivientes y logró la evacuación exitosa junto a su bien entrenado personal; obligatorio resaltar la disciplina y entrenamiento de todos los sobrevivientes, cada uno cumplió su parte para realizar el exitoso escape. Recuerdo que salió afectado por enfisema subcutáneo, una condición ocasionada por la penetración de aire en los tejidos subcutáneos. Generalmente, el aire proviene de la cavidad torácica, por lo que es comúnmente observado en el torso, cuello y cara. Se produce por la sobre expansión del aire de los pulmones debido a una reducción drástica de presión durante un rápido ascenso. En este caso, le afectó el cuello y, felizmente, pudo ser controlado en cámara hiperbárica casi inmediatamente.

Entre las 17 y 18 horas, salió el último grupo. El grupo anterior nos había informado que solo quedaban tres a bordo del SS y harían el último escape. Vimos las señales del burbujeo del aire expulsado, así que salté al mar para recibirlos y me encuentro cara a cara con mi buen amigo Christian Lindley, Teniente Segundo, una promoción menos que la mía, quejándose de un gran dolor en las articulaciones, señal inequívoca de enfermedad descompresiva

generada por el nitrógeno no eliminado. Conseguí subirlo a la lancha de rescate, junto al Técnico Bendezú, quien, como después me enteré, fue el gestor y operador de la cámara de escape, protagonista junto a varios más, del exitoso escape. El tercero fue el OM Grández, radio operador que, junto al Técnico Hilton Sandoval, llevaron el peso de las comunicaciones por morse en el casco del SS. Él estaba en shock, quieto y quejándose también de dolores.

Eché a Christian de lado izquierdo, con la cabeza baja, elevando sus piernas para tratar de aliviar el dolor que lo aquejaba, reconfortándolo con el éxito de su escape. Al igual que a Aurelio Bendezú, también trataba de reconfortarlo y le recordaba la apuesta que habían hecho, que Bendezú los sacaría vivos a todos. Él estaba exultante de alegría por ya estar en superficie, alegría que compartíamos todos los presentes, empañada, por supuesto, por el mal momento que estaban pasando Christian y Grández.

Ya en la Base, llevamos a los sobrevivientes al Servicio de Salvamento, centro de operaciones y tratamiento de todos los escapistas del SS, para su evaluación y tratamiento en cámara hiperbárica debido a las dolencias descompresivas que tenían. Poco después supe que Grández no consiguió recuperarse y lamentablemente falleció.

Pude apreciar el despliegue de todos los medios de nuestra querida Marina de Guerra para rescatar y recuperar a su personal. Todos pasaron por tratamiento hiperbárico debido al tiempo expuesto a presiones superiores a lo normal que debieron soportar. A Dios gracias, y al esfuerzo del personal de buceo, como ya lo comenté, pero vale la reiteración; contábamos con tres cámaras hiperbáricas, ya que normalmente solo tenemos una, pero la noche del accidente, mientras buceábamos de emergencia, el Comandante Ziegler, con gran criterio, puso al grueso del Servicio de Salvamento a recuperar dos cámaras hiperbáricas que se encontraban depositadas e inhabilitadas en el área. Exitosa habilitación de las tres cámaras e invalorable para el tratamiento de todos los sobrevivientes y algunos buzos que excedimos los tiempos de buceo sin descompresión.

Luego de entregar al personal y bajar la adrenalina, fui perdiendo movilidad del brazo izquierdo y dolores articulares en la muñeca y el codo, debido a la enfermedad descompresiva. Sabía bien que me había excedido de tiempo la noche que rescaté el cuerpo del Cmdte. Nieva, agravado además por el buceo repetido que hice por la tarde del día siguiente, sin esperar lo que dice la norma de no bucear antes de 24 horas a fin de eliminar el nitrógeno residual. Pero bueno, tenía 27 años, muy bien entrenado y era una emergencia. Debí esperar a que terminaran los tratamientos del personal del SS, casos más graves que

el mío, y me trataron un par de días después para volver inmediatamente a la búsqueda de tres tripulantes desaparecidos: el Teniente Lucho Roca, amigo y compañero de la Escuela Naval, el Técnico González y el OM Oré. Los tres habían ido a popa del SS a controlar un incendio y no se supo más de ellos.

Para esta búsqueda, que solo se detendría cuando fueran encontrados los desaparecidos, nos separaron en tres grupos: dos días a bordo de la nave plataforma de buceo, en búsqueda continua, dos días en el Servicio de Salvamento y dos días franco. Yo estaba a cargo del tercer grupo, con César Landaverde y Manuel Izaguirre, siendo el menos antiguo; el primero estaba a cargo de Freddy Granda y Lucho Calmet y el segundo de César Pérez Reyes con Manolo Ramos. Kike Arias y Memo Carvajal apoyando a los tres grupos.

