

La experiencia de una tripulación durante la DANA del 29 de octubre

“La recompensa es haber salvado esas vidas”

Elena de la Cal y Sonia Álvarez. *Comunicación COPAC*

El 29 de octubre la provincia de Valencia sufrió los efectos de una DANA que ha dejado más de 220 víctimas mortales, numerosas pérdidas materiales y miles de afectados. Aquella noche, cuando el impacto de la tragedia aún no podía calibrarse, un helicóptero de Salvamento Marítimo sobrevoló las zonas afectadas y su tripulación -comandante, copiloto, operador de grúa y rescatador- logró salvar la vida de 11 personas en unas condiciones operacionales de gran complejidad. Hemos hablado con los dos pilotos colegiados de ese vuelo, el comandante Javier “Chuky” Lozano y el copiloto Rodrigo Nieto, sobre una operación inédita, con enormes dificultades en medio de una las mayores tragedias naturales de la historia reciente de nuestro país. Su profesionalidad y espíritu de servicio queda patente en esta entrevista.

¿Cómo comienza todo, cómo os activan, qué información manejabais en el momento de despegar?

J.L. Fue todo caótico. El móvil que utilizamos de guardia no funcionaba y me llamó a mi móvil particular el jefe del centro, de la torre de salvamento, para decirme que no iba el teléfono, y es que se había caído todo. Tuvimos que entrar con los bomberos a

la base, porque estaba inundado todo el aeropuerto. Nos llamó la torre de salvamento diciendo que estaban recibiendo llamadas de personas en dificultades, que había gente en los árboles, en las farolas, encima de depósitos de combustible. En la azotea de Ikea dijeron que había 200 personas...Con lo cual, nos dijeron que cuando pudiéramos, saliéramos e

hiciéramos lo que pudiéramos. En principio, me dijeron que rastreáramos el pasillo Oeste y el Sur. El techo en el pasillo Oeste estaba entre 600 y 700 pies, visibilidad de 5.000-6.000 metros; ahí sube el terreno y era imposible porque nos íbamos a comer una montaña o unos cables. Así que propuse hacer el pasillo Sur, que es justo la rambla del Poyo, donde están los municipios más afectados. Realizamos el 90% de los entrenamientos de noche y la mitad de las veces salimos por ese pasillo, por lo cual lo conozco y sé los obstáculos que hay. La torre nos dijo que en principio hiciéramos un triaje, había tanta gente pidiendo ayuda que no tenían claro dónde tenían que mandarnos. Intentamos localizar a los que estuvieran en peores condiciones para, sobre la marcha, tomar la decisión de operar y hacer los rescates porque había muchos riesgos: cables, antenas...En definitiva, nosotros tuvimos que decidir al principio quién sí, quién no.

R.N. A mí me tocaba turno de noche y entraba a las diez y media. Sobre las 7 de la tarde estaba en el Centro Comercial Bonaire, y empezó a entrar agua en esa zona. A las siete y media nos quedamos atrapados y desde la

La tripulación

Francisco Javier Lozano Parrilla (1972), colegiado 5.628, es piloto de helicóptero en Avincis y Capitán del Ejército del Aire en excedencia con más de 6.000 horas de vuelo. Inicialmente destinado en el Escuadrón SAR del Ejército, posteriormente se incorporó al 43 Grupo realizando labores de extinción de incendios, donde fue instructor y probador del Bombardier 215T. Desde hace 17 años opera el AW139 con base en Valencia para Salvamento Marítimo. A lo largo de su trayectoria ha prestado sus servicios en emergencias como las inundaciones de Mozambique en el año 2000, el Prestige o los incendios de Galicia en 2006.

Rodrigo Nieto Garcinuño (1986), colegiado 7.209, es piloto de helicóptero en Avincis. Tiene más de 2.900 horas de vuelo y una experiencia profesional de más de 17 años en diferentes trabajos aéreos. Ha realizado labores de extinción de incendios tanto en España como en Chile a los mandos del Kamov. Así mismo, tiene más de una década de experiencia en vuelos sanitarios en Castilla y León, País Vasco y Galicia. Desde hace tres años y medio opera vuelos para Salvamento Marítimo, donde ha pilotado el Sikorsky S-76 y actualmente el AW139, con base principal en Vigo.

