SERVICIOS DE EMERGENCIA

REVISTA TÉCNICA PARA PROFESIONALES DE LOS SERVICIOS MÓVILES DE EMERGENCIA

NÚMERO 24
III TRIMESTRE 2022

FIREBULL DE MAGIRUS, CAPAZ DE LUCHAR CONTRA EL FUEGO EN CUALQUIER LUGAR

SACYL RENUEVA SU FLOTA CON MERCEDES-BENZ SPRINTER

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

MAGIRUS

CON VISIÓN DE FUTURO DESDE TODAS LAS PERSPECTIVAS

El TP-Logistics con unidad de control de vehículos (VCU)

Móvil, autosuficiente y altamente flexible - tanto en tierra como en aire: El TP-Logistics con unidad de control de vehículos (VCU) de Magirus representa el inicio de una nueva era en todos los aspectos. Combina la tecnología de la comunicación, el control y la logística con visión de futuro en un vehículo de extinción de incendios multifuncional. Las tecnologías innovadoras como los drones y la robótica, así como el funcionamiento digital y la gestión de flota, están totalmente integrados. En combinación con los sistemas de extinción Magirus de alto rendimiento y las capacidades variables y logísticas, el TP-Logistics VCU garantiza la máxima flexibilidad y seguridad en cualquier situación. ¡Experimente la #NextGenerationFirefighting de Magirus!

Más sobre el TP-Logística VCU

LA IMPORTANCIA DEL RECONOCIMIENTO PARA LOS TÉCNICOS DE EMERGENCIAS SANITARIAS

El reconocimiento profesional de los Técnicos Sanitarios es una tarea pendiente en nuestro país. En enero de este año, la Asociación de Técnicos de Enfermería, Emergencias Sanitarias y Sociosanitarios (Aetesys) recordó que los Técnicos en Emergencias Sanitarias son "personal cualificado", tal y como lo recoge la Ley de Ordenación de Profesiones Sanitarias, recordando además que estos profesionales "se esforzaron al máximo en una crisis sanitaria sin precedentes" tras la irrupción del COVID en España.

Por su parte, el Sindicato de Técnicos de Enfermería (SAE) exige a través de Change.org el reconocimiento para los Técnicos Sanitarios (TCE, TES, TF y TS) y Sociosanitarios y APSD, en una petición que ya ha alcanzado más de 19.400 firmas. Para comprender lo fundamental de la profesión de los TES, se puede observar el Congreso Nacional de la Sociedad Española de Medicina de Urgencias y Emergencias para Técnicos de Emergencias Sanitarias. Celebrado en septiembre de este año, puso de manifiesto que estos profesionales realizan en todas las comunidades autónomas alrededor del 85% de las urgencias y emergencias de forma autónoma, siendo una figura presente en todos los dispositivos de asistencia y traslado extrahospitalario.

El próximo 29 de octubre se celebra el Día Nacional de los Técnicos en Emergencias Sanitarias, fecha en la que se creó el Real Decreto 1397/2007, la norma jurídica por la que se estableció el título de TES, hace 15 años. Desde SAE, afirman que "los técnicos en cuidados de enfermería, de farmacia, de emergencias y demás técnicos sanitarios, tanto de grado medio como de grado superior y sociosanitarios están cansados de buenas palabras". El aniversario de los TES podría ser un buen momento para escuchar a las casi 20.000 personas que suscriben la petición online del sindicato.

NÚMERO 24. TERCER TRIMESTRE DE 2022

SUMARIO

EN PORTADA

Firebull de Magirus, capaz de luchar contra el fuego en cualquier lugar / SACYL renueva su flota con Mercedes-Benz Sprinter

3. EDITORIAL
La importancia del reconocimiento para los Técnicos de Emergencias Sanitarias

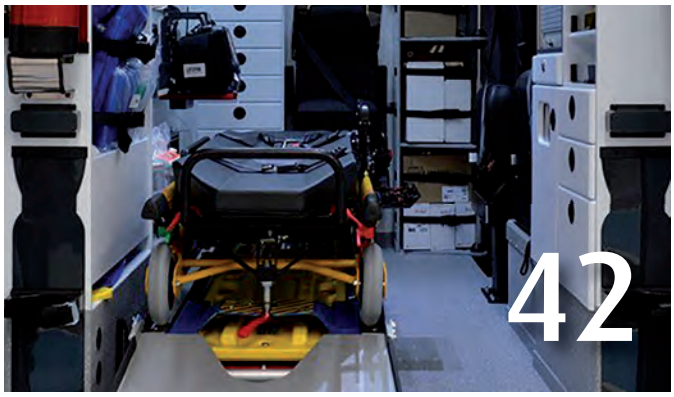
6. TEMA CENTRAL
Actuación de los Servicios de Extinción de Incendios en la Sierra de la Culebra

14. ENTREVISTA A JAVIER SÁNCHEZ, DIRECTOR DE ASM ASISTENCIA SANITARIA MALAGUEÑA
"Todos nuestros vehículos son importantes, incluidos sus hermanos pequeños, como los drones o los quads"

18. ENTREVISTA A IRENE SÁNCHEZ, PRIMERA MUJER BOMBERA CONDUCTORA DEL SEIS DE MURCIA
"Las mujeres y los hombres son capaces de conducir igualmente, la conducción no tiene por qué ser un impedimento"

24. REPORTAJE
El SAMU 061 renueva su flota de transporte sanitario aéreo

26. REPORTAJE
Mercedes-Benz y Flomeyca entregan nuevas unidades a los Bomberos de Madrid



28. REPORTAJE
El 061 gallego participa en el simulacro de un accidente marítimo-terrestre

30. REPORTAJE
Equipos de corte para estructuras metálicas en los cuerpos de bomberos

42. REPORTAJE
Sacyl renueva su flota con Mercedes-Benz Sprinter

44. REPORTAJE
FireBull de Magirus, capaz de luchar contra el fuego en cualquier lugar

34. REPORTAJE
Equipo START: ayuda y respuesta a emergencias humanitarias

38. REPORTAJE
Bombas nodrizas pesadas. ¡Que no falte agua!

46. REPORTAJE
Los bomberos de Teruel apuestan por MAN

46. ASCATRAVI, SECCIÓN OFICIAL
COTEVECO trabaja en la evolución de la Norma EN 1846-2

Sección Oficial:

ascatravi
Asociación de carroceros y transformadores de vehículos industriales y comerciales

SERVICIOS DE EMERGENCIA

Depósito Legal
M-38809-2016

Dirección
Luis Gómez-Llorente

Redacción
Paula Pérez de Lema González

Marketing & Publicidad
Jorge Rohrer Hernando

Maquetación
infoycomunicación

Colaboradores
Enrique Álvarez (Bombero)
José Carlos Cámara (Periodista)
Cristian Fernández (TES)
Manuel Rujas (Bombero)

Pruebas Técnicas
Manuel Rujas

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que SERVICIOS DE EMERGENCIA, ni las respectivas empresas de los colaboradores, compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros.

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

Dirección, Redacción y Publicidad:
C/. Padilla, 72
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39
www.editec.es / editec@editec.es

ACTUACIÓN DE LOS SERVICIOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS EN LA SIERRA DE LA CULEBRA

EL INCENDIO FORESTAL DE ZAMORA NECESITÓ LA INTERVENCIÓN DE LA UME, EL MITECO, EL ERICAM Y CRUZ ROJA

EL FUEGO ALCANZÓ EL NIVEL 2 EN 24 HORAS. CON MÁS DE 24.000 HECTÁREAS CALCINADAS, SE CONSIDERA EL SEGUNDO INCENDIO MÁS GRAVE EN LA HISTORIA DE CASTILLA Y LEÓN.

El 15 de junio se originó un incendio a causa de varios rayos en la localidad de Sarracín de Aliste (Zamora), en la Sierra de la Culebra. La tormenta seca con material eléctrico provocó once focos simultáneos entre las 20 y las 21:00 horas. Debido a las altas temperaturas, en cuestión de 24 horas se declaró el nivel 2, por el que la Junta de Castilla y León establece un grave peligro para la población y bienes distintos a los de naturaleza forestal. Los vientos con rachas de hasta 40 km por hora y las altas temperaturas de casi 40 grados facilitaron la aparición de nuevos focos y la superficie quemada alcanzó las 900 hectáreas.

PRIMEROS DÍAS DE INTERVENCIÓN

Ese 16 de junio actuaron en la zona 6 técnicos, 18 agentes medioambientales y celadores de medio ambiente, 10 autobombas 8 procedentes del INFOCAL y 2 de los bomberos, 10 cuadrillas terrestres ROMEO5, 8 bulldozer, 10 helicópteros, 4 cuadrillas helitransportadas ELIF y el Puesto de Medio Avanzado (PMA) con una unidad de apoyo técnico. Además, la Unidad Militar de Emergencias (UME) actuó con 6 autobombas y un bulldozer. Por su parte, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) aportó un avión de coordinación ACO, una Brigada de Refuerzo en Incendios Forestales, una Brigada de Labor Preventiva y dos aviones anfibios.

Durante la noche, la continuidad de las fuertes rachas de viento y las tormentas secas complicaron los trabajos de extinción de incendios. Más de 220 personas trabajaron para sofocar el fuego: a los 100 profesionales del operativo INFOCAL se sumaron medios y efectivos de la UME, el MITECO, la Comunidad de Madrid y Galicia.

A pesar de los esfuerzos, las condiciones meteorológicas complicaron la situación y los vecinos de la zona fueron desalojados. Las primeras estimaciones del avión de coordinación HOTEL en la mañana del 17 de julio arrojaron una superficie afectada aproximada de entre 5.000 y 7.000 hectáreas quemadas.

72 horas más tarde, el 18 de junio, la Junta castellanoleonesa estimó que el total de hectáreas quemadas había ascendido a 19.700. Al operativo del INFOCAL, la UME, el MITECO y los efectivos de la Comunidad de Madrid y Galicia se sumaron los de Cantabria, Extremadura y Castilla-La Mancha. Esta última comunidad desplegó un convoy del INFOCAM con una bifor, dos autobombas, dos retenes, dos dobles, staff de mando y dos helicópteros. Por su parte, Cantabria envió dos cuadrillas de bomberos forestales, dos agentes de medio natural, cuatro vehículos todoterreno y una autobomba, sumando un total de quince efectivos cántabros.

El nivel 2 de gravedad se mantuvo y respecto a los medios técnicos para extinguir el incendio, se contó con un total de 40 autobombas, 9 bulldozer, 36 cuadrillas (de tierra y helitransportadas ELIF), 20 helicópteros, una aeronave de coordinación, dos aviones anfibios y el Puesto de Mando Avanzado (PMA). Al mantenerse los vientos de 40km por hora con rachas fuertes de 50 a 70 km por hora, las llamas se desplazaron hacia el norte, obligando a cortar la línea del AVE Orense-Zamora y la N-631. Esa misma tarde se evacuó a los municipios zamoranos de Olleros de Tera, Calzadilla de Tera y Pumarejo de Tera, que se sumaron a los ya desalojados Villardeciervos, Villanueva de Valrojo, Ferreras de Arriba, Ferreras de Abajo, Codesal, Cional, Flechas de Aliste y Otero de Bodas. La Junta de Castilla y León estimó más de 25.00 hectáreas quemadas.

EL 16 DE JUNIO ACTUARON 10 AUTOBOMBAS, 10 CUADRILLAS TERRESTRES ROMEO5, 8 BULLDOZER, 10 HELICÓPTEROS, 4 CUADRILLAS HELITRANSPORTADAS ELIF Y EL PMA

LA LLUVIA FACILITÓ LA TAREA DE LOS EFECTIVOS

El 19 de junio las condiciones meteorológicas dieron una tregua a los servicios de extinción de incendios: después de tres días con vientos extremos y cambiantes, altísimas temperaturas y baja humedad, la presencia de lluvia durante la noche

permitió que el operativo del INFOCAL acometiera su trabajo con resultados favorables. La N-631 y el AVE volvieron a estar operativos y los trabajos tanto aéreos como terrestres se centraron en el aseguramiento, enfriamiento y perimetración del incendio para evitar reproducciones ante la posible vuelta de condiciones adversas. No obstante, el incendio continuó en el nivel 2. En ese momento, un total de 665 profesionales con 44 autobombas, 14 bulldozer, 26 cuadrillas terrestres ROMEO, 19 helicópteros, 7 brigadas helitransportadas ELIF, 3 cuadrillas helitransportadas BRIF, y dos PMA trabajaron en la Sierra de la Culebra. Desde la Comunidad de Madrid partieron, a través de la Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid 112 (ASEM112) una treintena de efectivos y ayuda material. Concretamente, el Gobierno autonómico madrileño activó los siguientes recursos: tres dotaciones de Bomberos de la Unidad Especial de Emergencia y Respuesta Inmediata (ERICAM) con dos bombas forestales pesadas y una bomba nodriza, así como dos brigadas forestales con dos bombas pesadas. Se sumó también un bulldozer para la creación de cortafuegos, cinco vehículos ligeros de jefatura y apoyo logístico y una ambulancia de soporte vital avanzado del SUMMA 112. Por su parte, el MITECO envió un helicóptero KAMOV de la base de Huelma, dos aviones anfibios de la base de Matacán, un avión de coordinación de la base de León, y mantuvo las cuatro BRIF que trabajaron el día anterior, formadas por 130 profesionales: las de Tabuyo del Monte, de León; Pinofranqueado, de Cáceres; Puerto del Pico, de Ávila, y Laza, de Orense.

