

Memorias del Tiempo de Vuelo



*Porque los recuerdos
son dinero en el
bolsillo del alma*



Memorias del Tiempo de Vuelo - www.pilotoviejo.com

MISIÓN CUMPLIDA

Sábado 8 de febrero de 1997. La mañana de verano transcurre en calma en la Base Aeronaval Capitán Curbelo. Solamente permanece allí la guardia y la tripulación del helicóptero de rescate en el mar.

La alerta llega cerca de mediodía: un pesquero está en problemas frente al puerto de La Paloma. La salida en emergencia del Armada 064, un Westland Wessex Mk 60, con cinco tripulantes, piloto y copiloto, dos contramaestres y un rescatista, es rápida.

Volando con rumbo 060 y con 25 nudos de viento de frente, el A-064 demora poco más de 40 minutos en llegar a las restingas frente a la escollera del puerto de La Paloma, donde un pesquero de no gran tamaño está encallado y hundiéndose. Es el "Mirage", de bandera uruguaya, 1400 toneladas. Está escorado por el fuerte viento del Este y ya embarcando agua por la popa.

Son varias las embarcaciones ligeras que rodean la escena, pero el fuerte oleaje les impide acercarse y se mantienen cercanos por si alguno de los tripulantes del pesquero se lanza al agua. Nirio Pérez, marino destacado en La Prefectura de La Paloma con menos de un año de servicio, está allí, y nos relata lo vivido:



.../

[Nirio Pérez] Yo estuve ahí y lo recuerdo. Lo vi desde el mar. Aún recuerdo cuando tocaron zafarrancho y yo era proel de guardia. Salimos con lo que teníamos en aquellos años, un Zodiac Mk2 y un teniente salió en una moto de agua. Nos dieron la directiva de permanecer en las aguas por si alguno decidía salir hacia el mar. Acercarse al pesquero era imposible dadas las condiciones del mar y el lugar donde el barco quedó encallado. Pasamos momentos complicados porque las olas eran gigantes para la capacidad del motor de 25hp del gomón con 4 tripulantes. No sabe la alegría al ver el helicóptero. Eso lo voy a llevar en mi memoria mientras viva.

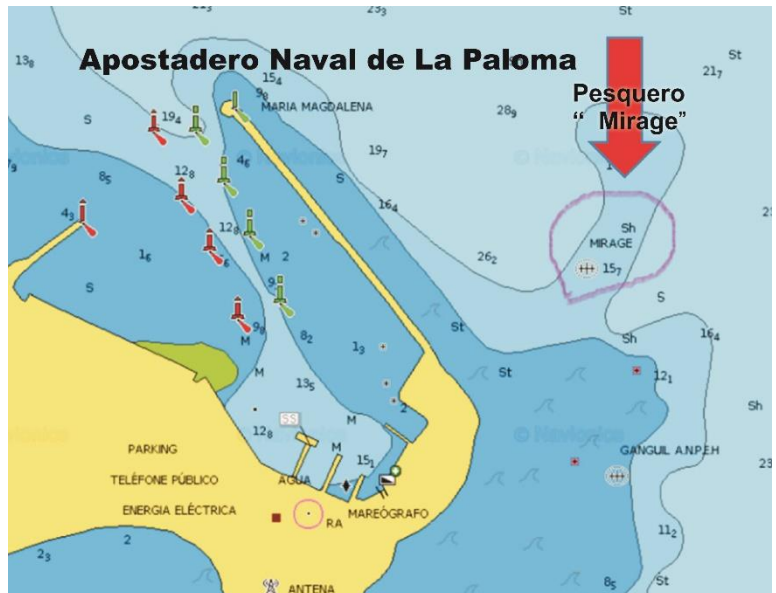
/...

Sus nueve tripulantes agitan los brazos, urgiendo un rescate que solo les puede llegar por aire, ya que las condiciones del mar impiden la llegada de embarcaciones de salvamento. La tragedia inminente se desarrolla a apenas 500 metros de la escollera, desde donde multitud de espectadores asisten impotentes.

