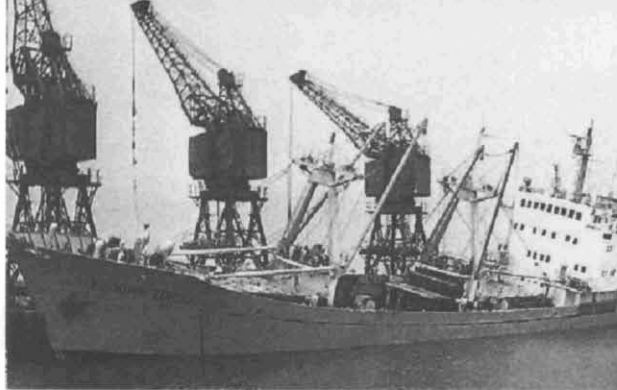




## La tragèdia del Kudowa Zdrój

per Pere Vilàs Gil

El passat mes de gener es compliren 25 anys d'aquell succeït. A la meua memòria hi ha tres o quatre temporals dels que deixen el seu record per molts d'anys. Un d'ells és el del 20 de gener de 1983. Semblava com si totes les forces de la natura s'haguessin posat d'acord per batre les costes d'Eivissa, es diria que amb la idea d'acabar d'una vegada amb aquesta lluita immemorial sense descans possible entre mar i terra, i que havia estat la mar la que havia pres la decisió de sortir-ne vencedora. Per l'ambient mariner dels voltants del Club Nàutic ja de bon matí va arribar la notícia que un vaixell de càrrega havia perillat. Més tard es va començar a entendre que el vaixell naufragat era de bandera i tripulació polonesa.

A la sortida dels diaris de l'endemà ja sabíem que alguns dels naufragats havien estat salvats per helicòpters del *Dédalo*<sup>1</sup> i portats a l'aeroport, des d'on foren traslladats a l'antic Hospital Insular, al mateix lloc on avui hi ha el Consell, i atesos pel doctor Ginés Egea.

El *Kudowa Zdrój* era un vaixell<sup>2</sup> que en aquell moment feia un trans-

port de barres de ferro des del port de Castelló al de Derna (Líbia). La tripulació estava formada per vint-i-set homes i una dona, tots ells polonesos. Segons el relat dels sobrevivents, a l'hora del naufragi (04:30) el vaixell estava a unes 7 milles al nord de la punta Grossa quan va escorar de sobte i es va enfonsar en qüestió de pocs minuts. Tot fa pensar que el fort onatge va provocar el desplaçament d'un dels contenidors que estava amarrat a la coberta, el qual va arrossegar els altres; entre tots feren escorar perillosament el vaixell fins que va trabucar i es va enfonsar. La majoria de la tripulació dormia, així que va resultar difícil a aquelles persones sortir de les cabines i un d'ells se n'anà al fons amb el vaixell; altres no varen poder aguantar la fredor de l'aigua de la mar en aquella època i els varen recollir ja cadàvers. Finalment es varen poder salvar vuit tripulants gràcies a la circumstància casual que als voltants de l'illa la Marina espanyola estava fent unes maniobres.

Quan es va rebre el *May Day*, o senyal de socors, el comandant de Marina d'Eivissa, aleshores el capità

de navili Edmundo Fraga Ferreiro, es va fer càrrec de coordinar l'operació de salvament. Ràpidament es va passar l'avís al vaixell porta-helicòpters de l'Armada *Dédalo* i als altres vaixells de guerra que participaven en les maniobres. També es va avisar tots els altres vaixells que eventualment poguessin estar navegant per la proximitat de la zona del naufragi. Concretament, i pel que fa a la Marina, a més del porta-helicòpters, també hi havia la fragata *Asturias*, el destructor *Méndez Núñez* i el petrolier *Campotéjar*; de la companyia Transmediterrània, el *Santa Cruz de Tenerife*; de la Naviera Mallorquina, el roll-on *Cala Llonga* i també hi havia un altre vaixell de càrrega polonès anomenat *Sopot*.