El 20 de junio la UME comenzó la retirada progresiva de la Sierra de Culebra después de que la Junta de Castilla y León declarara el nivel 1. Este dispositivo comenzó con el despliegue de 117 efectivos y alcanzó el día 19 más de la mitad de los integrantes del operativo de incendios con 376 militares, 129 vehículos terrestres, dos helicópteros, 29 autobombas y cinco nodrizas. Junto a la UME, gran parte de los profesionales procedentes del resto de dispositivos (493 en total) regresó a su lugar de origen, permaneciendo en el terreno 132 efectivos y 34 medios terrestres y aéreos.

EL 19 DE JUNIO, LA LLUVIA FACILITÓ LOS TRABAJOS TANTO AÉREOS COMO TERRESTRES, QUE SE CENTRARON EN EL ASEGURAMIENTO, ENFRIAMIENTO Y PERIMETRACIÓN DEL INCENDIO PARA EVITAR REPRODUCCIONES DEL FUEGO

PREPARACIÓN DE LA UME

Semanas antes del comienzo del incendio forestal, el BIEM V llevó a cabo un ejercicio de instrucción y adiestramiento en la Lucha Contra Incendios Forestales (LCIF) los días 7 y 9 de junio, en la zona de la Sierra de la Culebra. Se desplegaron más de 100 militares y alrededor de 50 medios materiales, entre los que destacan 12 autobombas, 2 nodrizas, un buldócer y un medio aéreo no tripulado, además de vehículos de transporte personal, de carga y una ambulancia. La práctica simuló la activación de la UME en caso de un incendio forestal y contó con un equipo de simulación sobre el terreno para hacerlo lo más realista posible. El ejercicio terminó el día 10 de junio con el repliegue de todos los medios a la Base de Conde de Gazola.

COLABORACIÓN DE LA CRUZ ROJA

El incendio forestal dejó durante los días 18 y 19 de junio hasta 14 localidades evacuadas, con centenares de vecinos que tuvieron que realojarse temporalmente en otras viviendas o en los albergues provisionales desplegados por los Equipos de Respuesta Inmediata en Emergencias (ERIE) de Cruz Roja. Estos, junto a los Equipos de Respuesta Básica en Emergencias (ERBE), fueron los responsables de atender a más de 300 personas en los cinco albergues desplegados en las localidades de Camarzana de Tera, Alcañices, Villadeciervos y Benavente.Para dar respuesta a la emergencia, 50 personas voluntarias de Cruz Roja de las provincias de Zamora, León, Salamanca y Valladolid participaron intensamente en

Decisivo en situaciones críticas. Unimog.

El Unimog es la mejor garantía para situaciones de emergencia, otorgando la fiabilidad necesaria a cualquier equipo de salvamento del mundo ante cualquier infortunio posible en toda clase de terrenos.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

CRUZ ROJA ATENDIÓ TODAS LAS NECESIDADES DE LA POBLACIÓN AFECTADA: DESDE EL ALOJAMIENTO HASTA LA CONSECUCIÓN DE MEDICAMENTOS PARA PERSONAS MAYORES ENFERMAS CRÓNICAS

el operativo para acompañar a las personas afectadas. Prestaron especial atención a las personas mayores albergadas y también se atedió a personas con graves patologías, como insuficiencia respiratoria crónica (EPOC), que precisaron cuidados durante las noches, entre las que se encontraba una persona afectada que abandonó su vivienda sin tiempo de llevar su dispositivo de respiración.

DESARROLLO DE LA EMERGENCIA

El viernes 17 de junio, a las 3:30AM, el Centro de Operaciones Autonómico de Castilla y León recibía la alerta de declaración de emergencia de nivel 2 en Sarracín de Aliste, por el incendio en la zona de la Comarca de Aliste. En este momento, Cruz Roja activa sus equipos ERBE de Zamora y acuden a la zona a valorar la situación, detectar las posibles necesidades actuales y futuras, y organizar la ayuda.

A las 5:30AM un Punto de Alerta y Primeros Auxilios traslada las primeras 30 camas y mantas a la población de Alcañices, lugar donde se establece el primer albergue provisional. Durante la mañana se realiza una valoración de la situación y se preparan más camas en Zamora, mientras que, de manera paralela, se habilita un nuevo albergue provisional en Camarzana de Tera en sustitución del abierto en Villardeciervos, por la cercanía de las llamas.

En la mañana del sábado ya son aproximadamente 200 las personas albergadas. Mientras, y dada la capilaridad y alta presencia en el medio rural de los ERBE en Castilla y León, el equipo de La Bañeza

(León) es prealertado para una intervención posterior.

Las llamas continuaron avanzando con mucha virulencia durante todo el sábado, lo que provoca la evacuación de más de 15 poblaciones en las que habitan, especialmente, personas muy mayores y con múltiples factores de vulnerabilidad.

Los equipos de Cruz Roja atendieron todas las necesidades de la población afectada, desde lo más básico -alojamiento y alimentación-, hasta lo más urgente -como la consecución de medicamentos imprescindibles para personas mayores enfermas crónicas. Asimismo, rescataron a algún animal de compañía en estado crítico.

En la mañana del sábado, Guardia Civil autorizó una ventana de tiempo para que las personas albergadas de cuatro municipios de la comarca de Aliste pudieran visitar sus casas para comprobar el estado de sus mascotas y animales de granja; Cruz Roja colaboró en su desplazamiento y acompañamiento.

Por la noche, cerca de 170 personas se alojaron entre los albergues de Camarzana de Tera y Benavente. Además,

EL AVANCE DE LAS LLAMAS OBLIGÓ AL DESALOJO DE MÁS DE 15 POBLACIONES EN LAS QUE HABITAN, ESPECIALMENTE, PERSONAS DE LA TERCERA EDAD CON MÚLTIPLES FACTORES DE VULNERABILIDAD

en previsión de que la situación se agravara, se preparó otro albergue provisional en Benavente, que era activado con posterioridad, y que, en el conjunto de los 3, atendían a 300 personas siendo la 1:30 de la madrugada.

Mamparas y carpas de trabajo de Trotec

Trotec VarioScreen
La mampara de privacidad contra los mirones

- Se puede montar por una sola persona en pocos segundos
- Accesorios opcionales para la fijación, por ejemplo, en quitamiedos, terrenos accidentados, en prados y suelos de tierra, entre adoquines, vehículos, señales de tráfico o pretiles de puentes
- Transportable en una bolsa compacta
- Puede ampliarse a cualquier longitud

Carpas de trabajo Trotec
Protección fiable para las víctimas, el personal de emergencia y el material

- Fácil de montar gracias a su estructura con autosujeción sin barras sueltas
- Personalizables con logos y diseños

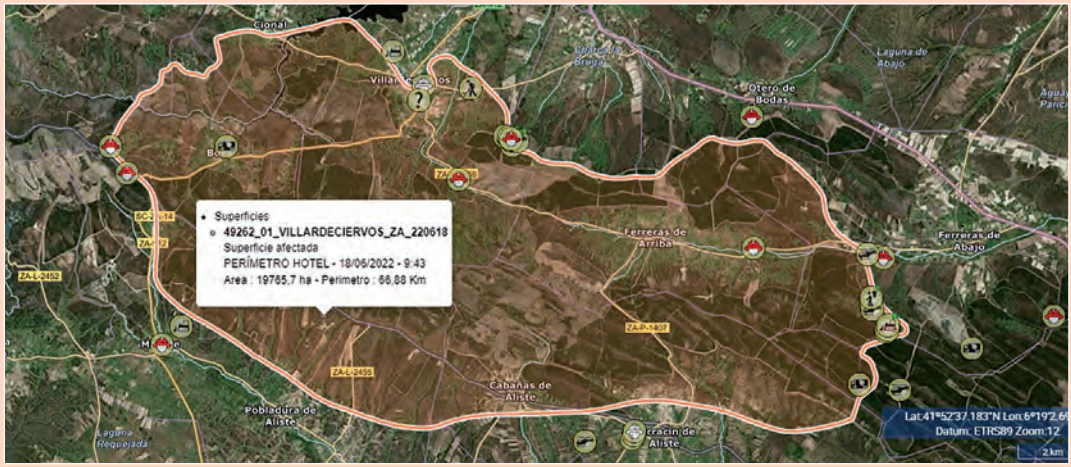
>>> trotec.es/tiendas
TROTEC

Estamos encantados de asesorarles • Trotec España • 28970 Humanes de Madrid • Tel. 911 87 34 90 • info-es@trotec.com

ES_TRT_ANZ_EMERGENCIA_04-2022_HIS 01_210x150mm

CRONOLOGÍA DEL INCENDIO FORESTAL

- **Miércoles 15 de junio:** La tormenta seca, los rayos y los fuertes vientos erráticos producen once focos entre las 20.00 y las 21.00 horas.
- **Jueves 16 de junio:** Se declara el nivel 2 de alerta. Al mediodía se despliega un Puesto de Mando Avanzado. Arden 900 hectáreas.
- **Viernes 17 de junio:** La superficie quemada asciende a 9.026 hectáreas, aumentando hasta las 10.800 hectáreas a las 19:00 horas.
- **Sábado 18 de junio:** 14 poblaciones son evacuadas y la superficie calcinada asciende a 19.765 hectáreas. Cerca de las 21:30 horas, se estima que hay 25.000 hectáreas quemadas.
- **Domingo 19 de junio:** Cerca de las 3:00 horas, las temperaturas descienden, se producen precipitaciones leves y la humedad aumenta, facilitando que el incendio esté controlado.
- **Lunes 20 de junio:** El nivel de alerta baja a 1.
- **Miércoles 22 de junio:** La Junta de Castilla y León da por controlado el incendio, rebajando al nivel de alerta a 0.
- **Viernes 26 de agosto:** 72 días después y con 24.738 ha de terreno calcinadas, el incendio queda extinguido.



Mapa de la superficie afectada el 19 de junio elaborado por la Junta de Castilla y León.

A primera hora del domingo, la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León y Guardia Civil indicaron a la población que podrían regresar a sus casas. Cruz Roja mantuvo el albergue de Camarzana de Tera de forma preventiva, y como apoyo para el descanso del personal interviniente en la extinción del incendio. En torno a las 21:30h. la Junta de Castilla y León desactivó el último albergue que permanecía abierto. El operativo de Cruz Roja estuvo coordinado con las diferentes entidades intervinientes en la emergencia siguiendo todas las indicaciones del CECOP y del Puesto de Mando Avanzado del Plan de Protección Civil de la Junta de Castilla y León.

El 26 de agosto, 72 días después del comienzo del fuego, la Junta de Castilla y León dio por extinguido el incendio forestal de la Sierra de la Culebra. De las 24.738 hectáreas de terreno calcinadas, 15.002,1 hectáreas fueron superficie arbolada; 8.258,58, matorral; 813,18, pastos; 452,52, terreno agrícola; y 211,57 fueron consideradas como "otras". Se trata del segundo incendio forestal más grave en la Comunidad Autónoma, solo superado por el de Losaico, también en Zamora, que calcinó 31.473 hectáreas, y el tercero a nivel nacional en zonas con vegetación durante el siglo XXI.

Fuente de las fotografías: Junta de Castilla y León y Comunidad de Madrid.

72 DÍAS DESPUÉS DEL COMIENZO DEL FUEGO, LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN DIO POR EXTINGUIDO EL INCENDIO FORESTAL DE LA SIERRA DE LA CULEBRA

THE UNBREAKABLE SHIELD BECOMES A REALITY

KERMEL GM10

KERMEL GM10, es un tejido exterior especialmente diseñado para soportar condiciones extremas durante las intervenciones de bomberos.
Debido a su extrema resistencia y gran estabilidad, nos encontramos ante uno de los productos más efectivos en situaciones externas.
Proporciona máxima seguridad gracias a la protección que ofrece contra el calor y la llama, sin renunciar a la comodidad y manteniendo el equipo en perfecto estado tras los lavados.

www.kermel.com

KERMEL

“TODOS NUESTROS VEHÍCULOS SON IMPORTANTES, INCLUIDOS SUS HERMANOS PEQUEÑOS, COMO LOS DRONES O LOS QUADS”

JAVIER SÁNCHEZ, DIRECTOR EJECUTIVO DE ASM ASISTENCIA SANITARIA MALAGUEÑA

LA EMPRESA CUBRE EL 90% DE LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE SANITARIO DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA Y CUENTA CON UNA FLOTA DE 360 AMBULANCIAS Y VEHÍCULOS DE EMERGENCIA Y RESCATE.

