

# Volar en tiempos de coronavirus

La COVID-19 ha obligado a paralizar el 95% de las operaciones aéreas, pero el 5% que se ha mantenido ha sido absolutamente esencial. Siempre ha sido así, pero esta crisis ha puesto de manifiesto con más claridad si cabe el servicio que los pilotos prestan a la sociedad operando vuelos de repatriación, de carga o trabajos aéreos, como los vuelos medicalizados, entre otros. Esos vuelos se han realizado en un

contexto inédito en muchos sentidos. Hemos preguntado a algunos de los pilotos de esos vuelos sobre las particularidades de las operaciones en tiempos de coronavirus y por las sensaciones que les ha provocado esta crisis. Sirva el testimonio de estos colegiados como reconocimiento a todos los pilotos que estas semanas han dado lo mejor de sí mismos para operar con seguridad, eficiencia y, más que nunca, para ayudar.

- 1 • ¿Qué tipo de operaciones estás realizando durante esta crisis?
- 2 • Desde el punto de vista de la seguridad operacional, ¿hay alguna dificultad adicional en este tipo de vuelos?
- 3 • ¿Qué medidas de protección tenéis que tomar para evitar contagios?
- 4 • ¿Qué supone volar en estos momentos, con un 95% de las operaciones canceladas?
- 5 • Como piloto ¿qué lecciones crees que se pueden aprender de esta crisis?



## Berardo Peñalva

Comandante de Air Europa. Colegiado 1344

1. La flota de B787, en la que estoy volando, está haciendo vuelos de repatriación de españoles y europeos que se quedan tirados en diferentes países como consecuencia del cierre de fronteras por el covid-19. Los diferentes vuelos que hemos hecho han sido a Filipinas, Indonesia, USA, Canadá y diferentes países de Sudamérica tanto desde Madrid como desde

otras ciudades europeas. Otro tipo de vuelo que estamos haciendo son de carga desde China, para traer material sanitario tan necesario en estos días.

2. Estas operaciones, sobre todo las de carga, dada la urgencia y la imposibilidad de que las autoridades chinas nos dejaran pernoctar en su territorio, supuso la exención de la normativa de descanso FTL y la adecuación a actividades de 35 horas. Lo solucionamos aumentando el número de tripulaciones técnicas para poder tener periodos de descanso más largos a bordo. Otra exención que nos otorgó AESA ha sido la operación CIC (Cargo in Cabin) que consiste en poder transportar carga en la cabina de pasajeros con un determinado protocolo, como es estibar la carga sobre los asientos asegurándola con redes y desactivando todo el sistema eléctrico de la cabina, para mitigar la posibilidad de humo y fuego.

3. Las medidas que tomamos son las que marca el protocolo de lucha contra el coronavirus, como son el uso de guantes, mascarillas y gel de limpieza y en el avión la asignación, para cada tripulante, de un único asiento para toda la rotación; compartir siempre los mismos tripulantes, un determinado baño e intentar coincidir lo menos posible en el galley, a la hora de prepararnos nuestras comidas.

4. Por un lado, saber que estás echando una mano en este esfuerzo común, que supone la lucha contra la pandemia. El poder salir de casa unos días y romper la rutina del confinamiento en nuestros domicilios y de paso el mantener tus habilidades profesionales. Y realizar operaciones diferentes; así como volar por rutas diferentes a las que venimos haciendo de forma habitual.

5. Tanto en el aspecto personal, como técnico, ser consciente de lo cambiante que es todo, lo contingente que somos y la importante que es volar con cierta frecuencia para mantener las habilidades de nuestra profesión.



## Carlos de la Cruz

**Comandante HEMS Babcock Castilla-La Mancha.  
Colegiado 4401**

1. Hemos continuado proporcionando asistencia sanitaria en urgencias/emergencias médicas y accidentes, por lo que esta crisis no ha variado nuestra actividad ni nuestra disponibilidad. Sin embargo, debido al confinamiento, el número de accidentes se ha reducido en este periodo.

2. La seguridad operacional se ha tenido que reforzar con diversos procedimientos y uso de equipos de protección (mascarillas, EPI,s, etc.) y de desinfección. Una dificultad adicional ha sido el uso de las comunicaciones internas/externas con la mascarilla, teniendo que adaptar la sensibilidad de los micrófonos y restringiéndolas al mínimo necesario. Afortunadamente nuestros helicópteros disponen de aire acondicionado que han minimizado los efectos del calor en cabina los días que hemos tenido temperaturas elevadas y que con mascarilla y EPI complicarían aún más la fatiga de la tripulación.