Al número de juny de 1983 de la *Revista General de Marina* hi ha un article que m'ha facilitat el comandant de Marina, el capità de fragata Enrique Zafra Caramé, d'un dels pilots dels helicòpters del *Dédalo*, el tinent de navili Cristóbal Colón de Carvajal (descendent de l'almirall i hereu dels títols nobiliaris després de la mort del seu pare a mans de

1. Antic portaavions nord-americà anomenat *USS Cabot*, procedent de la Segona Guerra Mundial, cedit a la Marina espanyola el 1967 per cinc anys i renomnat *Dédalo*, i que al final va ser comprat el 1973. Va servir de portahelicòpters, però després d'unes obres de reforçament de la coberta va ser condicionat com a portaavions del tipus *Harrier*, amb la qual cosa fou el primer vaixell que va servir de nucli de combat de l'Armada espanyola. Vaixell insígnia de l'Armada fins a l'entrada en servei del *Príncep de Asturias*, portava quatre grups aeris: dos d'helicòpters antisubmarins, un d'helicòpters especialitzats i un quart d'avions *Harrier*. La coberta tenia 168x22 m i l'hangar 70x13 m, així que la majoria dels aparells havien d'estar per força a la coberta. Va ser donat de baixa el 1988.

2. Vaixell de ferro de càrrega general matriculat a Gdynia, construït a les drassanes Turnu Severin, a Romania, el 1971. A partir de 1976 l'armador i propietari era Línies Oceàniques Poloneses. El desplaçament era de 1.700 tn; tenia una eslora de 85'9 m, una mànega de 12,4 m i un calat de 4'6 m; la potència instal·lada era de 1.656 Kw, la qual cosa li donava una velocitat de 14'3 nusos. El distintiu era SQCC.



El vaixell mercant polonès Kudowa Zdrój va naufragar a set milles de la costa eivissenca, dels vint-i-vuit tripulants se'n salvaren únicament vuit. (Foto: [www.ostatniejs.fora.pl](http://www.ostatniejs.fora.pl)).

terroristes), en el qual conta la peripècia del salvament.

Colón de Carvajal diu que aquell dia el varen despertar abans de l'hora prevista, concretament a les 06:45 del matí, per assistir a una reunió amb l'oficial d'operacions aèries del *Dédalo*. L'hora ja el va fer pensar que alguna cosa estranya passava. A la reunió amb altres pilots li va ser ordenat que sortís a una operació d'emergència originada pel senyal de socors d'un vaixell que s'estava enfonsant pròxim a l'illa de Tagomago. Diu que les operacions d'enlairada del seu aparell foren bastant complicades a causa del fort vent que hi havia (35 nusos amb ratxes de 42), fins al punt que el portahelicòpters va haver de moderar la velocitat a fi de disminuir així la intensitat del vent. La fredor i la humitat que portava el van acabar de despertar del tot.

Finalment aconseguí enlairar-se a les 07:51. La situació que el vaixell en perill havia donat era un punt al 034 de Tagomago i a una distància de nou milles. Des del punt on es trobava a aquella hora havia de recórrer, doncs, 60 milles, i com que el vent era de proa, la velocitat real que va poder agafar era de 95 nusos com a màxim. A les 08:17, hora de la sortida del sol, es trobava en la vertical de s'Espalmador.

A les 08:25 volen a sobre del petrolier espanyol *Campotéjar* i del

mercant polonès *Sopot*, que ja estan fent operacions de recerca a la mar en busca de possibles naufragis. Quan finalment arribaren al punt marcat iniciaren la recerca a 700 peus d'altura.

A unes tres milles a l'oest varen veure una gran taca d'oli, sens dubte produïda pel vaixell enfonsat. Afirmava que destacava clarament perquè l'oli en la superfície de la mar impedia la ruptura de la cresta de les ones. Optaren per seguir el rastre de l'oli i a unes tres milles varen poder veure un bot pneumàtic de color taronja amb un home a dins que feia senyes amb els braços, mentre que l'aigua embarcada li arribava als genolls. Es va col·locar a sobre i li arriaren el cable de rescat. Quan ja el varen tenir a bord varen veure un altre home que nedava amb una armilla salvavides. L'operació de rescat va ser d'allò més difícil a causa de l'estat d'aquell pobre home, donat que la temperatura de l'aire era a aquella hora de devers 8° C i la de la mar de 15° C, i en aquesta situació els múscles s'engarroten ràpidament, fins al punt que varen estar més de vint minuts a poder-lo hissar.