Para este número de Servicios de Emergencia contamos con Javier Sánchez, director de Tenorio Grupo Empresarial, que engloba, entre otras empresas, a ASM Asistencia Sanitaria Malagueña. Esta última compañía ha sido protagonista en los últimos meses gracias a varias novedades: por un lado, dispondrá de bases para la recarga de ambulancias eléctricas en Málaga, provincia para la que opera en hasta un 90% de las emergencias médicas. Por otro, ha facilitado que el Grado Medio de Técnico de Emergencias Sanitarias aterrice en Málaga a través de un acuerdo con el Centro Andaluz de Estudios y Entrenamiento. Sánchez, al mando de ASM, lleva presente en el sector desde el año 2012 y ha ocupado diferentes puestos de responsabilidad desde que llegó a Tenorio Grupo Empresarial en 2014. Anteriormente, lideró el transporte sanitario y otros servicios para la multinacional Isolux Corsan.

¿Qué función desempeña ASM dentro de Tenorio Grupo Empresarial?
ASM Asistencia Sanitaria Malagueña es una de las dos grandes compañías de transporte sanitario que integran Tenorio Grupo Empresarial, suponiendo un porcentaje importante de la facturación del mismo. Es junto con Ambulancias Tenorio una de las dos grandes empresas del Grupo.

Tenorio Grupo Empresarial adquiere ASM en 2019. ¿Cómo fue esta integración? ¿Qué frutos ha dado hasta el día de hoy?
La adquisición de ASM surge ante la necesidad de garantizar el transporte sanitario en la provincia de Málaga. La compañía en el momento de la adquisición pasaba por importantes problemas que supusieron tener que inyectar en la misma liquidez financiera y aportarle vehículos y ambulancias que garantizaran la renovación de la flota y la prestación de los servicios.

"LAS EMPRESAS DE AMBULANCIAS TENEMOS ACTUALMENTE DOS PROBLEMAS PARA INTEGRAR AMBULANCIAS ELÉCTRICAS: POR UN LADO, UNA AUTONOMÍA AÚN INSUFICIENTE DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, POR OTRO, UNA RED DE CARGA INSUFICIENTE"

ASM Málaga cuenta con una flota de 360 ambulancias y vehículos de emergencia y rescate. ¿Cuáles son las principales marcas y modelos de las ambulancias? ¿Qué ventajas ofrecen estos modelos frente a otros?
Como empresa de ambulancias tenemos relación con diferentes proveedores y estamos siempre en contacto con las marcas para conocer sus modelos, novedades, actualizaciones. Por ello preferimos no entrar a valorar públicamente las ventajas o lo que aporta cada marca. Nuestra compañía siempre ha apostado por Mercedes e Iveco como proveedores principales, pero estamos siempre abiertos a otras marcas. Ahora con los nuevos vehículos y novedades técnicas en materia ambiental hay que estar muy atentos a las evoluciones que proponen cada uno de los fabricantes.

Centrándonos en la flota de vehículos de emergencias y de rescate, ¿con qué tipo de vehículos cuentan? Camiones, todoterrenos, vehículos de intervención rápida...
Las empresas de ambulancias de Tenorio Grupo Empresarial cuentan con una gran variedad de equipamientos. Desde puestos médicos avanzados, a camiones de consultas, ambulancias 4x4 de gran tamaño y las ultimas adquisición de vehículos logísticos para llevar el material de primera intervención. Todos los equipos son importantes, incluidos los hermanos pequeños de todos estos, como son los drones o los quads, que complementan perfectamente esta flota de emergencias.

¿Tienen pensada la adquisición de nuevas ambulancias u otros vehículos en un futuro?
La compañía está invirtiendo constantemente en vehículos y ambulancias. Por desgracia, los problemas actuales de los fabricantes para garantizar las entregas de vehículos de manera ágil nos están condicionando a todas las empresas a la hora de poder renovar las ambulancias. Aun así, nuestro Grupo dispone de una de las flotas de menor antigüedad media porque en los momentos anteriores a la crisis por el Covid invertimos en un gran número de vehículos nuevos. En unas semanas podremos avanzar la compra de nuevos vehículos, pero hasta que no se cierren definitivamente los acuerdos comerciales no podemos dar detalles definitivos.

ASM es la empresa adjudicataria del transporte sanitario y ambulancias para la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía. ¿Cuáles son los servicios que ofrecen a la Consejería?
Desde ASM Asistencia Sanitaria Malagueña atendemos diariamente el 90 por ciento de todas las necesidades de transporte sanitario de la provincia de Málaga, es decir todo el transporte urgente, el programado o el transporte colectivo que presta el Servicio Andaluz de Salud en todo este territorio.

El Grado Medio de TES aterrizó recientemente en Málaga gracias al acuerdo de ASM, Ambulancias Tenorio y el Centro Andaluz de Estudios y Entrenamiento. ¿Cómo colaborará ASM en la formación de los futuros TES?
Siempre hemos intentado liderar y facilitar esta formación. Que nuestros técnicos estén cada vez más preparados es un orgullo para nosotros y siempre colaboraremos directa o indirectamente para facilitar todos los medios necesarios -ya sean materiales o profesionales- que permitan garantizar esta formación y su crecimiento profesional.

El Grupo Tenorio ha anunciado que desplegará quince bases en Sevilla y Málaga para la recarga de sus ambulancias eléctricas. ¿Qué supondrá esta iniciativa para ASM?
Es el primer paso para disponer de una red de carga autosuficiente que permita disponer de un porcentaje elevado de ambulancias eléctricas. Las empresas de ambulancias tenemos en estos momentos dos grandes problemas para integrar ambulancias eléctricas en nuestras flotas. Por un lado, una autonomía aún insuficiente de los vehículos eléctricos para poder garantizar la prestación de los servicios diarios sin incidencias como tener que parar a recargar. Y, por otro lado, una red de carga insuficiente.

"NUESTRA COMPAÑÍA SIEMPRE HA APOSTADO POR MERCEDES E IVECO COMO PROVEEDORES PRINCIPALES, PERO ESTAMOS SIEMPRE ABIERTOS A OTRAS MARCAS"

"NUESTRO GRUPO DISPONE DE UNA DE LAS FLOTAS DE MENOS ANTIGÜEDAD PORQUE EN LOS MOMENTOS ANTERIORES A LA CRISIS POR EL COVID INVERTIMOS EN UN GRAN NÚMERO DE VEHÍCULOS NUEVOS"

En el primer problema difícilmente podemos actuar, más allá de colaborar con fabricantes y carroceros trasladándoles nuestra experiencia. Pero en el segundo sí podemos actuar de manera activa y ese es el proyecto que vamos a ejecutar para poder contar con una flota que ya incluya ambulancias eléctricas. Si logramos disponer de una red aún más grande, podríamos gradualmente acercarnos a un transporte sanitario 100x100 eléctrico.

En 2020 lograsteis la adjudicación del servicio de transporte sanitario terrestre en Ceuta. ¿En qué consisten estos contratos? ¿Qué ambulancias, y de qué tipo, han aportado a ambas ciudades?
Es una apuesta del Grupo para continuar la labor que desde años atrás llevábamos haciendo junto al Instituto de Gestión Sanitaria (INGESA) en Melilla. En 2020 logramos el contrato del transporte sanitario terrestre en Ceuta, por lo que en ambas ciudades autónomas asumimos todo el transporte sanitario tanto urgente como programado que recae en el Ministerio de Sanidad (en las de Ceuta y Melilla no se han transferido las competencias en esta materia). Todo el equipamiento de vehículos y ambulancias ha mejorado lo establecido en los pliegos de condiciones en cada tipología. En cualquier caso, aquí debemos poner en valor la presencia y participación de otros operadores como ONGs o Protección Civil que trabajan activamente y de forma especial en las áreas fronterizas.

¿Cuáles son las líneas básicas de la estrategia empresarial de ASM en el sector del transporte sanitario?
Seguir trabajando por mejorar los servicios prestados desde la tranquilidad y la sostenibilidad de los mismos. Sin atender al ruido que en ocasiones nos rodea y evolucionado hacia un transporte cero emisiones que dote a nuestros usuarios de las garantías de comodidad y seguridad que siempre han caracterizado a nuestras compañías.

Sprinter.
Seguridad cuando nada puede fallar.

Solo quienes abanderan la fiabilidad pueden responder en situaciones de máxima urgencia. Descubre la versión de Sprinter que soluciona todas tus necesidades y aprovecha los servicios de conectividad de Mercedes me.

Y es que las furgonetas Mercedes-Benz están **fabricadas para darlo todo**.

Prueba también su versión 100% eléctrica.

Mercedes-Benz

“LAS MUJERES Y LOS HOMBRES SON CAPACES DE CONDUCIR IGUALMENTE, LA CONDUCCIÓN NO TIENE POR QUÉ SER UN IMPEDIMENTO”

IRENE SÁNCHEZ, PRIMERA MUJER BOMBERA CONDUCTORA DEL S.E.I.S DE MURCIA

Irene Sánchez y José Antonio Serrano, alcalde de Murcia, durante la toma de posesión de 14 bomberos conductores del SEIS.

EL UNO DE JULIO SE INCORPORARON AL SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTO MUNICIPAL 14 NUEVOS BOMBEROS CONDUCTORES.

Irene Sánchez, a sus veintiocho años, se ha convertido en la primera mujer bombera conductora del cuerpo de bomberos del Ayuntamiento de Murcia. Licenciada, además, en física, supo que se presentaría a las oposiciones “desde que tiene uso de razón”. Servicios de Emergencia ha podido hablar con ella unos días más tarde de su incorporación oficial al cuerpo de bomberos para conocer las labores de su nuevo puesto y tratar la figura de la mujer en los servicios de extinción de incendios.

El uno de julio te incorporaste de forma oficial al cuerpo de bomberos del Ayuntamiento de Murcia. ¿Cómo fueron tus primeros días?
Empezamos oficialmente el uno de julio, pero yo, por mi guardia, empecé el día tres. El primer día fue bastante intenso, pensábamos que por ser domingo estaríamos tranquilos, pero apenas tuvimos tiempo de comer y cenar, estuvimos todo el día saliendo a incendios de matorrales, de cañas, hubo incluso un incendio al que tuvo que venir el helicóptero. El primer día nos estrenamos a lo grande.

Te incorporaste en un momento en el que España atravesaba una temporada de gran riesgo de incendios forestales con la llegada del verano. El año pasado, los bomberos del Ayuntamiento se incorporaron al plan INFOMUR. ¿Lo habéis hecho también este año?
Correcto, de hecho, el primer día ya tuvieron que activar el plan INFOMUR, que es el plan contra los in-

"TENEMOS BOMBAS NODRIZAS, VEHÍCULOS RURALES, FORESTALES, BOMBAS PESADAS Y LIGERAS Y VEHÍCULOS LIGEROS POR SI TENEMOS QUE HACER RESCATES"

cendios forestales de Murcia. Según la intervención que haya o el ámbito donde tenga lugar el servicio, actúan o los bomberos del Ayuntamiento o los del Consorcio. Si la intervención es muy grande trabajamos en común.

¿Qué puedes contarnos de la formación que has recibido como bombera conductora?
Antes de aprobar la oposición, estuve en una academia preparándome, entrenando en el gimnasio, en las pistas de atletismo. Estuve casi un año preparándome. Cuando terminé la oposición, un año y medio después, hemos tenido dentro del cuerpo de bomberos una academia de dos meses en la que nos han enseñado las técnicas de conducción, intervenciones en incendios, trabajos en altura, accidentes de tráfico... todo en lo que trabajan los bomberos. Después, en junio, tuvimos el periodo de prácticas y en julio nos incorporamos oficialmente al servicio.

¿Cuáles son los vehículos que conducirás principalmente a partir de ahora?
Tengo que conducir todos los vehículos que hay en el parque. No es que tengas asignado uno para ti todos los días, coges vehículos más grandes, más pequeños, bombas urbanas, rurales, tienes que ser capaz de coger el vehículo que te pidan en el momento en el que te lo pidan.

¿Tienes preferencia por algún tipo de vehículo de todos los que componen la flota móvil?
Una vez que has llevado todos, no puedes tener preferencia por uno u otro.

El 98% de la población es atendida en menos de 20 minutos por parte del S.E.I.S de Murcia. Para conseguir esta rapidez de actuación, tu función como bombera conductora es vital. ¿Qué actitudes y cualidades son necesarias para llegar con rapidez al lugar de los hechos?
Cuando suena el timbre tenemos que salir lo más rápido que podamos, vestirnos en el parque, coger toda la equipación y montarnos en el camión en el menor tiempo posible. Mientras nos estamos cambiando, a través de la megafonía, nos dicen el lugar donde vamos a realizar el servicio, así que ya sabes dónde tienes que ir mientras te estás vistiendo. Es montarte al camión cuando ya has visto que todos tus compañeros se han montado e ir hacia el sitio en el menor tiempo posible.

"NOSOTROS PERTENECEMOS AL AYUNTAMIENTO DE MURCIA, Y CADA VEZ QUE SALE UN SERVICIO SE DESPLAZAN NUMEROSOS EFECTIVOS. ESTAMOS MUY BIEN EQUIPADOS Y LOS CAMIONES ESTÁN EN PERFECTAS CONDICIONES"

En general, ¿de qué vehículos disponéis en el Parque de Bomberos del Ayuntamiento de Murcia?
Tenemos bombas nodrizas, vehículos rurales, forestales, bombas pesadas y ligeras y vehículos ligeros por si tenemos que hacer rescates acuáticos o rescates de personas que se hayan caído en montaña. También coches normales. En general tenemos vehículos de todos los tipos y todos los tamaños.