Junto a ellos, la noche del 29 de octubre, formaban parte de la tripulación Guillermo Peñales, operador de grúa, y Raúl Ares, rescatador.

planta de arriba veíamos cómo subía el nivel del agua. Fue súper impactante. Yo descarté salir de allí, porque era peligrosísimo, y avisé a la base de que no iba a poder llegar a trabajar, era físicamente imposible. Sobre las diez y media el agua estaba en su máximo nivel, dentro del centro comercial, después fue bajando, pero no había luz ni móviles. Luego me comunicaron que iban a intentar llegar la Guardia Civil y unos compañeros a ayudarme a salir de allí, porque sin ayuda era peligroso. Finalmente, conseguí llegar a la base sobre las dos y media de la madrugada. Por desgracia, fue imposible hacerlo de otra manera.

Mis compañeros tenían ya todo preparado y así salimos. Yo con menos información, pero tampoco quería perder tiempo, sabía que me estaban esperando. Y cuando despegamos lo que vimos era un panorama apocalíptico, todo a oscuras, miles y miles de luces pidiendo ayuda. Era tan impactante que lo tomamos con frialdad, nos aportaba más seguridad mantener la sangre fría, estar hiper concentrados y no dejarnos llevar por las emociones y la impresión de lo que estábamos viendo.

Personalmente, mis compañeros me transmitieron una tranquilidad increíble. Yo sabía que conocían la zona muy bien, todo se hizo de forma muy segura, siendo conscientes del peligro al estar fuera de nuestro entorno habitual, tomando todas las medidas de seguridad, yendo a alturas de seguridad antes de bajar, chequeando que no había ningún obstáculo, muy despacito, mucha calma, utilizando todos los medios que teníamos, la cámara, los focos más pequeños, el SX5 que es un foco muy potente.

Queríamos ayudar porque ya lo que veíamos era dantesco, pero también era muy complicado, había tanta gente pidiendo ayuda que era muy difícil filtrar. La situación era muy caótica y había que mantener la calma e ir buscando objetivos, y así poquito a poco fuimos rescatando hasta 11 personas y un perro.



Tripulación del AW139 que rescató a once personas la noche del 29 de octubre en Valencia. De izquierda a derecha: Raúl Ares, el rescatador; Rodrigo Nieto, copiloto; Javier Lozano, comandante, y Guillermo Peñuelas, el operador de grúa.

¿Erais el único helicóptero que estaba en el aire esa noche?

Efectivamente, éramos el único helicóptero. Eso nos daba la tranquilidad de saber que no había más aeronaves, y así solo teníamos que estar preocupados de obstáculos fijos. El primer vuelo fue a las 3:00 de la madrugada y el último lo terminamos sobre las 11:30 o 12 de la mañana.

¿Cuáles fueron las principales dificultades que encontrasteis?

J. L. Las antenas eran un peligro. Teníamos conciencia situacional en todo momento, pero estábamos por debajo de antenas de unos 400 metros

e intentaba no meterme en las nubes, que estaban muy bajas. Estábamos todo el rato orbitando a baja velocidad, pero todo estaba negro, y en un momento puedes no ver las antenas. Yo creo que soñaremos con esas antenas mucho tiempo. Los cables eran otro problema. Teníamos el FLIR para localizarlos y a través de la torre hablábamos con la gente en tierra como Guardia Civil y bomberos, para que nos confirmaran si había cables en esa zona o cerca. Bajábamos pie a pie en estacionario, la performance iba muy bien porque al estar el aeropuerto cerca repostábamos menos combustible de

“Cuando despegamos lo que vimos era un panorama apocalíptico, todo a oscuras, miles y miles de luces pidiendo ayuda. Era tan impactante que lo tomamos con frialdad, nos aportaba más seguridad mantener la sangre fría, estar hiper concentrados y no dejarnos llevar por las emociones y la impresión de lo que estábamos viendo”.

“Fuimos combinando todo para que saliera bien la operación, y afortunadamente pudimos apurar el combustible. Como teníamos el aeropuerto siempre muy cerca, pudimos jugar con el combustible hasta los mínimos para poder subir más gente y que el estacionario se hiciera con las performance óptimas para desarrollar la operación sin peligro”.



Helicóptero de Salvamento Marítimo en el aeropuerto de Valencia tras el paso de la DANA. Foto: Avincis

lo habitual para tener menos peso y tener más potencia, con lo cual bajábamos con un perfil de más capacidad y siempre estábamos preparados ante un posible fallo de motor.