Varen iniciar un recorregut d'inspecció en busca de nous naufragis i varen poder veure un bot salvavides trabucat i un home a la mar que s'hi aferrava desesperadament, mentre que molt a prop seu n'hi havia un altre completament nu excepte per

uns calçotets (es coneix que l'abandonament del vaixell el va sorprendre al llit). Es comprèn que l'estat d'aquest últim fa que el pilot opti pel seu rescat abans que l'altre. Així i tot, i després d'alguns intents fallats d'arriar-li el cap de salvament, li varen haver de baixar una xarxa. Durant la difícil operació de salvament varen poder observar que el que estava agafat al salvavides s'havia amollat i s'estava ofegant. Tenia el cap sota l'aigua i a penes es movia. Es coneix que quan va veure que anaven cap a l'altre va amollar la balsa i intentà nedar cap a ell, però a causa de l'esforç li va sortir pel cap l'armilla personal i va quedar així sense el mitjà que el mantenia en la superfície.

El nedador de rescat de la dotació de l'helicòpter, anomenat Corres, es col·loca a dins de la xarxa i baixa a cercar el naufrag, però quan aconsegueix arribar-hi, després de serioses dificultats a causa de les grans ones, malauradament el troba ja mort, així que fa senyal que el pugin a ell i tiren una bengala de fum de senyalització.

Poc després localitzaren una petita embarcació amb quatre homes que varen anar hissant a bord un a un no sense grans dificultats, ja que l'altímetre de l'helicòpter oscil·lava entre 30 i 50 peus depenent de si per sota hi passa la cresta o la sina d'una ona. En pujaren tres, però el quart es negà a pujar i es tombà al llarg del petit bot pres d'un atac d'histèria.

Un avió de rescat Aviocar amb la base a Palma, el *Jason-II*, arribat a la zona, els indica on hi ha un altre naufrag que ha senyalitzat amb una bengala de fum, així que transmeten al petrolier *Campotéjar* la situació de la petita embarcació amb l'home a dins i van cap a aquest darrer. Li varen arriar la xarxa però aquell home en lloc de posar-s'hi a dins s'hi va aferrar per fora amb la poca força que li quedava. Colón de Carvajal diu que lògicament així no se'l pot pujar pel perill que s'amolli a l'aire, així que es veu obligat a mantenir l'helicòpter estacionari perquè no pot caçar la xarxa ni la pot amollar.

Afortunadament apareix un altre helicòpter del *Dédalo*, el núm. 01-508, i li indiquen que arriï un nedador de rescat per salvar-lo fent-lo entrar a la xarxa. Quan el nedador hi arribà aquell home ja era mort.

El *Jason-II* indica la posició d'algunes armilles que suren. N'hi ha varies, la majoria sense naufragats, però quatre d'elles amb cossos clarament sense vida. Narra Colón de Carvajal que quan tot ja feia pensar que no hi havia més gent viva, varen veure un home que estava aferrat a una taula. L'operació de rescat va durar més de vint minuts a causa de les ones i de la ferida que aquell home tenia al cap.

Mentre, l'altre helicòpter aconseguí arriar un rescatador al petit bot de salvament i hissar l'home, que no volia pujar de cap manera, no sense abans mantenir una autèntica baralla amb ell.

Després de donar unes voltes per l'àrea de rescat i assegurar-se que no quedava ningú amb vida, li va ser ordenat portar tots aquells pobres homes a l'aeroport d'Eivissa. Durant el trajecte i després d'haver avisat a l'aeroport que disposin d'algunes ambulàncies per traslladar els naufragats a un hospital, Colón de Carvajal diu que aconseguí parlar per senyes amb algun d'ells i li informaren que eren tripulants del mercant *Kudowa*, tots ells polonesos i que n'hi havia 28.