A finales de junio, el parque de bomberos de Yecla del Consorcio se quedaba sin efectivos. Aunque tú formes parte de los bomberos del Ayuntamiento, ¿consideras suficiente la inversión destinada a los bomberos en Murcia?
Los bomberos del Consorcio se gestionan a nivel regional, dependen de la Comunidad Autónoma. Nosotros pertenecemos al Ayuntamiento, y cada vez que sale un servicio se desplazan numerosos efectivos, estamos muy bien equipados, los camiones están en perfectas condiciones. Respecto al equipamiento, tenemos todo el que queramos y más, nosotros no tenemos carencias en ese sentido. Contamos tanto con personas como con herramientas y vehículos para poder llevar a cabo los servicios. En ese sentido, somos afortunados y no tenemos el problema que tiene el Consorcio.

¿Crees que llegará un momento en el que se generalicen las incorporaciones de mujeres a los cuerpos de bomberos?
En la Policía Local o en la Guardia Civil, al principio las chicas que se incorporaban eran noticia. Ahora estamos viendo que aprueban tanto chicas como chicos, ya es algo normal, hay igualdad. Pero es verdad que en los cuerpos de bomberos aún hace falta que se rompa con esa desigualdad.

¿A qué crees que se debe esa desigualdad?
Creo que, principalmente, hay menos chicas por el nivel de pruebas físicas que se exigen normalmente en los bomberos y también porque requiere tener el carné de tráiler y de camión, que no mucha gente se saca. Ya no sólo las chicas, sino la gente en general. A no ser que estés trabajando con un camión o te dediques a ello. Además, sacarte este tipo de carné requiere de una importante cantidad de dinero. No es un carné de coche, requiere mucho dinero y, si no lo tienes, buscas oposiciones que requieran una menor inversión.

¿Qué le dirías a las mujeres que estén pensando en opositar a bomberas conductoras?
Les puedo decir que el mismo trabajo que es capaz de hacer un chico lo podemos hacer las chicas, el carné de conducir no es algo que nos cueste más. Tanto las mujeres como los hombres son capaces de conducir igualmente, la conducción no tiene por qué ser un impedimento.

Después, en cuanto a las pruebas físicas, tienes que prepararlas con tiempo, ser constante, llevar un ritmo de vida cuidado, la fuerza en las chicas es lo que más marca la diferencia: genéticamente no somos iguales que los chicos, quizás nos cuesta más el ejercicio abdominal y el de fuerza. Pero entrenando, con tiempo y con constancia se lo puede sacar cualquier persona. Desde que tengo uso de razón supe que quería prepararme esta oposición. He crecido jugando en el parque de bomberos donde trabajaba mi padre. En cuanto alcancé la edad para poder sacarme los carnés, una vez terminé de estudiar la carrera de la universidad, empecé con la oposición. Si yo he podido, ellas también pueden.

"EN CUANTO A LAS PRUEBAS FÍSICAS, TIENES QUE PREPARARLAS CON TIEMPO, SER CONSTANTE, LLEVAR UN RITMO DE VIDA CUIDADO, LA FUERZA EN LAS CHICAS ES LO QUE MÁS MARCA LA DIFERENCIA"

EL CONSORCIO DE BOMBEROS DE CÁDIZ CUMPLE CUARENTA AÑOS

EL SERVICIO ESTÁ EN PROCESO DE RENOVACIÓN DE SU FLOTA MÓVIL CON LA ADQUISICIÓN DE 23 BOMBAS URBANAS LIGERAS

LOS BOMBEROS GADITANOS DESTACAN POR LOGROS COMO LA CREACIÓN DE LA ASOCIACIÓN CONBÉ O LA INCLUSIÓN DE APARTADOS SOBRE SERVICIOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS EN LA LEY DE EMERGENCIAS DE ANDALUCÍA.

El Consorcio Provincial de Bomberos de Cádiz (CPBC) se fundó en 1982. Este año celebra su cuarenta aniversario y, "aunque cumplir 40 años es una buena base, de la que todos se sienten orgullosos, lo más importante es el gran reflote que se está llevando a cabo en estas últimas legislaturas después de un periodo de ostracismo de más de una década. Se ha conseguido la estabilidad económica cuando había una deuda brutal con ayuntamientos que debían millones", cuentan a Servicios de Emergencia desde la dirección técnica de la formación.

La financiación pública es vital para el correcto desarrollo de las tareas de los bomberos en nuestro país. Sobre esto, el Consorcio gaditano explica: "Alcanzar acuerdos para negociar la deuda -gran parte de ella ya pagada en estos últimos seis años- ha permitido abordar capítulos tan importantes en inversiones como la construcción de nuevos parques de bomberos, las reformas de otros, el cambio total de equipamientos y de materiales. Lo anterior tenía más de veinte años, así que ha sido un avance claro, con el consenso y el trabajo en equipo de técnicos y representantes sindicales".

Continuando con la flota de vehículos, el CPBC cuida especialmente sus camiones para la extinción de incendios. "Nosotros construimos nuestros propios vehículos, que diseñamos después de años de buscar y contrastar hasta hacerlos aptos para las particularidades de nuestras poblaciones", apuntan. Y recuerdan una de las últimas adquisiciones, que se produjo en enero de este año: "La última joya de la corona es la autobomba urbana ligera, fruto de 4 años de estudio, una de las más completas y equipadas de España y Europa, que ha llamado la atención dentro y fuera de nuestras fronteras. Y esto solo es el principio, son 23 BUL y 28 vehículos de mando y apoyo logístico. Si a eso le sumas las 72 nuevas plazas ya incorporadas y en formación y otras 50 que se convocan ahora, el presente es realmente importante".

LA BOMBA URBANA LIGERA

En enero de 2022, Surtruck hizo entrega de las nuevas bombas urbanas ligeras del CPBC. Con un total de seis camiones nuevos, el cuerpo de bomberos gaditano ya cuenta con 12 autobombas ligeras urbanas adquiridas para renovar totalmente la flota provincial, que constará de un total de 23. La inversión total ha sido de 4,5 millones de euros y ha supuesto un reto tecnológico, pues se trataba de transformar un vehículo comercial en un vehículo contraincendios.

LA INVERSIÓN TOTAL DE LAS BUL HA SIDO DE 4,5 MILLONES DE EUROS Y HA SUPUESTO UN RETO TECNOLÓGICO, PUES SE TRATABA DE TRANSFORMAR UN VEHÍCULO COMERCIAL EN UN VEHÍCULO CONTRA INCENDIOS

"NOSOTROS CONSTRUIMOS NUESTROS PROPIOS VEHÍCULOS, QUE DISEÑAMOS DESPUÉS DE AÑOS DE BUSCAR Y CONTRASTAR HASTA HACERLOS APTOS PARA LAS PARTICULARIDADES DE NUESTRAS POBLACIONES", AFIRMAN DESDE EL CPBC

Los camiones fueron diseñados íntegramente a partir del carrozado base por un equipo que reunió a técnicos y trabajadores, en un proceso que se inició hace cuatro años. Pensado para adaptarse a las peculiaridades urbanísticas de las localidades de la provincia, esta bomba urbana ligera cuenta con un equipamiento de última generación y lo más avanzado en diseño y tecnología, convirtiéndose en una de las más avanzadas de España y de Europa. En su interior hay herramientas manuales, material de extinción e instalaciones, iluminación y electricidad, de aspiración, sanitario DESA, equipos de protección individual material y escaleras, y un extenso y completo listado de materiales en un vehículo pequeño y manejable que proceden de España, pero también de Estados Unidos, Francia o Alemania.

Respecto a las características técnicas, la BUL cuenta con un sistema de visión grabador de 360º, un depósito de agua de mil litros con un regulador de presión que garantiza un flujo constante de agua tanto en baja como en alta presión, un ancho de dos metros y un radio de giro entre bordillos de 5,2 metros. Son, además, vehículos diseñados con perfiles de aluminio especiales y patentados por Surtruck que eliminan peso innecesario, pero mantienen los niveles de seguridad para los servicios de emergencia, ya que cumplen con todas las normas vigentes. Este sistema permite además que los paneles de aluminio actúen tanto de estructura portante como de guía para el anclaje y acoplamiento de la dotación.

SETENTA Y DOS EFECTIVOS SE INCORPORAN AL CUERPO

El uno de julio, tomaron posesión oficial de su plaza los setenta y dos bomberos que aprobaron la oposición celebrada hace unos meses. Los nuevos efectivos ya están incorporados en los distintos parques de la provincia y proceden de la Oferta Pública de Empleo OEP de 2018 y 2019. Se encuadran en la escala de Administración Especial, Subescala de Servicios Especiales, Clase Extinción de Incendios y Escala Básica. Se trata de la apuesta más importante realizada en décadas, ya que no se sacaban a concurso nuevas plazas desde el 2008.

El Consorcio Provincial de Bomberos de Cádiz cubre 42 municipios, lo que supone más de un millón de habitantes atendidos. Disponen de un total de veinte parques de bomberos. Históricamente fue el primer consorcio de bomberos que se creó en España. Además, sus integrantes crearon un organismo para reunir a los servicios de extinción de incendios de nuestro país y así defender su labor: la Asociación de Bomberos de España, ConBé. Fundada en 2006, se ha convertido en el interlocutor ante diferentes organismos de la Administración General del Estado, la Federación de Municipio y Provincias y otros entes públicos y privados.

Preguntados por los retos que afronta el CPBC en el futuro, afirman que "lo que siempre se repite es la apuesta por volver a ser el referente que fue este servicio hace 30 años y que quedó por el camino hace décadas", y recuerdan que "los apartados sobre servicios de extinción de incendios de la Ley de Emergencias de Andalucía, entre otras iniciativas, nacieron a instancias de Cádiz".

EL CPBC CUBRE 42 MUNICIPIOS, LO QUE SUPONE MÁS DE UN MILLÓN DE HABITANTES. DISPONEN DE VEINTE PARQUES DE BOMBEROS E HISTÓRICAMENTE FUE EL PRIMER CONSORCIO DE BOMBEROS DE ESPAÑA

EL SAMU 061 RENUEVA SU FLOTA DE TRANSPORTE SANITARIO AÉREO

EL GOVERN BALEAR HA ADQUIRIDO DOS AVIONES B250 Y DOS HELICÓPTEROS BELLO412EP

EL EQUIPO, FORMADO POR UNA TRIPULACIÓN CON COMANDANTE Y SEGUNDO PILOTO, ASÍ COMO MÉDICO Y ENFERMERO, PERMITE EL TRASLADO DE PACIENTES ENTRE LAS ISLAS Y CON LA PENÍNSULA.

Desde el 26 de agosto, el SAMU 061 cuenta con una nueva flota de aviones-ambulancia y helicópteros para realizar los traslados sanitarios aéreos entre las islas y con la península. La actualización de las unidades permite que el transporte sanitario urgente tenga ahora la última tecnología y los sistemas de seguridad más avanzados gracias a los modelos escogidos: dos aviones modelo Beechcraft King Air 250 del fabricante Textron Aviation Inc y dos helicópteros Bello412EP.

El equipo está formado por una tripulación con comandante y segundo piloto, así como médico y enfermero, que darán servicio a los traslados entre las islas y con la península las 24 horas los 365 días del año. Además, las aeronaves tienen una autonomía de navegación de hasta 2 horas y media. La adquisición de las aeronaves es el resultado del contrato entre el Servicio de Salud del Govern balear y la empresa Babcock, adjudicataria del servicio de transporte sanitario aéreo de las Islas Baleares el pasado 10 de marzo de 2022, con una duración de 4 años, por un valor de 22,4 millones de euros.

Con las nuevas adquisiciones aumenta la capacidad del transporte aéreo, pues las aeronaves y los helicópteros pueden transportar 4 tripulantes sanitarios y un paciente, además de los dos tripulantes de cabina. Este incremento de la capacidad permite llevar a cabo asistencias sanitarias muy complejas, tales como los traslados de pacientes con ECMO

(oxigenación con membrana extracorpórea), que requieren la participación de cuatro profesionales sanitarios.

El transporte aéreo es el único recurso que garantiza la asistencia y supervisión del paciente grave entre las islas, así como de los pacientes que son derivados a los hospitales de mayor nivel o con destino peninsular para casos concretos como los pacientes sometidos a terapia ECMO o posibles candidatos a trasplantes, grandes quemados, etc.

Todos los traslados se realizan con los equipos de electromedicina (respiradero para la asistencia ventilatoria, monitor desfibrilador en caso de arritmia maligna o parada cardiorrespiratoria, bombas de perfusión de medicamentos y derivados sanguíneos, oxígeno, así como materiales de inmovilización o incubadora para traslado de neonatos). Se garantiza la continuidad de curas realizadas en hospital de origen hasta su destino y la posibilidad de hacer frente a cualquier eventualidad o complicación que surja durante el vuelo. Cabe destacar que, además de la complejidad clínica de estos pacientes (pacientes críticos conectados a ventilación mecánica, portadores de marcapasos, cuadros graves de COVID, con apoyo ECMO, etc), las asistencias aéreas suponen un gran reto logístico por la cantidad de material electromédico que requieren.