Lo complicado era que no veíamos delante los obstáculos que teníamos, con lo cual intentábamos hacer el estacionario siempre muy alto para evitar golpear con algo que no veíamos, y también para evitar que el rescatador y la víctima dieran vueltas por el rebufo, porque en esos momentos se calmó el viento.

Otra complicación era que podíamos levantar FODs a la cola porque había mucha basura. En el aeropuerto teníamos que tener mucho cuidado en salir y entrar porque toda la plataforma estaba lleva de barro y FODs.

Fuimos combinando todo para que saliera bien la operación, y afortunadamente pudimos apurar el combustible, porque como teníamos el aeropuerto siempre muy cerca, pudimos jugar con el combustible hasta los mínimos para poder subir más gente y que el estacionario se

hiciera con las performance óptimas para desarrollar la operación sin peligro.

¿Cómo fue el reparto de tareas de la tripulación?

R.N. El operador de grúa iba manejando el FLIR con la cámara térmica, el rescatador iba manejando su search, y yo iba principalmente manejando el SX5, llevando comunicaciones, checklists de cada fase y monitorizando el vuelo. Volábamos mucho con modo ALT, porque el AW139 tiene radio height, para mantener la altura por radioaltímetro y también barométrica. En el mar usamos radio height, pero al estar en un entorno urbano había muchos desniveles y se nos acoplaba. Usábamos la altura barométrica, que es menos precisa y requiere más supervisión. Cuando el operador de grúa dejaba de manejar el FLIR lo empezaba a manejar yo, porque el mando llega a cabina también, y tenemos una pantalla en el cockpit. Compatibilizaba en esos momentos el FLIR con el SX5, con comunicaciones, y con monitorizar, sobre todo, el entorno.



Al final todos trabajábamos en conjunto para aportarnos seguridad. Comunicaciones ordenadas, disciplina, procedimientos, listas, supervisión y la cohesión que había entre el equipo; aunque yo era nuevo me adapté, y creo que los cuatro, dadas las circunstancias, hicimos un muy buen trabajo para ayudar lo más posible, pero desde la seguridad. Yo lo que más valoro y agradezco a mis compañeros es la tranquilidad, la profesionalidad, y sobre todo la seguridad que fueron capaces de aportar toda esa noche, a los tres vuelos, a pesar del cansancio, a pesar de estar fuera de nuestro vuelo habitual.

J.L. No sé si se ha hecho alguna vez en el entorno urbano una maniobra de estas características porque normalmente en las ciudades cuando pasa algo van los bomberos o Protección Civil. Era una operación un poco fuera de lugar, pero es que las circunstancias eran excepcionales, con lo cual nos fuimos adaptando, siempre siguiendo los procedimientos y con mucha calma.

Ayudaba mucho Rodrigo, que aunque no nos conocíamos mucho, es muy tranquilo y con mucha experiencia. El resto de la tripulación llevamos 17 años volando juntos. Poco a poco fuimos de menos a más, sintiéndonos cómodos, aunque los techos eran muy bajos y la visibilidad malísima.

El operador de grúa, Guillermo, y el rescatador, Raúl, tenían unas gafas de visión nocturna que utilizamos para búsquedas de pateras y de gente en el mar, pero no funcionaba esa noche por la calidad de la luz, porque al tener el techo tan bajo y estar todo a oscuras, no se podía ver nada. Entonces íbamos con el foco simplemente con la search. Yo mirando instrumentos para no meterme en nubes y evitar las antenas, y Rodrigo con el SX5 llevándome los rumbos e indicándome. Es decir, nos fuimos repartiendo las tareas dentro de la cabina.

Habéis hablado antes de la elección de a quién rescatar ¿Cuál era el criterio o cómo decidíais rescatar a una persona u otra?

R.N. A veces desde el aire es desde donde mejor puedes filtrar, y en este escenario tan particular, había muchos puntos de solicitud de ayuda, pero buscábamos los que realmente estuvieran en peligro para la vida. Por ejemplo, había gente encima de las azoteas pidiendo ayuda con luces; estaban muy asustados, pero no estaba en peligro su vida.

