

Tripulaciones para salvar vidas



Los miembros del 803 Escuadrón del Ala 48 mejoran sus capacidades a bordo de los nuevos helicópteros «todo tiempo» *NH-90 Lobo*

[profesionales]



ENTRE los componentes de la tripulación de un helicóptero *NH-90 Lobo* del 803 Escuadrón del Ejército del Aire existe un vínculo profesional, rayano también en lo personal, que se fundamenta en una confianza operativa mutua. Como destaca el capitán Alegre, comandante de la aeronave, es la clave que «garantiza el 100 por 100 de fiabilidad» en el buen hacer de cada uno de sus miembros: dos pilotos, un mecánico de apoyo al vuelo y operador de grúa, dos rescatadores-tiradores y un enfermero. Esa interrelación —tan segura e indestructible como el cable de acero que se descuelga de la grúa de rescate ubicada en el portalón de la aeronave— se extiende desde la cabina de vuelo, continúa por la bodega, se abre al vacío a través de sus puertas laterales hasta llegar al suelo y, de nuevo, vuelve a ascender. Es el *hilo conductor* que permite salvar vidas asistiendo a las víctimas de accidentes tanto en tierra como en alta mar en el marco de las misiones de Búsqueda y Salvamento (SAR, por sus siglas en inglés); estabilizando bajas en combate para su aeroevacuación médica (MEDEVAC); o recuperando, por ejemplo, un piloto derribado en territorio hostil, las llamadas misiones de *Personal Recovery*. Ese «flujo de trabajo basado en una coordinación extrema entre nosotros», como lo define el teniente Lozano, copiloto, también resultaría esencial si fuera necesario realizar una operación aérea especial para infiltrar un comando tras las líneas enemigas.

La llegada a la base aérea madrileña de Cuatro Vientos de los seis primeros *NH-90* del total de doce asignados al 803 Escuadrón del Ala 48, en sustitución de los veteranos *Super Puma*, no solo va a potenciar todas estas capacidades, sino que, además, cambiará su orden de prioridad. Hasta ahora la unidad tenía como rol principal las operaciones SAR. La transformación al *Lobo* permitirá conservar esta actividad manteniéndose en alerta las 24 horas del día durante todo el año, así como la de MEDEVAC —certificada también ya en el nuevo aparato— pero se harán en un segundo plano, por detrás de las de *Personal Recovery* y de Operaciones Aéreas Especiales, que pasarán a ser las principales. «Alcanzaremos estas dos capacidades en junio y finales de este año, respectivamente», afirma el coronel Gonzalo José Martí, jefe del Ala 48, quien destaca «la tranquilidad que ofrece un helicóptero *todo tiempo* a su tripulación a la hora de volar, es decir, también en condiciones adversas».

Sus 17 pilotos hablan del «cambio en la filosofía de vuelo» que supone ponerse a los mandos de la nueva plataforma. «La carga de trabajo en cabina se ha reducido para centrarnos mucho más en la misión», afirma el capitán Alegre. «Hemos pasado de un helicóptero analógico a otro totalmente digital», apunta el teniente Lozano. Además, «van a mejorar muchísimo las capacidades de asistencia médica a bordo», señala el capitán Cortés, enfermero, como también «los niveles de seguridad durante las maniobras de inserción y extracción de los compañeros y del personal rescatado gracias a la nueva grúa», dice su operador, el sargento primero Arnáiz.

«La disponibilidad operativa del *NH-90* es ya muy superior a la que teníamos con el *Super Puma* para realizar todas nuestras misiones», remacha el coronel Martí. «Eso sí, a la espera de la llegada del tan ansiado simulador».

José Luis Expósito
Fotos: Pepe Díaz



■ Capitán Alegre y teniente Frías. Pilotos

«LA COORDINACIÓN ENTRE NOSOTROS ES ESENCIAL»

EL capitán Raúl Jiménez Alegre es comandante de *Super Puma* desde 2014 en el 803 Escuadrón. Ahora «maneja palanca» en el asiento derecho de la cabina del *NH-90*. Es uno de los dos primeros pilotos de la unidad transformados a la nueva aeronave. A su izquierda, oficia como segundo de a bordo el teniente Víctor Lozano Frías, recién aterrizado en el Ala 48 procedente de la Escuela de Helicópteros de Armilla (Granada). Su experiencia en Cuatro Vientos alcanza las 30 horas de vuelo en *Super Puma*, adquiridas «para familiarizarme con helicópteros pesados», dice, antes de que iniciara su plan de instrucción en el *Lobo*, ya completado. Ahora se encuentra inmerso en la fase de adiestramiento: «Iré ganando capacidades a base de tiempo ejecutando cada vez más y más misiones hasta alcanzar la aptitud de comandante del *NH-90*», explica el teniente Lozano con entusiasmo.

«El piloto de mayor experiencia es el que vuela, quien toma las decisiones y sobre el que recae toda la responsabilidad de la misión», subraya el capitán Alegre. A priori, es el puesto más complicado, pero «también lo es la coordinación con todos los miembros de la tripulación y el resto de los medios que participan en la operación», señala el teniente Lozano refiriéndose a su labor como copiloto.

