

ASPUHEL XXXI:

RESCATE EN ZONA HOSTIL

Francisco Antonio Barbancho Leal. Comandante. Infantería.

A las 22:23 del 3 de agosto de 2012 un helicóptero del destacamento de helicópteros del Ejército del Aire (HELISAF) en Afganistán que realizaba una evacuación sanitaria para recuperar unas bajas de una unidad de zapadores del Ejército estadounidense, sufrió un accidente a 50 Km al norte de Bala Murghab.

EL ACCIDENTE

A las 20:29 del viernes 3 de agosto la *Patient Evacuation Coordinator Cell* (PECC) del Mando Regional Oeste (RC-W) asignó al destacamento español de HELISAF, una misión de aeroevacuación de dos heridos por la explosión de un *improvised explosive device* (IED), dos militares estadounidenses clasificados como categoría B, en un punto al norte de Bala Murghab. Además se iba a aprovechar la misión para llevar suministros al convoy del que formaban parte los heridos (alimentos, agua y munición).

A las 20:50 la patrulla MEDEVAC (*Medical Evacuation*) de HELISAF, compuesta por dos helicópteros Súper Puma despegó de Camp Arena en Herat.

A las 22:20 la patrulla localizó el lugar del incidente (*point of incident*: POI) designado en el informe «9-líneas». Tras contactar por

radio, la aeronave medicalizada reconoció el área y realizó una aproximación para ejecutar una toma en polvo. Mientras el punto dos de la patrulla proporcionaba seguridad.

Una vez en tierra, y antes de disiparse la nube de polvo, el suelo cedió bajo la rueda trasera izquierda del tren de aterrizaje, el aparato se inclinó hacia ese lado y volcó. La tripulación realizó una parada de emergencia de la aeronave, y tras una primera evaluación de daños, se comprobó que nadie había resultado herido.

A las 22:25 en Herat, la sección de operaciones de HELISAF recibía una llamada, vía teléfono satélite Iridium, del segundo aparato de la patrulla en la que se comunicaba que el helicóptero líder había volcado en la zona de toma.

El helicóptero de escolta había intentado por dos veces aterrizar en las proximidades

del helicóptero accidentado para evacuar a la tripulación, pero la gran cantidad de polvo que se levantaba al intentar el aterrizaje había frustrado la toma en las dos ocasiones.

Finalmente, el comandante de la aeronave siniestrada contactó con su helicóptero acompañante y le confirmó que toda la tripulación estaba en buen estado. Así mismo, y ante la falta de combustible, le ordenó dirigirse a Qala i Naw, a la base española situada a 100 Km al sur del POI.

A las 22:30, ASPUHEL (Afghanistan Spanish Unit of Helicopter) recibió la noticia del accidente e inmediatamente alertó a todo el personal. El Centro de Operaciones Conjunto (JOC) del RC-W actualizó los últimos datos del accidente.

Conocidos los primeros datos suministrados por el Destacamento de Helicópteros del Ejército del Aire (HELISAF), la plana mayor

de ASPUHEL comenzó a diseñar la misión de rescate.

A las 23:25 ASPUHEL elevó una propuesta de actuación al RC-W.

LA MISIÓN

La operación se planteaba en dos fases: La primera consistía en rescatar a la tripulación siniestrada y evacuarla a una base segura; y la segunda, recuperar en carga externa el helicóptero accidentado.

La propuesta fue aprobada con la limitación de no entrar en la zona del accidente con medios de visión nocturna. Había que esperar al amanecer.

HELISAF comenzó a preparar un equipo de siete personas para desmontar el mayor número de componentes del helicóptero accidentado. Era necesario aligerarlo, para poder ser extraído en carga externa por un helicóptero Chinook de ASPUHEL.



El helicóptero Super Puma accidentado sufrió importantes daños



Aproximación del Chinook al POI (*point of incident*) llevando a los equipos que prepararían el Super Puma accidentado para su traslado en carga externa.

ASPUHEL alistó, a su vez, un equipo de cargas formado por siete miembros para poner el Súper Puma en disposición de ser helitransportado en carga externa.

Mientras, la tripulación accidentada permanecía junto a su helicóptero y había recuperado todo el material médico de la aeronave. La oficial médica con el equipo disponible había reconocido al resto de la tripulación, confirmando que nadie estaba herido, así como al personal del Ejército estadounidense que iban a evacuar.