3. Se han tomado medidas de protección tanto para la realización de los vuelos de emergencia como para mejorar la seguridad en las instalaciones donde realizamos las guardias. En cuanto al helicóptero se han instalado unos paneles plásticos que permiten una separación física entre la cabina asistencial y la cabina de los pilotos. El uso de mascarilla es obligatorio, para

toda la tripulación y paciente, en todas las fases de vuelo y se utilizan unos EPIs específicos cuando se sospecha que la asistencia puede ser a un paciente infectado por COVID-19. Además, se realizan unos protocolos de desinfección del helicóptero después de cada servicio. En las bases HEMS se ha reforzado la limpieza diaria, se han establecido procedimientos de limpieza-desinfección, se respetan las distancias de seguridad entre los componentes del equipo, incluso en los "briefing" y se establecen turnos individuales para comidas, etc.

4. Es algo difícil de explicar. Nadie podía ni imaginar que esto pudiera ocurrir. Volar sin apenas tráfico aéreo y dependencias de comunicaciones aéreas casi mudas, es similar a la sensación de ver nuestras calles vacías o las carreteras sin tráfico. Es una mezcla de asombro y tristeza. A nosotros nos simplifica el trabajo cuando tenemos que cruzar espacios aéreos normalmente congestionados, como el CTA de Madrid, y que, en este tiempo, ha tenido un tráfico aéreo mínimo.

5. La primera es que tenemos que estar preparados para adaptarnos a esta situación con rapidez y prevención. Muchos de los procedimientos y los medios que se han establecido en esta crisis nos pueden ser muy útiles en el futuro. Debemos ser críticos y buscar mejoras para poder adaptarnos a otras posibles contingencias y estar mejor preparados. El objetivo será poder realizar el trabajo con seguridad y eficacia para atender las demandas de nuestra sociedad, especialmente en este servicio de emergencia.

## Emilio Fernández Urías

Copiloto Wamos Air. Colegiado 2721  
(e impresiones de otros pilotos de Wamos Air)



1. Repatriación de tripulantes (marineros y camareros) y pasajeros de cruceros transatlánticos, desde Los Ángeles a Bali y Manila, así como repatriación de nacionales de distintos países, y posterior vuelo-ferry de vuelta en todos los casos. También transporte masivo de material sanitario desde China gracias a la autorización para utilizar también la cabina de pasajeros como almacén de carga.

2. Indudablemente, seguir el protocolo de COVID19 ha sido un gran reto por la novedad que ha supuesto a todos los niveles la adaptación de nuestros procedimientos normales a las medidas de protección e higiene de la tripulación (técnica, auxiliar y mantenimiento), de partida ya con un briefing algo diferenciado para evitar contagios. Pero no hemos encontrado dificultad operacional alguna; al revés, todo han sido facilidades debido al escaso tráfico aéreo. Todo muy sencillo y organizado al encontrar menos congestión en los distintos aeropuertos.

La mayor dificultad ha sido la fatiga, ya que los descansos tras el vuelo han sido los mínimos reglamentarios, y en ocasiones incluso efectuados dentro del propio avión por la prohibición de las autoridades aeroportuarias a nuestro desembarque.

A los pasajeros se les informa de su deber de reportar si se sienten mal, si tienen o han tenido algún cuadro febril... Todos quieren volver a su casa y van a aguantar sus dolencias. Un gran riesgo para la tripulación al ser complicado por nuestra parte el chequeo de quién está sano y quién contagiado. Ha sido complicada la gestión de pasajeros conflictivos y/o indispu-

(alcohol, vómitos, otras patologías) bajo sospecha de poder transmitir COVID-19.

3. Se ha seguido el protocolo aplicado escrupulosamente por la compañía: uso de mascarillas, guantes y gel hidroalcohólico dispuestos a bordo en cantidades más que suficientes para toda la tripulación. Desinfección de manos de forma más asidua, bloqueo de un lavabo solo para tripulación, cuidado de no tocar elementos no necesarios como barandillas, puertas, cristales. Importantes la restricción de acceso de personal a cockpit y la precaución en las comidas.

En algunos casos se han hecho chequeos médicos antes de la salida de vuelos, y siempre la desinfección en tierra de toda la flota.