Cuento corto, como buen menos antiguo, con mi grupo iniciamos y luego de una rotación completa, tuvimos la suerte de poder ingresar al compartimento de máquinas proa del SS, donde todos nos habíamos atascado por estar la escotilla trabada. Con el esfuerzo y la fuerza de los buzos de mi grupo pudimos ingresar a dicho compartimento y, justo allí, habían quedado atrapados los cuerpos de los tres tripulantes buscados.

Dichos tripulantes, lamentablemente, no consiguieron volver a proa del SS porque no pudieron abrir la escotilla que los llevaría con el resto de los sobrevivientes debido a la diferencia de presiones causada por el ingreso de agua de la avería producida por el impacto. Así que ese día pudimos, al menos, rescatar los cuerpos de los tres desaparecidos que mantenían en vilo a sus familiares y a la propia Marina.

Fue un triste momento subir y reconocer a mi amigo Lucho Roca junto a los otros dos héroes. Ciertamente, lo son los tres, y junto al Cmdte. Nieva, cuatro nuevos Héroes Navales, pues antepusieron su vida por sus compañeros, cumpliendo con su trabajo más allá del deber. Momento emotivo recibirlos y darles el saludo militar de respeto a su acción.

Recuento final de la historia: el orgullo de pertenecer a una institución como nuestra querida Marina de Guerra del Perú, inmenso orgullo de ser buzo del Grupo de Salvamento de la Fuerza de Operaciones Especiales. En esa época Servicio de Salvamento SERSAL. Soy testigo directo de la dedicación y preocupación de nuestra MGP y la competencia de todo su personal, la gran importancia del entrenamiento y preparación, no la hubiera hecho de no estarlo.

Rindo homenaje especial a la dotación del B.A.P. Pacocha por lo que les tocó vivir, el liderazgo de jefes, su disciplinada y profesional respuesta permitió

que la mayoría se salvara en un accidente que pudo haber sido más trágico de lo que fue; por supuesto mi admiración, reconocimiento y respeto total a mis hermanos buzos, he buceado y compartido muchos trabajos con ellos y soy más que agradecido por todo su apoyo y enseñanzas; sabemos que es nuestro trabajo, la elegimos, postulamos para ser buzos, pasamos un duro, selectivo y riguroso entrenamiento, para eso nos entrenó la Marina y supimos responder, tanto así que, 11 meses después se logró la hazaña a nivel mundial de reflotar el submarino hundido. Ya esa es otra historia…

Salí de baja hace 13 años, pero igual la extraño casi todos los días. He tenido una gran suerte y acá estoy, ya mayor, ileso y con una bella familia por la que agradezco todos los días, y dada mi especialidad, he realizado trabajos raros, riesgosos, especiales, diferentes y emotivos, como el de ahora descrito. Pero luego de 32 años de servicio hay varios más, las cuentas incluyen: un total de 24 cuerpos recuperados en diferentes trabajos, 8 de ellos miembros de nuestra MGP; caídos cumpliendo su deber; 6 niños en la laguna de Pacucha a 30 mts de profundidad, Andahuaylas, casi a 4,000 msnm, reflotamiento de naves, un submarino, rescate de aviones caídos, bolicheras, naves de la MGP, reencontrar la Covadonga en Chancay, combate en la selva, orgulloso combatiente del BALICO 1, Operaciones de Paz, etcétera.

Muchos trabajos y experiencias, como la mayoría de los que pertenecemos a las FFAA, que se nos hacen de lo más común a los que estamos en esta especialidad, pero que son un poco diferentes y raros para la mayoría; así que tal vez algún día escriba sobre ellas.

Bueno, cuento extendido; iba a ser algo rápido, tan solo para vaciar los fuertes sentimientos que me llegan por oleadas en estas fechas, signo inequívoco de que nos estamos haciendo mayorcitos. Pero bueno, han pasado sus buenos 36 años y, aunque dicen que la memoria es débil, en este caso tengo los recuerdos grabados hasta el tuétano. Es algo que queda y quedará hasta el día que ya no esté aquí. Ciertamente, he compartido esto con muy pocos, por más que hace mucho me piden que lo escriba, sobre todo mis hermanos, y acá está. Espero no haberlos cansado mucho.

Abrazos,

JLDZB