Para cumplir la primera fase de la operación, un helicóptero con los equipos de recuperación de HELISAF y de cargas de ASPUHEL, aterrizaría en la zona. Los equipos abandonarían la aeronave y ayudarían a subir a ese mismo helicóptero a la tripulación siniestrada. El punto de la patrulla proporcionaría protección.

Posteriormente, en la segunda fase se trataría de rescatar en carga externa el helicóptero accidentado.

Los problemas a los que había que enfrentarse eran múltiples. El primero era que ninguno de los componentes de HELISAF había izado nunca un Súper Puma. En segundo lugar, había que evaluar si el helicóptero era rescatable y, si era así, ASPUHEL debía preparar un amarre seguro, que hiciese que la carga fuese estable en vuelo y permitiese el izado desde una posición horizontal a una vertical sin que se produjera un vuelco. Si el dictamen del equipo de cargas de ASPUHEL no era favorable, se debía solicitar su voladura.

El tercer problema era el peso del helicóptero siniestrado. Se calculó que dadas las condiciones de altura y temperatura de la zona, y repostando la cantidad mínima de combustible necesaria, el

límite de carga que podría soportar el Chinook sería de 6.000 Kg. Para llegar a ese peso máximo el equipo de recuperación de HELISAF debía desmontar todos los equipos posibles.

Finalmente, basándose en los antecedentes de la operación frustrada de rescate del Súper Puma HD.21-6 accidentado en 2007, el factor tiempo era clave. Los informes de inteligencia indicaban una fuerte presencia de insurgentes en la zona.

A las 23:11, dos helicópteros norteamericanos Black Hawk aterrizaron en la zona del accidente y evacuaron al personal estadounidense herido que debía haber sido evacuado por el helicóptero español accidentado.

LA OPERACIÓN

A las 02:00L del 4 de agosto, los helicópteros de ASPUHEL despegaron hacia Qala i Naw. La patrulla estaba compuesta por dos Chinook

con treinta y cinco personas a bordo.

Tras un vuelo de una hora con gafas de visión nocturna, BlackBear 70 (denominación táctica de la patrulla de Chinook) se preposicionó en la base operativa avanzada (FOB) Ruy González de Clavijo, en Qala i Naw. Una vez en tierra se contactó con la tripulación del punto dos de la patrulla de HELISAF, que proporcionó información sobre la situación del helicóptero y las particularidades de la zona de toma.

Son las 05:00L, BlackBear 70 despegó hacia la zona del accidente.

A las 05:55, con las primeras luces del día, el Chinook que transporta los equipos de mecánicos y cargas aterriza en la zona, desembarca el personal y rescata a la tripulación siniestrada.

Aprovechando el aterrizaje de este helicóptero, se realiza un reconocimiento y eva-



Preparación de la carga externa. Obsérvese la robustez de las eslingas



Enganche e inicio del rescate.

La nube de polvo originada al despegue, que escasamente salva el Chinook, es un factor de riesgo añadido a la dificultad inherente de esta misión.

luación de la zona de toma y se observan las enormes dificultades para recuperar el Súper Puma, debido fundamentalmente a las condiciones de polvo extremo que impedirán la visión del helicóptero que vaya a realizar la carga externa.

La patrulla BlackBear 70 se recupera en la FOB Columbus en Bala Murgab. Allí un equipo médico del ROLE 2 reconoce a los nueve tripulantes rescatados.

Según las instrucciones acordadas, el equipo de recuperación, situado sobre el helicóptero volcado, se pondría en contacto con la patrulla del Chinook una vez que el aparato estuviese en disposición de ser izado. Si la comunicación no era posible, BlackBear 70 llegaría a la zona dos horas después, a las 07:55.

En la zona del accidente los equipos de mecánicos y cargas comienzan el desmontaje y preparación del helicóptero.

Son las 06:58 cuando al norte de la zona del accidente estalla una granada. Los equipos abandonan la zona de trabajo y se reúnen en los puntos, fijados con anterioridad, en las proximidades del convoy norteamericano, estableciéndose en defensiva. El personal estadounidense responde al fuego enemigo con fuego de ametralladora y mortero.

A esa misma hora, 06:58, la patrulla del Chinook está preparándose para el despegue. Desde HERAT, el oficial de operaciones de AS-PUHEL comunica que la zona del helicóptero siniestrado está recibiendo fuego indirecto, posiblemente un ataque con morteros. Se prohíbe entrar en la zona hasta que cese el fuego.