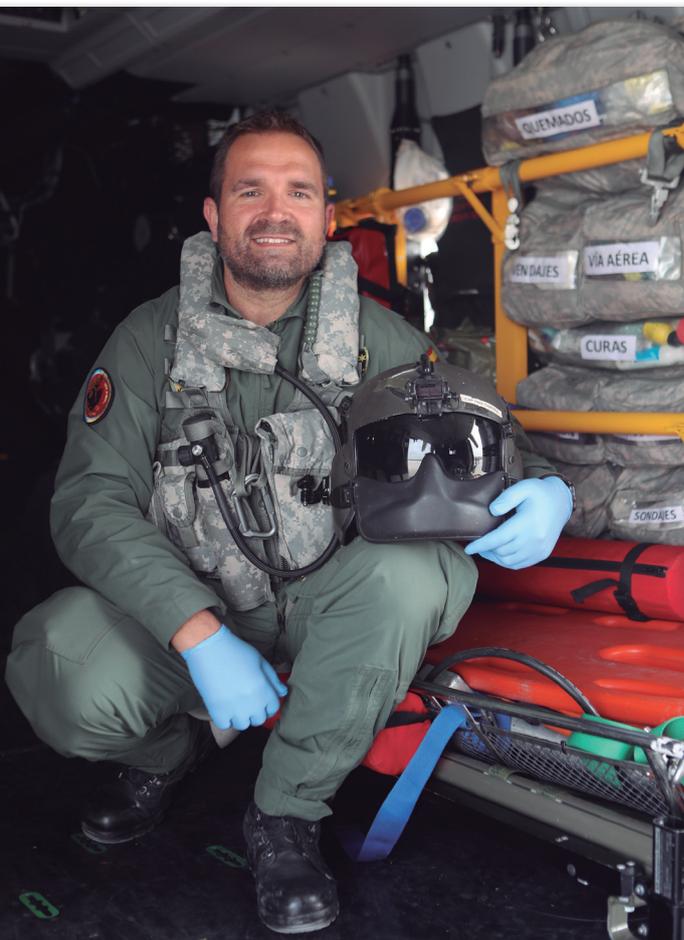
■ Sargento Arnáiz. Operador de grúa

«EN MISIONES SAR SOMOS IMPRESCINDIBLES»

HACE un año y tres meses «tuve una oportunidad y la aproveché», dice el sargento Javier Arnáiz Oubiña. «Quería volar». Cambió entonces de destino, la base aérea de Getafe, y de especialidad, la de automoción, «para convertirme en mecánico de apoyo al vuelo y en el primer operador de grúa de la unidad que se ha soltado directamente en el *NH-90*», explica. «El resto de mis compañeros ha alcanzado esta capacidad reconvertidos del *Super Puma*», añade sin atribuirse ningún mérito, pero asumiendo como «un reto» su nuevo enfoque profesional.

«La figura del tercer tripulante [mecánico] durante la navegación no existe en el *Lobo*», aclara, por lo que la función «de apoyo al vuelo» se centra en las inspecciones del aparato antes del despegue y tras su aterrizaje. En el aire, durante los tránsitos, «voy sentado tras los pilotos echándoles una mano. Seis ojos ven más que cuatro». Como operador de grúa asume el control del helicóptero durante toda la maniobra de rescate, «desde cero, cuando tenemos ya el objetivo a la vista, hasta su recuperación a bordo». De su pericia depende la seguridad de sus compañeros en su descenso y ascenso y de la extracción del herido. «En misiones SAR somos imprescindibles».





■ Capitán Díaz Cortés. Enfermero
**«EL 803 ESCUADRÓN
 ES UNA UNIDAD MUY
 ATRACTIVA»**

CON 14 años dedicados a las Sanidad Militar, el capitán Eduardo Díaz Cortés asegura disponer de «una visión global y completa del trabajo de enfermero en las Fuerzas Armadas». Primero en una unidad acorazada, a continuación, en una fragata y desde hace tres años en el 803 Escuadrón. En misiones SAR forma tándem con un rescatador con el que desciende amarrado a un cable de acero hasta alcanzar y atender a las víctimas de accidentes. Cuando se trata de una aeroevacuación médica en zona de combate o si interviniese en una operación de *Personal Recovery*, su misión consistiría en estabilizar las bajas.

«El 803 es una unidad muy atractiva», destaca, por sus misiones y porque «nos encontramos inmersos en la consolidación de un nuevo proyecto», la transformación al *NH-90*. «Estamos siendo pioneros», afirma ilusionado. Además, trabaja en la definición de las distintas configuraciones médicas que ofrece la bodega del *Lobo*, que permite la instalación de hasta doce camas y, sobre todo, de equipos avanzados de teleradiología con los que atender a personal crítico durante el vuelo, «una capacidad que veremos potenciada».

■ Cabo primero Aparicio y cabo Rosuero.
 Rescatadores/tiradores

**«FORMAR PARTE DE ESTA
 TRIPULACIÓN ES UN
 PRIVILEGIO»**

«**N**UESTRO objetivo es contribuir a salvar vidas», coinciden en asegurar el cabo primero José Daniel Aparicio Morcillo y el cabo Borja Rosuero Cebrián, bien como rescatadores, para descolgarse del helicóptero acompañando al enfermero o portando una camilla hasta el herido en misiones de Búsqueda y Salvamento; bien como tiradores, proporcionando cobertura al sanitario mientras estabiliza las bajas en zona de conflicto antes de su aeroevacuación. Asomados a las puertas laterales del helicóptero son también los *sensores* de estacionamiento de los que se sirven los pilotos durante las tomas críticas o para posicionarse en las mejores condiciones sobrevolando una zona confinada.

El cabo Rosuero lleva a gala ocupar «un puesto que tiene mucho prestigio entre el personal de tropa». Además, «muy valorado en la unidad, sobre todo, entre los oficiales», corrobora el cabo primero Aparicio, expresando una de las muchas razones por las que eligió un destino tan operativo tras pasar por la Guardia Real y la UME. «Formar parte de la tripulación del *Lobo* es un privilegio», afirma su compañero, anteriormente destinado en el EADA y también en la UME.