4. Es una sensación agri dulce por el privilegio de poder seguir volando y a la vez ver tantos aviones y compañeros en tierra. Operacionalmente se tiene una sensación enorme de soledad. Despegar de Barajas entrando la noche siendo el único tráfico que hay en frecuencia, cruzar el Atlántico sin escuchar tráficos ni en HF ni en 123,45, llegar a USA y tener que pedir radio-check porque no escuchas a nadie en frecuencia, hace un par de meses era impensable en estos escenarios donde las comunicaciones radio son estresantes. Cierto es que la gestión del vuelo, al ser más fluida, con recortes en ruta, ha supuesto un importante ahorro de tiempo y combustible.

Lo más complicado está siendo el tema logístico, ya que nos encontramos en los aeropuertos con gente que no sabe bien qué hacer con el catering, la limpieza, dejar bajar a la tripulación, proceder con la carga. Incluso hemos tenido problemas iniciales con el repostaje hasta quedar aclarado el tema del crédito. Muy complicado.

Sin lugar a dudas nos quedamos con la satisfacción de poder repatriar gente a sus hogares y de acercar a casa todo ese material sanitario que ahora es tan necesario.

5. De partida tendrán que reformularse los procedimientos de seguridad e higiene, no solo en la aviación sino también en todas nuestras pautas habituales de conducta social. Operar con seguridad ante amenazas sanitarias o de otra índole, pasa por la confianza en un robusto y ágil sistema de gestión de seguridad operacional que dicte medidas de mitigación -vistos los riesgos- en forma de procedimientos específicos y muy concretos que no den lugar a la improvisación por parte de los tripulantes.

Nuestro sector es necesario en este mundo tan interconectado, pero a su vez hemos visto su vulnerabilidad. La aviación es lo primero que se ha resentido y lo último que mejorará al verse afectado por numerosas variables y cambios súbitos. Lo vemos regularmente con los altibajos del precio del combustible, pero ahora una pandemia nos ha demostrado lo cercano que se puede estar de la bancarrota.

Van a venir momentos duros, con muchos pilotos sin empleo, y tener una opción laboral alternativa a la aviación no va a ser fácil como ya vimos en crisis pasadas donde el problema se solucionó dejando atrás nuestra patria y nuestra familia para ir a volar a Asia, fundamentalmente.



## Manuel Santos Mayenco

Comandante de Iberia.  
Colegiado 296

1. Durante esta crisis la actividad de la aviación se ha reducido casi a cero. Mi compañía, Iberia, ha tenido que restringir la operación a los vuelos de repatriación y de transporte de mercancías sanitarias. Tuve la suerte de poder hacer dos de esos vuelos; uno de repatriación Madrid Santiago de Chile y vuelta y otro de transporte de mercancías sanitarias Madrid Shanghai y vuelta. En los dos casos ida y vuelta sin bajarnos del avión. Son unos vuelos muy duros pero que se hacen con alegría y con la satisfacción de poder ayudar en algo a reducir los efectos de esta pandemia en nuestro país.

Por otra parte, formo parte del grupo de instructores y examinadores voluntarios que realizamos renovaciones y revalidaciones gratuitas a los pilotos a los que les haya caducado la licencia y se encuentren sin trabajo. Esta es una iniciativa de GTA.

2. La seguridad operacional en estos días está más que asegurada. Los aviones están en perfecto estado, el espacio aéreo prácticamente sin tráfico y las tripulaciones muy motivadas y deseando volar. La única diferencia apreciable es hacer la mitad

del vuelo en vacío en las operaciones de carga sanitaria. Es muy curioso volar con un avión vacío y en un espacio aéreo también vacío. Es una sensación un tanto irreal y al mismo tiempo irreplicable.

3. Las medidas que ha implementado la compañía son utilización de guantes y mascarillas en toda la operación, desinfección del avión y separación física de los tripulantes en su descanso. Tanto en Santiago como en Shanghai nos tomaron la temperatura a nuestra llegada. La tripulación auxiliar tiene establecidas otras medidas suplementarias y este un protocolo para el caso de que se sospeche que un pasajero pueda estar contagiado. Además, llevamos un "kit" sanitario adicional para estos casos.

4. Poder volar estos días es una experiencia única. Maravillosa y triste a un tiempo. En esos momentos se hace una idea de la magnitud de la crisis en que nos encontramos y yo particularmente di gracias a Dios por ser uno de los afortunados que tuvo la suerte de poder volar en estos días.

5. Las lecciones que se pueden extraer de esta crisis son muy variadas y van desde la necesidad de estar al día en nuestra formación, ya que la falta de vuelos hace que se pierda la experiencia, hasta las conclusiones que cada uno debe sacar de la fragilidad de nuestra situación laboral.