A las 07:29 el RC-W declara el hecho «acción prioritaria (PRI PC)».

El ataque finaliza las 07:40.

Pocos minutos después, a las 07:51, se oye una segunda explosión, esta vez un ataque

con dos granadas de RPG. Varios insurgentes son avistados.

A las 08:01, dos helicópteros de ataque Mangusta AW-129 son enviados a la zona. Desde ese momento, dos aviones no tripulados (UAV) artillados sobrevuelan el área.

Infructuosamente, empleando todos los medios de enlace disponibles, se intenta contactar con el personal desplegado en el helicóptero. Finalmente, y a través de un teléfono vía satélite, se consigue enlazar con ellos, que confirman el cese del ataque; no tienen bajas y continúan con las labores sobre el helicóptero.

Durante esta espera en Bala Murghab se ha ido perfeccionando el plan inicial para rescatar el helicóptero. En primer lugar, se decide usar más prolongas de izado. Esta altura extra dará unos segundos más de margen hasta que la nube de polvo envuelva el helicóptero de rescate; sin embargo esta decisión acarrea otra serie de problemas:

- Usar tantas prolongas, un total de seis (100 ft), supone que hacer estacionario a esa altura resulte muy complicado, ante la ausencia de referencias. Nunca se ha intentado hacer una carga externa con una prolonga tan larga.
- El equipo de cargas, que tiene que enganchar el helicóptero, tendrá apenas unos segundos para recoger la prolonga, engancharla al helicóptero y alejarse de él.
- En el caso que la prolonga se parta, esta podría saltar hasta el rotor del Chinook y engancharse en él.
- Además, el peso de la carga obliga al Chinook a operar al límite de sus prestaciones, sin dejar ningún margen de error a la hora del enganche y posterior movimiento.

Para facilitar la salida del helicóptero de rescate, una vez enganchado el Súper Puma, se decide colocar dos vehículos adelantados y a la izquierda del aparato siniestrado, con la esperanza de que el polvo los cubra después. Estos vehículos, separados 40 y 80 metros respectivamente, servirán para jalonar el movimiento del Chinook cuando, una vez enganchado el Súper Puma, la zona se cubra totalmente.

Ante la certeza de que los equipos posicionados sobre el helicóptero siniestrado se encuentran bien, se decide volar desde Bala

Murghab a Qala i Naw para recoger las prolongas y dejar allí a la tripulación rescatada.

Son las 09:00 cuando los dos Chinook aterrizan en la FOB Ruy González de Clavijo, en Qala i Naw. Las tripulaciones llevan 27 horas sin dormir, aunque nadie parece acusarlo.

Mientras se preparan los helicópteros, se realiza una nueva carta de prestaciones para determinar la cantidad máxima de combustible que se puede repostar. Los cálculos indican que apenas habrá combustible para permanecer en la zona cinco minutos. Además será necesario operar el helicóptero rozando su límite hasta que alcance la velocidad mínima de sustentación.

Mientras tanto, la zona es atacada de nuevo. Son las 09:10.

Nuevamente se ordena permanecer a la espera. Dos helicópteros de ataque despegan desde Qala i Naw para apoyar a los equipos desplegados junto al helicóptero. Al no tener enlace con las tropas en tierra, los helicópteros regresan sin realizar el apoyo.

Obtenida la autorización para volver a la zona, se asignan a ASPUHEL dos helicópteros de ataque con la misión de escoltar a la patrulla del Chinook y proteger el área durante la carga.

Son las 10:00 de la mañana. La patrulla está arrancando, cuando, un nuevo hostigamiento se produce en la zona. De nuevo se aborta el despegue.

EL RESCATE

A las 11:00 el JOC RC-W da el ataque por concluido y autoriza la operación.

A las 11:20 la BlackBear 70, compuesta ahora por dos helicópteros Chinook y dos helicópteros de ataque Mangusta, despegan de Qala i Naw. Cinco minutos antes de entrar en la zona, el jefe de la misión ordena a los helicópteros de ataque que se adelanten para asegurar aquella. A las 11:55 los helicópteros de ataque sobrevuelan la zona y ponen en fuga a un nuevo grupo de insurgentes que se agrupaba para atacar.