Es fundamental la coordinación entre todos los integrantes del equipo, no sólo en la fase terrestre y de embarque, sino también durante el vuelo en caso de que surja alguna adversidad ante la que se tenga que actuar como la desfibrilación o la intubación del paciente, que requiere de la sincronía entre pilotos y equipo médico.

Las patologías que suponen un mayor volumen de traslados son la cardiopatía isquémica, los casos de neurocirugía, politraumatizados con riesgo vital, patología COVID o procesos oncológicos para tratamientos específicos. El servicio aéreo medicalizado ha realizado 718 traslados desde el 1 de enero al 1 de agosto de este año. Durante el año 2021 el SAMU 061 realizó un total de 1.141 traslados.

LAS AERONAVES PUEDEN TRANSPORTAR 4 TRIPULANTES SANITARIOS Y UN PACIENTE, LO QUE PERMITE REALIZAR ASISTENCIAS MUY COMPLEJAS COMO EL TRASLADO DE PACIENTES CON OXIGENACIÓN CON MEMBRANA EXTRACORPÓREA

MERCEDES-BENZ Y FLOMEYCA ENTREGAN NUEVAS UNIDADES A LOS BOMBEROS DE MADRID

LAS DOS BOMBAS URBANAS PESADAS FORMAN PARTE DEL PLAN OPERATIVO DE FLOTA DE 2019-2029

CARROZADOS SOBRE CHASIS MERCEDES-BENZ ATEGO, LOS CAMIONES TIENEN CAPACIDAD PARA 2800 LITROS DE AGUA Y 100 LITROS DE ESPUMÓGENO Y ESTÁN ADAPTADOS A LA NORMATIVA DE RIESGOS LABORALES.

El 23 de agosto, el Cuerpo de Bomberos de Madrid recibió los primeros vehículos especializados del nuevo lote adquirido por el Ayuntamiento para renovar y mejorar su servicio, dos Bombas Urbanas Pesadas sobre chasis Mercedes-Benz Atego carrozadas por Flomeyca y dos Bombas Urbanas Ligeras, en el marco del Plan Operativo de Flota de Bomberos 2019-2029.

Lo novedoso de los camiones es su tamaño, pues son más pequeños y están diseñados a medida: según informó Roberto Moreira, inspector de Bomberos del Ayuntamiento de Madrid, durante el acto de entrega, los vehículos están adaptados a la normativa de riesgos laborales y son entre 30 y 40 centímetros más pequeños. Han sufrido cambios como la eliminación de la equipación del techo al superar esta los dos metros de altura y tienen materiales como radiales, motosierras y sacas para intervenir en rescates en altura.

Además, las herramientas incluyen baterías autónomas para facilitar las operaciones de los efectivos.

Los bomberos del Ayuntamiento de Madrid han apostado por Mercedes-Benz Trucks en numerosas ocasiones. Los doce parques del cuerpo suman casi 230 vehículos, de los que al menos 113 son camiones pesados con chasis Mercedes-Benz Atego y Actros. Desde Mercedes-Benz, en referencia al servicio de extinción de incendios madrileño, afirman que "el Mercedes-Benz Atego es la estrella, el único vehículo del mercado con la versatilidad suficiente para recibir una adaptación con caja automática y así cumplir con creces la normativa Euro6 sobre emisiones contaminantes".

LO NOVEDOSO DE LOS CAMIONES ES SU TAMAÑO, YA QUE ESTÁN DISEÑADOS A MEDIDA, SIENDO ENTRE 30 Y 40 CENTÍMETROS MÁS PEQUEÑOS DE LO CONVENCIONAL

LOS DOCE PARQUES DE LOS BOMBEROS DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID SUMAN CASI DOSCIENTOS VEHÍCULOS, DE LOS QUE AL MENOS 113 SON CAMIONES PESADOS CON CHASIS MERCEDES-BENZ ATEGO Y MERCEDES-BENZ ACTROS

A las dos Bombas Urbanas Pesadas recibidas se sumarán otras cinco que Flomeyca entregará durante los próximos meses. El modelo escogido para la cabina es el Z-Cab fabricado por Ziegler, de seis asientos modelo Bostrom con espacio para las mochilas del personal en la parte inferior. Además, la cabina tiene una unidad de aire acondicionado en el techo y la iluminación puede ser blanca o verde, pensada para evitar la molestia visual durante la noche. Cuenta con pantallas en las esquinas para mostrar la imagen del navegador y diversos intercomunicadores para el diálogo entre la parte delantera y trasera del camión.

Las Bombas Urbanas Pesadas adquiridas tienen capacidad para 2800 litros de agua y 100 litros de espumógeno con dosificador electrónico y una salida de baja presión DN45 en la parte delantera activable desde el cuerpo bomba.

Los cuatro vehículos presentados son los primeros que se pondrán en servicio, de forma inminente, del nuevo lote adquirido para este año para el Cuerpo de Bomberos. Este lote está compuesto por siete Bombas Urbanas Pesadas, siete Bombas Urbanas Ligeras, cinco Forestales, cuatro Tanques y dos Escalas Articuladas Compactas. En total, la inversión es de casi 11 millones de euros. El Plan Operativo de Flota de Bomberos 2019-2029 del Ayuntamiento tiene como objetivo el mantenimiento de una flota permanentemente operativa, moderna y lo más uniforme posible. Además, prevé que las adquisiciones estén coordinadas con los objetivos estratégicos de evolución del servicio, ya que su consecución está determinada en gran medida por los vehículos.

EL 061 GALLEGO PARTICIPA EN EL SIMULACRO DE UN ACCIDENTE MARÍTIMO-TERRESTRE

SE RECREÓ UNA EXPLOSIÓN DE GAS ALTAMENTE INFLAMABLE EN EL INTERIOR DE UN BUQUE ATRACADO EN EL PUERTO DE VIGO

LA FUNDACIÓN PÚBLICA URGENCIAS SANITARIAS DE GALICIA-061 PARTICIPÓ EN EL SIMULACRO DE UN INCIDENTE DE MÚLTIPLES VÍCTIMAS EN EL PUERTO DE VIGO EN EL MARCO DEL XXXII CONGRESO DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MEDICINA DE URGENCIAS Y EMERGENCIAS (SEMES).

Para la realización de esta simulación fue necesaria la participación de más de 100 personas y la colaboración de la Policía Local de Vigo, Policía Nacional, Policía Portuaria, Guardia Civil, Bomberos de Vigo, Salvamento Marítimo, Guardacostas de Galicia, Subcentro de Control y Seguridad de la Autoridad Portuaria de Vigo, Cruz Roja y alumnos del instituto Ricardo Mella de Vigo, que actuaron como figurantes.

EXPLOSIÓN EN UN BUQUE CON RIESGO NBQ

En el acto se recreó la explosión de una botella de gas altamente inflamable en el interior de un buque atracado en uno de los pantalanes del Puerto de Vigo. Tras el estallido, se desencadenaba un incendio en la bodega de la embarcación que provocaba quemaduras a 23 personas que sufrieron, además, riesgo de tener contacto con materiales radiactivos, biocontaminantes y químicos. Concretamente, el fuego alcanzó las cámaras de refrigeración en cuyo interior había amoniaco. De esta manera, el gas producido era altamente tóxico.

La atención de los heridos hizo necesario lo despliegue de una estación NBQ por la presencia de elementos de naturaleza radiológica, nuclear, biológica y química. Tras la realización del triaje de las víctimas, el personal sanitario de Urgencias Sanitarias de Galicia-061 asistió a los heridos. La atención a las múltiples víctimas requirió la movilización de tres ambulancias asistenciales de soporte vital avanzado y tres ambulancias asistenciales de soporte vital básico para el traslado de los heridos a los correspondientes centros sanitarios. También se simuló la caída de uno de los heridos el agua y su rescate por el helicóptero Pesca-1.

Así, se movilizó la aeronave de Salvamento Marítimo, con base en el aeropuerto de Peinador, que recogió a los heridos de diferente gravedad del mar para ser atendidos por los sanitarios en las inmediaciones del Puerto, donde también se situó una estación de descontaminación NBQ (Nuclear, Biológica y Química). El tipo de explosión simulada libera en casos reales amoníaco en forma líquida y gas, que provoca en las víctimas diversas quemaduras y contaminación tanto es su ropa como en su piel, por lo que es necesario descontaminar a los heridos antes de la intervención médica. El objetivo de este simulacro es que profesionales de urgencias y emergencias, responsables de gestionar la respuesta inicial, estén formados en coordinar todos los medios de disponibles con la mayor eficacia. Junto con los sanitarios de urgencias y emergencia (SEMES), participaron varios organismos e instituciones como agentes activos en dicho simulacro, entre los que se encuentran médicos y enfermeros de urgencias 061 Galicia, Guardia Civil, Policía Local, Policía Portuaria, Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA), Salvamento Marítimo, Cruz Roja, Protección Civil y los bomberos de la ciudad olívica.

SCANIA Y LA ELECTRIFICACIÓN: POR UNA CONDUCCIÓN SOSTENIBLE

LA MARCA HA EMPRENDIDO VARIOS PROYECTOS ENFOCADOS A LA REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES

SCANIA PRESENTÓ LAS ÚLTIMAS SOLUCIONES DE ELECTRIFICACIÓN EN EL TRANSPORTE. ESTO, SUMADO A LA META DE CERO EMISIONES PARA 2030, HACE DE LA EMPRESA UN ACTOR DEL MERCADO COMPROMETIDO CON LA SOSTENIBILIDAD.

Por un lado, la compañía se ve inmersa en un proyecto para la electrificación de vehículos en aplicaciones urbanas, más concretamente en camiones destinados a servicios municipales como la recogida de residuos. Scania reunió a actores potenciales del sector en sus instalaciones para presentar el proyecto, primero de forma teórica, con ponencias de la mano del equipo directivo y de marcas como Palfinger, Kempower o Geesinknorba, y después trasladándolo a la práctica: los asistentes conocieron en primera persona los camiones eléctricos, montando en ellos en un recorrido alrededor de la sede de la empresa, donde pudieron comprobar una de sus principales ventajas: estos vehículos no sólo reducen la contaminación atmosférica, también disminuyen considerablemente la contaminación acústica al hacer mucho menos ruido.

Alberto Linares, director de Buses, Motores y Sostenibilidad explicó durante su ponencia que "la sostenibilidad es base en Scania, queremos ser la empresa líder en esta materia". Para ello, se han propuesto dos objetivos: reducir al 50% las emisiones en sus operaciones como fabricante de cara al 2025 y al 20% las emisiones de CO2 en los productos que comercializan. Además, para ese año, el 10% de las unidades que se pongan en venta ya serán eléctricas. La empresa lleva un largo recorrido implantando soluciones en materia de sostenibilidad. Ya en 2016, comercializaron por primera vez vehículos híbridos, convirtiéndose "en el primer actor del mercado a nivel global de buses de este tipo". Si bien la implantación de soluciones eléctricas en vehículos de bomberos puede resultar complicada por la autonomía que necesitan los camiones en primera línea de fuego, "la electrificación o los vehículos híbridos sí que podrían implantarse en intervenciones de tipo urbano, en unidades como las autoescalas", explica Manuel Arias, responsable de Sostenibilidad en Scania. El evento celebrado por la marca contó, además, con la presencia de César Rico, secretario general de la Asociación Nacional de Empresas Públicas de Medioambiente (ANEPMA) y Arancha García, directora de Industria y Medioambiente de Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

LOS BOMBEROS DE BADAJOZ ESTRENAN CUATRO BOMBAS URBANAS PESADAS DE SCANIA

El CPEI de la Diputación de Badajoz presentó cuatro bombas urbanas pesadas de Scania, modelo P450 con doble cabina, tracción 4x2 una potencia de 450 CV y capacidad de agua de 3.500 litros. A estas características se añade el equipo completo de excarcelación eléctrico con batería sumergible en agua, que permite rescates de mayor calidad con herramientas más autónomas, más ligeras, sin manguitos y ni ruidos innecesarios. Además, el suministro incluye todo lo necesario para el salvamento, el rescate y la extinción. A su vez, los asientos están equipados con equipos de protección respiratoria, airbags para todos los ocupantes del vehículo, cámaras de vídeo trasera y delantera de grabación ininterrumpida y armario COVID de limpieza y desinfección.

EQUIPOS DE CORTE PARA ESTRUCTURAS METÁLICAS EN LOS CUERPOS DE BOMBEROS

LOS SERVICIOS DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTOS EMPLEAN SISTEMAS DE CORTE TÉRMICO Y EXOTÉRMICO PARA REALIZAR SUS ACTUACIONES CON ÉXITO

EL EQUIPO DE OXICORTE, EL EQUIPO DE CORTE POR PLASMA Y EL EQUIPO DE CORTE CON LANZA TÉRMICA SE UTILIZAN EN INTERVENCIONES COMO HUNDIMIENTOS, ACCIDENTES AÉREOS O FERROVIARIOS PARA CORTAR Y PERFORAR TODO TIPO DE ESTRUCTURAS METÁLICAS.