Buscábamos gente realmente muy al límite, y era muy complicado por la cantidad de peticiones de ayuda. Perdíamos mucho tiempo en ese triaje y entonces pedimos que nos facilitaran coordenadas concretas. Por ejemplo, que los bomberos nos dijeran donde veían a alguien atrapado en un sitio en concreto al que ellos no pudieran acceder. Así fuimos al puente de la Nacional 220, donde rescatamos a dos personas de una azotea con el agua ya en el tercer piso; el agua se había llevado todos los edificios de alrededor. Localizamos a algunos subidos a muros gracias a las coordenadas que nos facilitaban. La comunicación era

“Todos trabajábamos en conjunto para aportarnos seguridad. Comunicaciones ordenadas, disciplina, procedimientos, listas, supervisión y la cohesión que había entre el equipo. Creo que los cuatro, dadas las circunstancias, hicimos un muy buen trabajo para ayudar lo más posible, pero desde la seguridad. Lo que más valoro y agradezco a mis compañeros es la tranquilidad, la profesionalidad”.

“La experiencia te dice cuando tienes que tomar una decisión, dónde están tus límites y hay que saber parar. Para mí lo principal es que volvamos los cuatro miembros de la tripulación, porque si no, no hacemos nada. La seguridad ante todo y pudimos salvar a 11 personas y al perrete”.



Secuencia del último rescate realizado la mañana del 30 de octubre. Imágenes: Salvamento Marítimo.

muy caótica, también estaban todos muy desbordados, pero fue lo que más nos ayudó.

J. L. De hecho, cuando íbamos a rescatar a un camionero, que llevaba nueve horas en una valla metálica de cinco o seis metros, nos entró la llamada de las cuatro personas y el perro que estaban en dos edificios en medio del Turia. En todo momento íbamos con el tren abajo, pero al llegar allí recuerdo que le dije a Rodrigo que activara la flotabilidad, por si nos íbamos al agua, porque aquello era como el mar. Nos pidieron ayuda inmediata, porque se estaba resquebrajando el edificio. La policía, los bomberos, no podían hacer nada, era imposible desde la orilla, y sacamos de un edificio a dos personas y del otro a otras dos personas y al perro. Si vamos cinco minutos más tarde ya no están.

Ahí apuramos combustible, repostamos en el aeropuerto y salimos de nuevo. Rescatamos a tres chicas y dos guardias civiles, que llevaban 17 horas aislados en Aldaya, los dejamos y fuimos a por el camionero de la valla que estaba desesperado. El último rescate fue un hombre mayor de 84 años con un ictus, que sacamos ya al amanecer.

R.N. Realizamos tres vuelos y rescatamos a seis en el primero, a cuatro y el perro en el segundo y al

señor mayor en el último vuelo. Los dos primeros vuelos fueron totalmente a oscuras. Además de la mala visibilidad del techo bajo, cuando enfocabas con los focos había como calima que te impedía ver.

En el último vuelo ya por la mañana ¿qué os encontrasteis?

R.N. Esperábamos con ansia que amaneciera pensando que la visibilidad mejoraría, pero resulta que se cerró más la niebla todavía. Probablemente había mucha humedad debido al desbordamiento del río y se condensó y al amanecer se puso la cosa complicada. De hecho, el último vuelo lo tuvimos que retrasar 15-20 minutos porque se había puesto realmente feo.

J.L. Cuando se hizo de día nos costó entrar ya en el aeropuerto porque el techo bajó a 400 pies, casi no veíamos el aeropuerto y luego ya se puso el campo en instrumental, había 300 pies de techo y 2000 de visibilidad, con lo cual no podíamos salir en visual. Ahí empezaron a llegar nuestros compañeros del 112 y querían salir ya, pero yo insistía en que no se veía nada. Con esa presión hay que tener calma y seguir con la cabeza fría. Es lo que se llama en CRM la presión añadida, con los que acababan de llegar y querían salir para ayudar, el operador de grúa que quería sacar al hombre con el ictus, pero era el momento más peligroso.

Hubiera sido un error no haber esperado un poquito.

R.N. El ansia de ayudar a veces te puede llevar a cometer un error, pero hay que mantener la sangre fría y había que esperar un poco, aunque sea duro, pero era muy peligroso. Nos valió la experiencia de estar toda la noche volando para hacerlo todo muy tranquilos, controlando todo muy bien y todavía más por la mañana curiosamente con peor visibilidad. En ese momento también estábamos ya atentos al cansancio, pendientes unos de otros porque llevamos toda la noche volando con mucha adrenalina.