Un minuto después, el primer Chinook entra en zona para realizar la carga. El helicóptero se aproxima a 120 pies sobre el suelo, y suelta la prolonga a unos 200 metros del helicóptero

accidentado. La aproximación se realiza guiada por el mecánico jefe de aparato, hasta que este, debido al polvo, deja de ver el suelo. El piloto a los mandos, que tampoco puede ver el suelo, continúa su aproximación al helicóptero accidentado, guiándose por los vehículos colocados como jalones y tratando de mantener estacionario tomando como referencia las montañas lejanas.

La nube de polvo provoca que el equipo de tierra pierda de vista la prolonga. «Afortunadamente» esta golpea al jefe del equipo de cargas, que consigue atraparla. Rápidamente enganchan la prolonga al helicóptero y corren

a protegerse debajo de un vehículo. El polvo en ese momento comienza a envolver la cabina de los pilotos.

Con mucha suavidad, el piloto a los mandos comienza a aplicar potencia. Poco a poco, el Chinook se desplaza hacia la izquierda para situarse sobre la carga y comenzar el izado. En ese momento, el polvo ya cubre totalmente la cabina. Con la carga suspendida, y trabajando al límite de potencia, el Chinook comienza a desplazarse hacia adelante para ganar velocidad y poder despegar.

El terreno es muy compartimentado y solo permite volar a lo largo del valle para obtener velocidad. Esta compartimentación del terreno hace muy vulnerable al Chinook, que tiene que volar muy despacio, sin poder ganar altura, por una ruta muy definida, sin posibilidad de maniobrar y ofreciendo una gran silueta desde las alturas cercanas. Afortunadamente los helicópteros de ataque protegen su movimiento.

Finalmente, con sustentación traslacional, el piloto a los mandos puede reducir potencia antes de que se cumplan los diez minutos de potencia disponible. El Chinook ahora vuela en «arco verde», aunque si fallara alguno de los motores no podría mantenerse en vuelo.

Tal como se acordó, uno de los helicópteros de ataque abandona la zona para escoltar al que lleva la carga hacia Qala i Naw, mientras que el otro Chinook de la patrulla aterriza para recoger al personal del equipo de cargas y el material desmontado. El segundo helicóptero de ataque protege el embarque.

El vuelo hacia Qala i Naw se realiza a muy baja velocidad, entre 50 y 70 Kts debido a que la carga se muestra muy inestable. El fuerte viento reinante, unos 30 Kts, al soplar en cola permite una velocidad sobre el suelo cercana a los 90 Kts.

Finalmente se aterriza en la FOB Ruy González de Clavijo en Qala i Naw a las 12:37. Diez minutos después el segundo Chinook y su escolta llegan a la FOB.

EL REGRESO A HERAT

En Qala i Naw se desmontan cuatro de las seis prolongas con las que se ha rescatado el helicóptero siniestrado, y se procede a realizar una nueva carta de prestaciones para repostar



Traslado a Qala i Naw.

Véase la longitud de las eslingas que fue necesario emplear



El Super Puma accidentado de HELISAF finalmente se recupera sobre la FOB de HERAT.

el mínimo combustible necesario para alcanzar la base de Herat.

Esta nueva carta muestra que, a la velocidad de 50-70 Kts que permite el vuelo con la carga externa, no habrá combustible suficiente para llegar a Camp Arena en Herat.

El viento dominante sopla del norte. Este viento de 30 nudos permitiría que, de mantenerse constante durante todo el trayecto, se alargase el alcance del helicóptero hasta Herat. Sin embargo, si tras sobrepasar las montañas que separan Qala i Naw de Herat, el viento cesa o cambia de dirección, el helicóptero se quedaría sin combustible antes de llegar a la base.

Basándose en estos datos se decide repostar el Chinook con el máximo combustible que permite la carta de prestaciones y proceder a Herat.

A las 13:35 la patrulla despegó de Qala i Naw con la carga enganchada.

Se cumplen las previsiones de viento. Sobrevuelan las montañas con viento en cola, y el helicóptero consume el combustible previsto. A las 14:20 contacta con la torre de control del aeródromo de Herat para pedir instrucciones para el aterrizaje.

A las 14:42, dieciséis horas después de producirse el accidente, la patrulla compuesta por dos Chinook, un Súper Puma en carga externa y el punto dos de la patrulla MEDEVAC aterrizan en Camp Arena sin novedad. ■