Hay determinadas intervenciones en entornos urbanos como hundimientos, accidentes aéreos, ferroviarios, etc. que, aunque esporádicos, cuando se producen es necesario el empleo de equipos especiales que permitan a los cuerpos de bomberos cortar y perforar todo tipo de estructuras metálicas para realizar las labores de rescate y salvamento con éxito.

A continuación, vamos a comentar qué equipos de corte térmico y exotérmico deben disponer los SPEIS (Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos) para perforar y cortar cualquier tipo de estructura.

EQUIPO DE OXICORTE

El oxicorte es un proceso de corte térmico que consiste en el calentamiento previo de la pieza a cortar y aplicación posterior del oxígeno con soplete, dando lugar a un proceso químico en el que intervienen diversas variables: tiempo, temperatura, productos de reacción, etc.

Para realizar trabajos de oxicorte, inicialmente, tendremos que aplicar una llama de calefacción (producida por el oxígeno y gas combustible como el acetileno, hidrogeno, propano, etc.) para elevar la temperatura del acero hasta el punto de ignición y trasmitir calor a la superficie de la chapa que mantenga el equilibrio térmico, eliminando la capa de oxido, escoria, etc., favoreciendo así el corte. Posteriormente aplicaremos el chorro de oxígeno, que es el que realiza principalmente la acción de corte.

El oxicorte se aplica, fundamentalmente, en aquellas situaciones en las que hay que cortar elementos de hierro dulce y aceros de baja aleación. No es posible el corte de acero inoxidable, aceros de alta aleación y fundiciones, tampoco el aluminio, pues se funde en

El chemtane 2 es un gas de nueva generación que, por su eficiencia y ventajas, está sustituyendo en los equipos de oxicorte al acetileno, mucho más caro e inestable.

El equipo puede ser alimentado por gases como el argón, nitrógeno, oxigeno, etc., pero el más empleado por ser el más económico es el aire, utilizado con compresor o por botellas de aire comprimido.

el precalentamiento y el cobre, que tiene un coeficiente conductibilidad térmico muy alto, no resultando útil.

Los componentes del equipo son: botella de oxígeno, botella de gas combustible, reductores de presión, tubos de conducción y soplete.

EQUIPO DE CORTE POR PLASMA

El proceso de corte por plasma consiste en la acción térmica y mecánica de un chorro de gas que, al pasar por una cámara, se ioniza en contacto con un arco eléctrico establecido entre electrodo (negativo) y la pieza a cortar (positivo), transformándose en plasma a gran temperatura (del orden de 20.000 ºC) y gran velocidad, lo que permite fundir el material a cortar.

Las aplicaciones en los cuerpos de bomberos son muy variadas, ya que puede cortar con mucha precisión cualquier material metálico conductor de la electricidad, y más especialmente el acero estructural, inoxidables y metales no férricos (cobre, aluminio. níquel, etc.). El equipo consta de un generador de alta frecuencia alimentado por energía eléctrica, distribuidor de gas y antorcha de plasma.

El proceso de corte por plasma opera en un nivel energético muy superior al del oxicorte, lo que permite mayores velocidades de corte y además tiene la ventaja de iniciarse inmediatamente, sin necesidad de precalentamiento. El inicio instantáneo resulta especialmente ventajoso en aplicaciones que implican interrupción del corte, permitiéndonos cortar espesores de hasta 25 milímetros.

EQUIPO DE CORTE CON LANZA TÉRMICA

El proceso de corte exotérmico con este equipo consiste en calentar la punta de un electrodo ultra térmico (lanza) mediante una fuente de energía exterior (llama de un soplete de oxicorte o con una resistencia eléctrica) hasta alcanzar su temperatura de inflamación, abriendo posteriormente el paso del oxígeno (presión de trabajo entre 4 y 7 kg/cm2) a través de la antorcha. En cuanto el flujo de oxígeno comienza, reacciona con el material del electrodo, dando como resultado del proceso la generación de una alta temperatura en la punta de la lanza, generando el calor suficiente para mantener la reacción. Es un equipo que tiene la capacidad de fundir el acero, penetrando en prácticamente cualquier material gracias a la temperatura alcanzada (superior a 3.000º).

EL EQUIPO DE CORTE CON LANZA TÉRMICA PERMITE CORTAR Y PERFORAR RÁPIDAMENTE Y SIN VIBRACIONES GRANDES SECCIONES DE HORMIGÓN Y MUROS DE LADRILLO, PUDIENDO UTILIZARSE EN LOS TRABAJOS DE RESCATE Y SALVAMENTO EN HUNDIMIENTOS Y TERREMOTOS

Puede cortar los materiales más resistentes, como los aceros dulces y sus aleaciones, hierro fundido, metales no férreos, escoria y materiales refractarios, aun cuando se encuentren con óxido, barro u otra corrosión.

Las aplicaciones son muy variadas, ya que nos permite cortar tuberías, acero estructural, módulos tipo New Jersey, etc. Este equipo también nos permite cortar y perforar rápidamente y sin vibraciones grandes secciones de hormigón y muros de ladrillo, siendo este un factor determinante para el uso de la lanza térmica en los trabajos de rescate y salvamento en los hundimientos y terremotos.

Izquierda: Durante los trabajos de oxicorte, hay que tener la precaución de que las mangueras no resulten dañadas por las proyecciones del material. Derecha (arriba): Un factor a tener en cuenta en el corte con plasma es determinar el grosor del metal, a mayor espesor mayor amperaje. Abajo: Las ventajas de la lanza térmica con respecto a otros sistemas de corte se deben a su eficacia, facilidad de manejo y portabilidad (tan solo 3 kg incluyendo cables y electrodos).

DEBIDO A LA ENERGÍA GENERADA, EL EMPLEO DE GASES Y ELECTRICIDAD, SE PUEDEN PRODUCIR INCENDIOS, EXPLOSIONES Y DESCARGAS ELÉCTRICAS, POR LO QUE ES IMPORTANTE SEGUIR TODOS LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD AL UTILIZAR ESTOS EQUIPOS

El corte con lanza térmica se realiza usando la técnica de arrastre, que consiste en arrastrar la lanza en la dirección del corte con una inclinación de entre 45º y 90º. Para perforar, es recomendable emplear electrodos de gran longitud (6,4mm x 1117mm). Se debe trabajar perpendicular a la pieza y realizar movimientos circulares hasta penetrar en el material.

El equipo se compone de: lanza (tubo hueco de acero dulce relleno de varillas de hierro), porta lanza o antorcha, mangueras, reductor de presión y oxígeno. Las ventajas que tiene este equipo frente a otros sistemas de corte son la sencillez en su uso, además, el equipo nos permite llegar a lugares de difícil acceso y la más importante: puede ser utilizada bajo el agua y el lodo.

SEGURIDAD CON LOS EQUIPOS DE CORTE

Debido a la energía generada, empleo de gases y electricidad, en la utilización de estos sistemas de corte se pueden producir incendios, explosiones y descargas eléctricas. Es importante seguir todos los procedimientos de seguridad cuando estemos usando estos equipos para evitar accidentes. Los efectos principales que se deben considerar para la prevención de los posibles riesgos son:

El traje de aproximación aluminizado es la protección más adecuada cuando realicemos trabajos de corte de hormigón con lanza térmica.

Para obtener un mayor alcance en trabajos de perforación, el equipo nos permite el empalme de electrodos mejorando la seguridad y comodidad del operario.

Calor: todas estas operaciones de corte producen niveles altos de calor radiante, así como chispas fundidas y escoria. Debido a esto, los operadores deben llevar siempre guantes y ropa de protección térmica (traje de intervención, chaquetas o delantales de cuero, trajes aluminizados) así como caretas y cascos protectores.

Proyección de partículas: ciertos combustibles pueden ser alcanzados por las chispas voladoras, escoria caliente, etc. y causar incendios. Es importante tener un extintor en la zona de corte, para su uso por si fuera necesario.

Humos, gases y vapores: estos provienen de los productos de volatilización del metal y sus recubrimientos (pintura, grasa, etc.) en el proceso de corte o perforación. Debido a la gran cantidad de vapores que se pueden generar, debemos buscar lugares bien ventilados. Si este trabajo debe ser hecho en el interior de un edificio, recinto o espacio confinado, utilizaremos equipos de protección respiratoria.

Radiación ultravioleta e infrarroja: la exposición a los trabajos de corte sin protección óptica puede causar conjuntivitis, lesiones en la retina y pérdida de capacidad visual. Utilizaremos un escudo facial y lente filtradora para protección contra rayos UV e infrarroja.

ENRIQUE ÁLVAREZ DÍEZ
SUBOFICIAL BOMBEROS
DE MADRID

STAND OUT IN FIREFIGHTING

KERMEL VISION

El calor y el fuego no son los únicos peligros durante las intervenciones de extinción de incendios y rescate. La solución KERMEL VISION hace al bombero altamente visible en cualquier circunstancia. Se trata de solución única, muy transpirable y resistente, diseñada y desarrollada para operaciones no estructurales y de muy diversa índole. Reúne los requisitos necesarios para cumplir las normativas EN ISO 20471, EN 16689 y EN ISO 15384.

www.kermel.com

KERMEL

EQUIPO START: AYUDA Y RESPUESTA A EMERGENCIAS HUMANITARIAS

COMPUESTO POR PROFESIONALES SANITARIOS DE PRIMER NIVEL, ES CAPAZ DE DESPLAZARSE A CUALQUIER LUGAR DEL MUNDO

EL DISPOSITIVO START CUENTA EN LA ACTUALIDAD CON CASI CUATROCIENTOS VOLUNTARIOS Y SU MEJOR APORTACIÓN RADICA EN LA SUFICIENCIA A LA HORA DE DESPLEGAR HOSPITALES DE CAMPAÑA.

¿QUÉ ES?

La Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) es el principal órgano de gestión de la cooperación española.

Esta agencia nace en noviembre de 1988 centrándose en la lucha contra la pobreza y por el desarrollo humano sostenible. Sigue las directrices del V Plan Director de la Cooperación Española, basado en los derechos humanos y las libertades fundamentales; todo ello bajo el paraguas de la nueva Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Ley 23/1998, del 7 de julio, de Cooperación Internacional para el Desarrollo.

La AECID, a través de la Secretaría de Estado de Cooperación Internacional, se encuentra adscrita al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, y marcó sus objetivos con especial atención priorizando la prevención y atención en situaciones de emergencia, promoción de la democracia y el impulso en las relaciones con los países socios. Actualmente se encuentra presente en treinta y siete países.

En los planes de desarrollo elaborados en 2015 para los próximos quince años, se plantearon diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), cuya única meta era intentar lograr promover el crecimiento económico sostenible, medidas urgentes contra el cambio climático, erradicar el hambre, garantizar una educación en igualdad , el acceso al agua, la energía y la seguridad alimentaria mundial; ahora agravada y tan comprometida por el actual conflicto bélico ante la invasión de Ucrania por el ejército ruso, circunstancia que ya está provocando hambruna en países de África donde el 40% de las importaciones de trigo dependen directamente de estos dos países.

La Organización de Naciones Unidas estima que la actual guerra puede llegar a provocar que aumenten en trece millones más las personas que actualmente padecen hambre. A título informativo, casi a punto de cumplir el primer cuarto del siglo XXI, ochocientos millones de personas se encuentran en el mundo en situación de inseguridad alimentaria.

Hospital del equipo médico de emergencia nivel 2.

Tiendas de campaña.

Intervención quirúrgica EMT2.

Para defender sus objetivos, la AECID cuenta con los instrumentos necesarios: por un lado, la cooperación técnica, económica y financiera, y, por otro, la educación para el desarrollo, sensibilización social y la ayuda humanitaria; desplegándose en más de treinta países a través de su red de oficinas Técnicas de Cooperación, Centros Culturales y Centros de Formación.

Desde el sector de cooperación encaminado a la "Salud y Bienestar", donde se fijan como retos básicos y primordiales: reducir la mortalidad, mejorar la salud de las personas y proveer servicios de salud de calidad para todos; directamente enfocado en la salud y vulnerabilidad de los países afectados en tareas de ayuda humanitaria es donde encontramos al equipo START.

El Equipo Técnico Español de Ayuda y Respuesta a Emergencias o Spanish Technical Aid Response Team (START) se pone en marcha en el año 2016 con la idea de que su despliegue se haga efectivo en setenta y dos horas allá donde Cooperación Española decida la intervención.

ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN

Está compuesto por un equipo sanitario de primer nivel, todos ellos pertenecientes al Sistema Público de Salud; el cual es capaz de desplazarse a cualquier lugar del mundo donde se haya producido una emergencia humanitaria. De esta manera sitúa a España a la cabeza de las agencias donantes europeas en lo que a este tipo de respuesta se refiere.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) certificó como equipo especializado al proyecto START el 31 de mayo de 2018 y fue verificado por el Mecanismo Europeo de Protección Civil de la Comisión Europea en enero del 2019.

Dentro del marco del Mecanismo Europeo de Protección Civil y organizado por la Dirección General de la Comisión Europea, el equipo START se integra dentro de la European Emergency Response Capacity (EERC) con el fin de coordinar y aumentar la eficacia de la respuesta humanitaria, por lo que gran parte del proyecto en sí es financiado con fondos europeos.