J.L. Yo me estresé personalmente más de día, porque empezaron a salir todos los helicópteros del 112 y los bomberos, teníamos bruma y estábamos todos a la misma altura. Nosotros en el TCAS veíamos los helicópteros que estaban alrededor, en una zona muy pequeña, siempre a la misma altura y muy cerca, mientras sacábamos a un señor a 170 pies, con una torre de alta tensión al lado, enfrente del Hospital La Fe, donde querían ir algunos helicópteros. No había coordinación, pero finalmente se puso una frecuencia de coordinación 135 para que nos coordináramos entre nosotros.

R.N. Fue lo más estresante, es verdad. Se sumaba el cansancio de toda la noche volando, la peor visibilidad de



día, la falta de coordinación. Estábamos saturando la frecuencia del aeropuerto, porque seguía habiendo tráficos de pasajeros, de línea regular. Con una frecuencia paralela entre nosotros íbamos hablando, pero era muy caótico, porque nos desplazábamos en una zona muy concreta, y había riesgo de colisiones en vuelo. Yo he volado mucho en incendios y me recordaba a esos momentos, pero ahí los carruseles están bastante ordenados y controlados, y aquí era más caótico, pero no hubo ningún susto en ese sentido.

J.L. Esa mañana rescatamos al hombre con el ictus. Lo tuvimos que sacar por la azotea, era imposible evacuarlo por tierra, porque estaba inundado todo, y al hombre con 84 años lo subió a la azotea Raúl el rescatador con la ayuda de unos policías locales. En la mayoría de rescates usamos la eslinga, que es lo más rápido, lo más efectivo cuando no hay lesiones, y aquí en principio eran todo hipotermias. También usamos la cesta, pero ahí el rescatado sube solo. En este caso, como el hombre era muy mayor, y la zona era muy confinada, usamos el triángulo de evacuación, que es como una especie de pañal de tela, que se utiliza con los niños o con las personas más delicadas, para evitar que la eslinga les haga daño en las axilas, o que vayan solos en la cesta. El hombre se cogió a Raúl y no lo soltó

hasta el hospital, estaba aterrado. El triángulo permite que suban juntos y que no le produzca laceraciones en las axilas.

¿Qué lecciones has sacado de esta experiencia tanto a nivel profesional como a nivel personal?

J. L. Yo llevo 32 años en esto y aunque pienso que no me afecta, luego cada uno lo gestiona como puede. Estoy hablando con los compañeros, montando vídeos de esos vuelos para reafirmarme en lo que hicimos porque esto no se ha hecho nunca, por lo menos en España. Están todas las conversaciones grabadas y se nota cómo trabajamos esa noche. Yo he estado en otras catástrofes, pero tengo grabadas las imágenes de ese día cuando amaneció y vimos cómo estaba todo; no se puede explicar. Profesionalmente creo que lo que más ayudó es la conciencia situacional, haber trabajado tanto tiempo con la misma gente, excepto Rodrigo, que aportó mucha calma. 17 años con los mismos compañeros, que son amigos, te da confianza para que saliera todo bien, y 17 años con la misma máquina que conocemos al dedillo; le sacamos el rendimiento al 100%, al 150% esa noche. También fue clave tener el aeropuerto tan cerca para gestionar el peso de combustible, para dar las performance óptimas y estar en estacionario sin problemas.

Ya por la mañana, tras dejar en el hospital La Fe al hombre del ictus nos asignaron otra zona, pero ya había más helicópteros volando, no tenía claro si el combustible llegaba y dije hasta aquí. Habíamos hecho más de lo que podíamos y nos dimos la vuelta.

La experiencia te dice cuando tienes que tomar una decisión, dónde están tus límites y hay que saber parar. Para mí lo principal es que volvamos los cuatro miembros de la tripulación, porque si no, no hacemos nada. La seguridad ante todo y pudimos salvar a 11 personas y al perrete. La recompensa es haber salvado esas vidas. El otro día estuve con dos de los que salvamos, un padre y un hijo, que estaban a punto de irse arrastrados por la corriente, mientras la policía y los bomberos les veían y no podían hacer nada, ya los daban por perdidos. Ellos ya se habían despedido, pero los rescatamos. Y cuando te lo cuentan.... Quiero destacar también el trabajo de la tripulación de día que se quedó toda la noche, porque no podía salir del aeropuerto, pero también se quedó con todos los que rescatamos, ofreciéndoles ropa, ducha caliente, café... Para acelerar la maniobra no era viable ir al hospital y les dejábamos en el aeropuerto y la tripulación saliente les llevaba al hangar y se hicieron cargo de las personas que estaban ahí desvalidas, en shock, con hipotermia. ■