El Wessex se posiciona sobre el barco, pero la combinación del viento muy fuerte, la posición del Mirage y su continuo y violento rolido, hacen muy difícil la maniobra de rescate. Dejemos que lo cuente el mismo piloto del helicóptero, Leonard Webster:

---/

[Leonard Webster] La tripulación de ese inolvidable día éramos cinco: el Piloto al Mando, el Copiloto, dos Contramaestres y un Nadador de Rescate. El helicóptero se posicionó sobre el pesquero, colocándose proa al viento (del Este, firme, 25 nudos), pues también era esa la dirección aproximada de la línea de crujía del Mirage, lo que ocasionaba una dificultad para el rescate: el propio helicóptero “tapaba” al pesquero impidiendo al piloto mantener una referencia visual que generase una posición de vuelo estacionario seguro. Por eso se decide hacer girar el helicóptero 90 grados, de forma que el piloto y los contramaestres tuvieran visión hacia su lado (el piloto, el guinche de rescate y la puerta de acceso están del lado derecho del helicóptero) mientras el copiloto del lado izquierdo controlaba su zona e instrumentos de vuelo.



Es importante también, y no aparece en la fotografía, bien tomada (con teleobjetivo) desde la costa por un jefe naval, el brusco movimiento de rolido que tenía el tangón, y fue también lo que afirmó la decisión del cambio de posición del helicóptero. Se debe recordar que el helicóptero, como todo aerodino, y más en vuelo estacionario, es auxiliado en las maniobras por el viento de proa, ya que disminuye el uso de la potencia de las turbinas, que se necesita para la sustentación aerodinámica, por lo tanto, al realizar ese vuelo estacionario con el viento de través, se origina un esfuerzo en los controles de vuelo y un aumento de potencia para mantener la situación de posición estable y casi fija para el izado del personal a ser rescatado. En la foto, se aprecia cómo el viento influye en el izado, derivando al tripulante cuando va subiendo.

Bajamos al nadador de rescate sobre el techo de la casilla próxima a proa, en un espacio libre; este nos hace señas de “todo okey” y comienza a colocarles el arnés y ahí comenzamos de a uno a izarlos. Al principio, el rescatista era izado junto al rescatado, pero el peso en el sistema –cable y guinche– era limitativo, ya que el viento derivaba la carga. Se decidió subirlos de a uno con doble arnés. Pero eran nueve, y el barco no solo se movía sin control debido a las olas, sino que ya se veía abundante agua en la popa. Sumado al esfuerzo físico del control de la aeronave y al esfuerzo de las turbinas para mantener la sustentación con el fuerte viento de través, se hacía necesaria la agilidad de los



acontecimientos. Otro tema no menor era que el helicóptero iba a ponerse más pesado a medida que se fueran rescatando los tripulantes. ¡Llegamos al final a ser catorce!!

La comunicación a bordo se realiza a través de micrófonos que están en cada casco. pero es sensible al viento del propio helicóptero. Se hace por momentos casi estresante. Allí le comunicamos al rescatista que, en lugar de a uno, pasamos para acelerar la maniobra a izarlos de a dos quedando él para el final. Fueron minutos que parecían tener más de 60 segundos. Decisiones que van variando con las circunstancias...

Por fin subimos como último hombre al rescatista. Todos los tripulantes del pesquero fueron rescatados y se encontraban bien físicamente. Mucha baja sensación térmica por el shock.

Reposicionamos el helicóptero proa al viento y lentamente, fuimos ganando velocidad y altura para incorporarnos a un circuito de aproximación al helipuerto de la Base Naval de La Paloma.

/...

El Wessex A-064 está volando de regreso a su base en Capitan Curbelo. Es un vuelo tranquilo y el piloto deja los comandos al copiloto. Rememora lo ocurrido. Revive esa angustia controlada del que tiene en sus manos la vida de otros. Y le llena el pecho la satisfacción del deber cumplido y el tremendo orgullo por el comportamiento de su equipo.

Y siente que el gesto del capitán rescatado, poniéndose delante del helicóptero, mirándolo a los ojos y alzando los brazos con sendos pulgares hacia arriba, es la mejor recompensa que puede tener por la tarea realizada.



Tripulación del Westland Wessex Mk 60 A-064 el 8 de febrero de 1997:

Piloto: Teniente de Navío Leonard WEBSTER

Copiloto: Alférez de Navío Claudio PELUFFO

Contraestre #1: Marinero Alfredo MARQUEZ

Contraestre #2: Marinero Juan DELGADO

Nadador de Rescate: Cabo de Segunda

Rolando CLAVIJO

Novelado por Pilotoviejo con base en el relato de Leonard Webster publicado en la Revista Naval N° 107 de agosto de 2025. <https://www.revistanaval.com.uy/revista/208/numero-107>



más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:

www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:

www.facebook.com/Pilotoviejo



Créditos:

Excepto indicación expresa el contenido, diagramado y edición de esta publicación, es de Pilotoviejo.

Publicado: 5/01/2026

© Jorge Cobas González, 2026