EL PROYECTO START FUE VERIFICADO POR EL MECANISMO EUROPEO DE PROTECCIÓN CIVIL DE LA COMISIÓN EUROPEA EN ENERO DE 2019

Debido a la estrecha colaboración con diferentes entidades, desde la Oficina de Acción Humanitaria (OAH) se ha trabajado para conseguir un consenso a la hora de desarrollar herramientas capaces de unificar criterios de actuación de los equipos españoles en operativos directos, dando lugar al "Plan de Contingencias Ante Crisis Humanitarias Provocadas por Desastres", que son, en definitiva, los "Procedimientos Operacionales Estándar del Proyecto START".

La respuesta directa se ejecuta desde la propia OAH y las Oficinas Técnicas de Cooperación de la AECID, con envíos inmediatos desde los Centros Logísticos Humanitarios de Torrejón de Ardoz (Madrid) y la UN Humanitarian Response Depot (UNHRD) en Panamá; mientras que las ONG nacionales y extranjeras, organismos internacionales, locales y demás, conformarían la respuesta indirecta gestionada con convenios entre el Fondo Central para Respuestas a Emergencias (CERF), ONG españolas, fondos de respuesta y subvenciones de actores humanitarios internacionales de primer nivel (ACNUR, UNICEF, CICR, etc.) y sus propios fondos de ayuda a emergencias por desastres.

El dispositivo START, también conocidos como chalecos rojos, cuenta en la actualidad con un número de voluntarios cercano a las cuatrocientas personas; de las cuales salen en misión, dependiendo de la emergencia humanitaria y las necesidades de la población local, recursos propios, etc., desde pequeñas dotaciones de ayuda, formación e intervención, hasta equipos con despliegue completo que pueden sumar hasta setenta integrantes si la misión así lo exige.

En 2021 y 2022 se abrieron convocatorias para aumentar el número de voluntarios cualificados y completar el róster o listado de personal necesario para cubrir cualquier eventualidad. Entre ellos: personal sanitario, cocineros y logistas.

Atención a parto en hospital EMT2.

EL EQUIPO START CUENTA CON UN HOSPITAL DE CAMPAÑA ACREDITADO POR LA OMS DE NIVEL II CON POSIBILIDAD DE ATENDER A DOSCIENTOS PACIENTES AL DÍA

La formación está compuesta por parte online y presencial, realizando estas últimas en las instalaciones al efecto ubicadas en Torrejón de Ardoz, Madrid.

Su capacidad sanitaria de respuesta es clave y su mejor aportación radica en la suficiencia a la hora de desplegar un hospital de campaña con posibilidad de hospitalización e intervención quirúrgica. Obviamente, para todo ello cuenta, además de con médicos, enfermería, TCAES y apoyo psicosocial, con personal especializado dentro del grupo técnico que se encarga de la imprescindible labor logística de instalación y manejo de infraestructuras, electricidad, electrónica, fontanería, agua, saneamiento e higiene (WASH), carga, descarga, almacenaje, alimentación, etc.

HOSPITAL DE CAMPAÑA EMT2

El equipo START puede presumir de contar con un hospital de campaña acreditado por la OMS de nivel II con posibilidad de atender a doscientos pacientes al día. Tiene capacidad para veinte camas: diez de hombres y diez de mujeres.

Dispone de sala quirúrgica, donde se podrían realizar diariamente quince intervenciones menores y siete mayores en caso de extrema necesidad. Cuenta además con una sala de parto y otra de resucitación y, por supuesto, con equipo de esterilización que garantiza las intervenciones en las medidas sanitarias con la protección adecuada.

Al contar con ecógrafo y equipo portátil de rayos X, se facilita el diagnóstico y se mejora el tratamiento aplicando a cada paciente la atención necesaria con mayor rigor y seguridad.

Recientemente se han añadido células materno-infantiles, un equipo de laboratorio más manejable y operativo, una mesa de quirófano más funcional, instrumental quirúrgico específico para trauma y ginecología y un arco de fluoroscopia cuyo sistema de imágenes de rayos x móvil y de aplicaciones múltiples ayuda, y mucho, en los procedimientos de intervención más desafiantes en cirugía general, ortopédica, vascular, neurovascular y cardíaca.

Hospital EMT2.

Atención directa a víctimas en hospital EMT2.

El año 2020, sin salidas, despliegues o simulacros internacionales, se apostó por mejorar la infraestructura y prestaciones; para ello se adquirieron tiendas de campaña de mayor tamaño y calidad, todo lo necesario para disponer de una planta generadora de oxígeno, fundamental por lo difícil que puede resultar el acceso en según qué localizaciones por todo el mundo, así como placas fotovoltaicas capaces de garantizar una mayor potencia y durabilidad en los generadores de energía.

MISIONES INTERNACIONALES

Desde su creación, el equipo START se ha desplegado en diferentes ocasiones por todo el mundo. El primer despliegue tuvo lugar en abril del año 2019, tras los daños producidos en el mes de marzo por el ciclón tropical Idai en Donzo, Mozambique, que provocó rachas huracanadas de viento y lluvias torrenciales con inundaciones y marejadas clónicas donde fallecieron más de mil personas.

Un total de ciento cuarenta y dos componentes, sanitarios y logistas, se desplazaron al lugar en dos turnos de quince días procedentes de diferentes Comunidades Autónomas, junto a las ONG Farmamundi y Médicos del Mundo.

Durante un mes, en el hospital START desplegado en la zona, se atendieron dos mil doscientas setenta y cinco personas, siendo intervenidas quirúrgicamente ochenta y siete, y se ayudó a traer al mundo a treinta y seis niños y niñas. Antes de su regreso se donaron medicamentos y diverso material sanitario.

En marzo del año 2021, una cadena de detonaciones en un arsenal de dinamita, fruto de un error humano, provocaron una explosión que devastó gran parte de la ciudad de Bata, en Guinea Ecuatorial, donde falle-

cieron noventa y ocho personas y otras seiscientas quince resultaron heridas. Catorce miembros del equipo START, cinco médicos, de ellos tres cirujanos, cinco enfermeros y cuatro expertos en ayuda humanitaria, se desplazaron al lugar integrándose con los servicios sanitarios locales, colaborando en la atención de las víctimas y aportando información y formación en tareas de primera intervención. Se atendieron en quince días a ciento setenta pacientes afectados por la onda expansiva y se realizaron quinientas cincuenta intervenciones hospitalarias.

CÓMO FORMAR PARTE DEL EQUIPO START

El equipo START está compuesto por personal sanitario, de gestión administrativa y servicios; donde se incluyen técnicos especialistas en diversas materias denominados logistas.

Los puestos sanitarios requeridos y más demandados son los de médico en todas sus especialidades, desde nefrólogos hasta anestesistas, cirujanos, ginecólogos y un amplio etc. Del mismo modo, se hace muy necesaria la labor de enfermería también en sus diferentes disciplinas: quirófano, urgencias y emergencias, hemodiálisis...

Fisioterapeutas y Técnicos sanitarios en cuidados auxiliares de enfermería, de farmacia, laboratorio, radioagnóstico y psicólogos cerrarían este amplio abanico de necesidades que cubrir.

Apoyo a la educación.

Equipo diagnóstico EMT2.

Montaje hospital de campaña.

EL EQUIPO ESTÁ COMPUESTO POR PERSONAL SANITARIO, DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y SERVICIOS; DONDE SE INCLUYEN TÉCNICOS ESPECIALISTAS EN DIVERSAS MATERIAS DENOMINADOS LOGISTAS

Para poder integrarse en el equipo, el solicitante ha de ser estatutario fijo o eventual del Sistema Público de Salud o estar vinculado con el mismo y contar, al menos, con tres años de experiencia. Poseer nivel medio de inglés o francés A1 y A2, excepto los puestos referentes a categorías C1 y C2, en donde no es imprescindible, pero sí valorado en la puntuación final. Del mismo modo se valora la experiencia profesional y formación académica.

Las misiones tienen una duración aproximada de quince días, pudiéndose efectuar relevos de personal sanitario, de gestión o logistas dependiendo de las circunstancias.

Los Técnicos en Emergencias Sanitarias que estén interesados en formar parte del equipo START deben saber que esta categoría no se requiere como tal, pudiendo formar parte del dispositivo, siempre y cuando se cumpla con los requisitos en convocatoria, y sean seleccionados, ejerciendo fundamentalmente labores de apoyo logístico, organización de material sanitario, infraestructuras, saneamientos, etc.

Todos los interesados en formar parte de este equipo pueden consultar en la página oficial de la AECID más información al respecto y resolver las dudas que puedan surgir.

Texto y fotos suministrados por el autor para su publicación en este número de Servicios de Emergencia.

CRISTIAN FERNÁNDEZ GINER
TÉCNICO EN EMERGENCIAS SANITARIAS SUMMA112

BOMBAS NODRIZAS PESADAS ¡QUE NO FALTE AGUA!

ESTOS VEHÍCULOS TIENEN COMO COMETIDO EL TRANSPORTE DE GRAN VOLUMEN DE AGUA PARA EL ABASTECIMIENTO DE LAS DISTINTAS UNIDADES QUE HACEN FRENTE AL FUEGO

TRAS UN VERANO EN EL QUE LOS INCENDIOS FORESTALES HAN ASOLADO LA PENÍNSULA IBÉRICA, LA NECESIDAD DE DISPONER DE AGUA PARA SOFOCARLOS ES INDISPENSABLE. LOS MEDIOS AÉREOS PARA ESTE TIPO DE INCENDIOS SON IMPRESCINDIBLES Y ESTOS DISPONEN DE SUS PUNTOS DE CARGA DE AGUA.

A nosotros, los que tenemos los pies en la tierra, tampoco nos puede faltar el agua, elemento de extinción por excelencia. El problema surge cuando tenemos que abastecer a las BFP que se encuentran en primera línea del fuego, ya que no siempre se dispone de un hidrante cercano o de una balsa de

Una BNP con configuración 6x4. Los ejes traseros son tipo tándem con tracción. Su volumen de agua se acerca a los 12.000 litros.

La BNP de Bomberos de Zaragoza tiene una MMA de 32 t. La capacidad de la cuba se acerca a los 15.000 litros.

Magirus nos presenta una compacta BNP 6x4 con ejes traseros tándem con tracción. Su volumen de agua transportado se acerca a los 12.000 litros.

abastecimiento de agua. Es en estas situaciones cuando entran en juego nuestros vehículos BNP. Estos vehículos tienen como cometido principal el transporte de gran volumen de agua para el abastecimiento de los distintos vehículos que hacen frente al fuego. La tipología disponible en los vehículos BNP es muy amplia y en ella influyen mucho las necesidades y el cometido a realizar. En esta ocasión, nos vamos a centrar en su capacidad de transporte de agua a las zonas donde esta es más necesaria. Para ello vamos a ver distintas configuraciones de BNP con sus diferentes características y capacidades.

CONFIGURACIÓN DE DOS EJES

La configuración de dos ejes en una bomba nodriza pesada es la más simple. En cuanto a la tracción, esta puede ser 4x2 o 4x4. Este tipo de chasis cabina con dos ejes tiene su MMA en las 18 toneladas. El transporte de agua que nos ofrece esta configuración depende del tipo de carrozado elegido y del material con el que lo vayamos a equipar. El reparto de carga en estos chasis de dos ejes es determinante en la capacidad total de la cisterna. De todas formas, con un buen reparto de masas no tendremos problemas para llegar a los 6000 litros de agua. Con esta cantidad tenemos garantizado el llenado de los tanques de dos bombas forestales pesadas. Respecto al chasis cabina, estos son derivados de las gamas de construcción, lo que nos ofrece una garantía de fiabilidad. Todos los fabricantes de vehículos industriales comercializan camiones con capacidades 4x4 que, seguro, serán capaces de desarrollar bien este trabajo. En este segmento tenemos infinidad de ejemplos de BNP carrozadas por fabricantes de segunda fase. Estos modelos trabajan bien tanto en el ámbito urbano como en el fuera de carretera.

LA CONFIGURACIÓN DE DOS EJES EN UNA BOMBA NODRIZA PESADA ES LA MÁS SIMPLE, SU TRACCIÓN PUEDE SER 4X2 O 4X4

CONFIGURACIÓN DE TRES EJES

Con esta configuración el volumen de agua que somos capaces de transportar se duplica respecto al

Un impresionante BNP de Bomberos de Granada con una configuración de ejes 8x4 especial. Los dos ejes centrales son tándem con tracción. Tanto el eje delantero como el trasero son direccionales. La capacidad de su tanque se acerca a los 15.000 litros.

Ziegler carroza un chasis 8x4 con dos ejes direccionales y un eje de tracción trasero tándem. El volumen de agua transportado se acerca a los 15.000 litros.