A les 11:00 varen aterrar a la coberta del *Dédalo*, però l'operació de rescat no es va donar per acabada fins a les 14:15 amb la caiguda del sol. Tres helicòpters més sortiren a la recerca de possibles naufragats, a més dels altres esmentats vaixells i l'Aviocar del SAR (Servei Aeri de Rescat), tot i que només aconseguiren rescatar cossos sense vida. Diu que més tard es va assabentar que el capità, seguint la més pura tradició marinera, s'havia enfonsat amb el seu vaixell. Diu que guarda a casa seua una foto de tots ells, i que és el millor regal que mai li han pogut fer.

Segons el *Diario de Ibiza* del dia 21, els tripulants salvats varen ser: Piotr Araszewski, cuiner; Ireneusz Szala, majordom (l'únic que



El porta-aeronaus de l'Armada espanyola *Dédalo*, d'on s'enlairaren els helicòpters que rescataven els supervivents del naufragi del *Kudowa Zdrój*. (Foto: <http://funkoffizier.wordpress.com>).

parlava anglès); Jurand Heczko, mariner; Krzysztof Rusiak, mecànic, i Krzysztof Sochowski, mecànic. Tots ells sense danys físics. Zbigniew Buzan, afectat d'hipotèrmia. Andrzej Krysiak, afectat d'una contusió lumbar. Zbigniew Drewnicki, afectat d'una ferida al cap.

Dels 28 tripulants, doncs, es varen poder salvar 8, es varen recollir 19 ofegats i va haver-hi un desaparegut, qui, com hem vist, segons Colón de Carvajal, va ser el capità, però que segons les declaracions del comandant militar de Marina a la premsa en dies posteriors al naufragi era el contramestre.

Per la seua part, en una recent conversa, el cap de Sanitat, el doctor Ginés Egea, em va dir que recordava que, a part del de la ferida al cap, que va necessitar alguns punts de sutura, tots els altres només presentaven un quadre no sever d'hipotèrmia, del qual sortiren després d'unes hores de descans i d'adequada alimentació. Varen ser donats d'alta el matí del dia 21 i allotjats a l'hostal Europa, al carrer d'Aragó.

El mercant polonès *Sopot* entrà al port el dia 21 amb el cos d'un mariner ofegat i el *Campotéjar* en va recollir tres, de negats. Aquell mateix dia, a les 6 de la tarda el bisbe d'Eivissa, Josep Gea Escolano, va celebrar un funeral a l'església de Santa Creu en memòria dels mariners que havien perdut la vida. A

aquella celebració hi varen assistir els vuit salvats, a més del comandant militar de Marina, el delegat del Govern, l'alcalde d'Eivissa, el diputat i el senador. Segons la crònica de la premsa escrita del dia següent el temple es va omplir de persones anònimes que varen voler expressar així la seua solidaritat amb els afectats, tan lluny de les seues famílies.

Alguns dies més tard, el capità del mercant *Sopot*, Roman Michalowski, declarà a Ràdio Gdynia que l'operació de rescat feta per la Marina havia estat exemplar, fins i tot amb un cert risc per als tripulants dels helicòpters, que no varen dubtar a tirar-se a la mar, a pesar de la baixa temperatura, per tal de salvar tots els naufragats que varen poder.

Posat en contacte amb l'agregada cultural del Consolat Honorari de la República de Polònia a Barcelona, la senyora Hanna Podolska, em diu que segons els seus arxius (un article de Jarosław Reszka: *Fatalny Zdrój*) li consta que el capità era Leszek Krogulski, de 40 anys; la dona tripulante era Barbara Skokowska-Baranowicz, oficial de radiocomunicació; el quart mecànic Krzysztof Rusiak; els mariners Jurand Heczko i Piotr Araszewski. També em diu que el mes d'agost de 1983 a la Cambra Marítima de Gdynia (l'equivalent a la nostra Capitania Marítima) hi va haver un judici per tal d'aclarir el que havia succeït. ■