LA CONFIGURACIÓN DE UNA BNP DE TRES EJES DUPLICA EL VOLUMEN DE AGUA QUE PUEDE TRANSPORTAR UN VEHÍCULO DE DOS EJES

de dos ejes. Este tercer eje nos ofrece 6000 litros más, lo que eleva la capacidad total transportable a 12.000 litros de agua. Con esto seremos capaces de abastecer cuatro BFP. Su MMA es de 25 toneladas. Esta la podemos aumentar hasta las 26 toneladas, si equipamos los ejes traseros con suspensión neumática. Esta configuración de ejes es una de las más comunes en los BNP de nuestros cuerpos de bomberos ya que, por su capacidad de agua transportada y envergadura del vehículo, es la más favorable. En cuanto a las tracciones, el disponer de un eje más aumenta las combinaciones posibles. Los distintos fabricantes de primera fase nos ofrecen configuraciones de ejes de 6x6, 6x4 y 6x2. La configuración más común que vemos en los distintos cuerpos de bomberos es de tipo 6x4, siendo los ejes de tracción los traseros en los que se monta un eje doble tándem con tracción. En esta configuración 6x4, también podemos optar por montar el eje de tracción delantero y acompañado por el primero de los traseros. Por último, nos queda la configuración de ejes 6x6. Este tipo de tracción es la más adecuada para transitar en zonas en las que las carreteras sin firme sean predominantes.

No podemos olvidarnos de 6x2. Esta configuración tiene una vocación meramente urbana, con un 6x2 con suspensión neumática y último eje direccional y arrastrado nos aseguraremos una conducción más dinámica y mejor maniobrabilidad dentro de la ciudad.

CONFIGURACIÓN DE CUATRO EJES

El transporte de más de 12.000 litros de agua ya son palabras mayores. La capacidad máxima que podemos cargar en este camión nodriza varía según la distribución de cargas, pero se acercará a los 15.000 litros. Como vemos, no mucho más que una BNP de tres ejes. El chasis cabina que necesitamos para esta cantidad de agua nos supone un vehículo con un mínimo de cuatro ejes y su tonelaje total llega a 31 toneladas. A esto le podemos añadir una tonelada más y llegar a las 32 toneladas, si cumplimos en la configuración de ejes con dos direccionales y ejes dobles de tracción trasero. La combinación de ejes, como en el caso anterior del tres ejes, puede ser de diferentes maneras. Aquí influye mucho el destino final al que vamos a dedicar esta bomba nodriza pesada. Como es lógico, a más ejes, más combinaciones posibles de tracción. Los cuatro ejes nos dan la posibilidad de combinaciones 8x2, 8x4, 8x6 y por último el todo poderoso 8x8. La posición en la que colocaremos los ejes de tracción dependerá de las necesidades de nuestro

EL TRANSPORTE DE AGUA QUE NOS OFRECE LA CONFIGURACIÓN 4X4 DE UNA BNP SE ACERCA A LOS 6500 LITROS

La configuración 8x8 es difícil de ver. En la imagen, una tracción 8x8 hace frente sin dificultad a terrenos embarrados y con un firme complicado.

El BNP que nos presenta Flomeyca sobre chasis IVECO destaca por disponer del último eje direccional y arrastrado. Con esta configuración disponemos de una BNP ágil y dinámica.

Sobre un chasis cabina MAN TGS, esta BNP destaca por su configuración en la que su último eje arrastrado y direccional facilita las maniobras. Su volumen de agua transportada se acerca a los 12.000 litros.

Una configuración de ejes 4x4 sobre un chasis MAN TGM monta una cisterna de 6500 litros de agua.

LA CAPACIDAD MÁXIMA DE UNA BNP DE CUATRO EJES VARÍA SEGÚN LA DISTRIBUCIÓN DE CARGAS, PERO SE ACERCARÁ A LOS 15.000 LITROS

LA CONFIGURACIÓN 8X8 ES LO MÁS FAVORABLE SI NECESITAMOS TRANSITAR POR PISTAS FORESTALES CON FUERTES PENDIENTES Y FIRMES IRREGULARES Y SIN ADHERENCIA

servicio. De elegir una configuración 8x6 con dos ejes direccionales, tendríamos tracción tanto en los ejes direccionales (segundo eje) como en los ejes traseros que serán de tipo tándem. Este tipo de configuración podemos verla a diario en vehículos de obra, como las hormigoneras que en muchas ocasiones por su trabajo deben acceder a tajos de obra en unas condiciones complicadas. Su comportamiento fuera de carretera sería excelente ya que, en zonas con superficies de poca adherencia como barro o arena suelta, disponer de un eje delantero con tracción nos sacará de más de un apuro. Esto lo hemos comprobado en pruebas off road, con los distintos fabricantes de vehículos industriales con chasis de estas características. Por último, contar con una configuración 8x8 sería lo más favorable sí necesitamos transitar por pistas forestales con fuertes pendientes y firmes irregulares. En estas situaciones, los 8x8 demostrarán sus capacidades todo terreno y seguro que no nos defraudarán.

MANUEL RUJAS
SARGENTO CONDUCTOR
BOMBEROS DE MADRID

SACYL RENUEVA SU FLOTA CON MERCEDES-BENZ SPRINTER

LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN HA PUESTO EN MARCHA CINCO UNIDADES DE SOPORTE VITAL AVANZADO

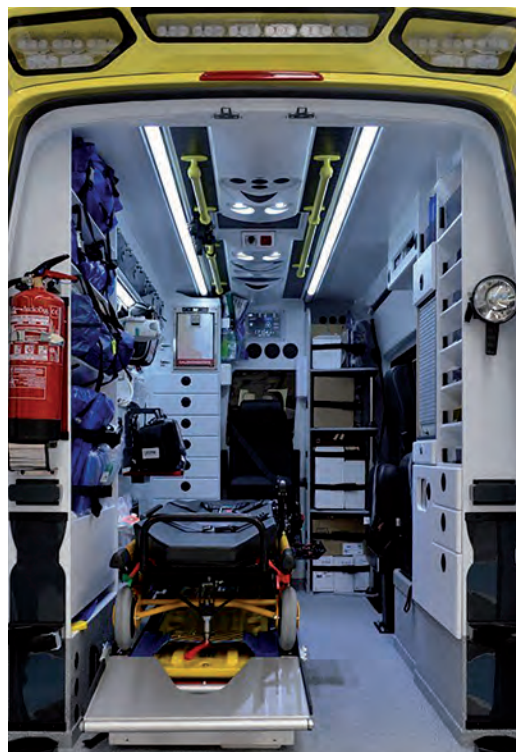
LAS AMBULANCIAS DE TIPO C LLEGAN PARA OFRECER UN RECURSO ASISTENCIAL INÉDITO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA. MIENTRAS, LA EMPRESA RODRÍGUEZ LÓPEZ AUTO CARROZA NUEVAS UNIDADES MODELO MERCEDES-BENZ SPRINTER L2 H2.

El uno de julio, llegaron a Castilla y León las cinco primeras Unidades de Enfermería de Emergencias de Sacyl (UENE), un nuevo recurso asistencial de la Gerencia Regional de Salud que se pone en marcha para dar respuesta a la realidad sanitaria de la Comunidad Autónoma.

Las ambulancias son unidades de Soporte Vital Avanzado de Mercedes-Benz Sprinter y están equipadas con electromedicina de última generación. Se trata de las primeras de su clase en Castilla y León en una apuesta por una mayor capilaridad de la emergencia. Se ubicarán en Cuéllar y Boceguillas (Segovia), Fermoselle (Zamora), Guardo (Palencia) y Vitigudino (Salamanca), atendiendo a criterios técnicos de accesibilidad.

El servicio ha supuesto una inversión de casi un millón de euros y para la puesta en marcha de las cinco nuevas unidades serán necesarios 30 profesionales. Las UENE están dotadas de personal de enfermería y Técnicos de Emergencias Sanitarias, cuya función es la atención de las urgencias y emergencias en el lugar donde se producen la estabilización del paciente y el traslado, si precisa, al centro sanitario más adecuado, bajo un sistema protocolizado de activación y de actuación en el lugar. Además, estas unidades cuentan con un médico consultor situado en el Centro Coordinador de Urgencias (CCU), profesionales que han recibido una formación específica para este tipo de asistencia.

Este recurso prestará una atención protocolizada basada en la Guía de Procedimientos operativos de UENE-CCU de Castilla y León, en la que tanto el enfermero asistencial como el médico consultor se apoyarán para prestar una atención conjunta al paciente.



Así, el médico consultor del CCU realizará el seguimiento del incidente estableciendo la resolución de este, en consonancia con los procedimientos, la operativa y la información del enfermero que se encuentre realizando la asistencia in situ.

La UENE será activada por el CCU para acudir a un incidente sanitario según los protocolos vigentes, y una vez en el lugar, el enfermero de estas unidades realizará una valoración y actuará según procedimiento estandarizado en cuanto a realización e interpretación de pruebas diagnósticas, transmisión de datos obtenidos (incluyendo imágenes de electro y resultados de las pruebas) al médico consultor del CCU, quien establecerá el diagnóstico médico, que prescribirá o validará el tratamiento a administrar y las intervenciones a realizar por el enfermero, así como la decisión de traslado/alta.

Se trata por tanto de aumentar la capacidad asistencial de Sacyl para atender las urgencias en el ámbito extrahospitalario. Respecto a la formación de los profesionales, el personal de enfermería de una UENE ha recibido una formación específica para desempeñar su labor en estas nuevas unidades, adquiriendo un conocimiento exhaustivo de los procedimientos específicos, en coordinación con el médico consultor del CCU, que actuará como decisor en los ámbitos de su competencia: valoración de pruebas complementarias, diagnóstico médico y prescripción farmacológica fuera de los protocolos establecidos o complementando/validando a los mismos.

En otras comunidades autónomas, así como en otros países del mundo, estas unidades se encuentran afianzadas dentro de sus sistemas -en Cataluña funcionan desde 1989 y están operativas también en Baleares, Aragón, Castilla-La Mancha o Madrid- sumándose al resto de recursos de los que disponen los servicios de salud.

HTG FUE LA EMPRESA ADJUDICATARIA

HTG, cooperativa de transporte sanitario, ha sido la adjudicataria del contrato de las nuevas ambulancias. Además de las cinco unidades de Soporte Vital Avanzado, desde el grupo se ha iniciado la renovación de las UMEs con la sustitución de cinco unidades que ya estaban operando el servicio en las provincias de Salamanca, Zamora y Valladolid. Las primeras cinco UMEs han empezado a operar en Ciudad Rodrigo, Béjar, Puebla de Sanabria, Zamora y Valladolid. El objetivo de la sustitución es modernizar la flota que atiende las emergencias en la zona para dotar de equipos de última generación a los profesionales que prestan su servicio desde nuestras unidades.

Por su parte, la empresa Rodríguez López Auto se encuentra en proceso de carrozar nuevas unidades para el Sacyl, escogiendo el modelo Mercedes-Benz Sprinter L2 H2 con RLAF4 + RLAF2 para las ambulancias de tipo C.

Fotografías cedidas por Rodríguez López Auto a Servicios de Emergencia para la elaboración de este reportaje.

EN OTRAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS ESTAS UNIDADES SE ENCUENTRAN AFIANZADAS DENTRO DE LOS SISTEMAS DE SALUD: EN CATALUÑA FUNCIONAN DESDE 1989 Y ESTÁN OPERATIVAS TAMBIÉN EN BALEARES, ARAGÓN, CASTILLA LA MANCHA O MADRID

FIREBULL DE MAGIRUS, CAPAZ DE LUCHAR CONTRA EL FUEGO EN CUALQUIER LUGAR

ESTE CAMIÓN ORUGA COMBINA LA TECNOLOGÍA AIRCORE Y EL CHASIS TODOTERRENO POWERBULLY

LA APUESTA POR EL 4X4 HACE DEL FIREBULL UN VEHÍCULO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS ÚNICO, UN AVANCE QUE LOS BOMBEROS DE BRASIL ESTRENARON A NIVEL MUNDIAL EN JULIO.

En julio de este año, Magirus entregó su primer FireBull al estado brasileño de Ceará. Se utilizará en la región de Porto do Pecém y se destinará a la extinción de incendios de vegetación y operaciones en la reservas y áreas protegidas cercanas a la zona, además de operar en las playas y en las numerosas intervenciones industriales de gran tamaño.

El camión de bomberos oruga FireBull de Magirus es una apuesta por el 4x4 que combina la tecnología de extinción AirCore, de gran eficacia, y el chasis PowerBully de Kässbohrer Geländefahrzeug AG para formar un vehículo especial de extinción de incendios único en el mundo. La tecnología de agua nebulizada AirCore permite luchar eficazmente contra el fuego con grandes profundidades de penetración y distancias de lanzamiento de hasta 80 metros, y a la vez ofrece el efecto de refrigeración con un consumo mínimo de agua. El transporte de grandes volúmenes de agente extintor (9.000 litros de agua, 2.000 litros de espuma) con una presión mínima sobre el suelo de 0,300 kilogramos por centímetro cuadrado con un peso total admisible de 30 toneladas es una de las ventajas centrales en terrenos intransitables y de difícil acceso.

ASÍ ES EL FIREBULL

El camión oruga de extinción de incendios de Magirus llegó en septiembre de 2020 como un vehículo con el poder de luchar contra el fuego en lugares para otros inaccesibles. Su chasis PowerBully 18 T tiene una potencia de motor de 231 kW (310 CV), un peso bruto vehicular de 30.000 kg y alcanza una velocidad de unos 10 km/h. Con un peso operativo de alrededor de 26 toneladas, el vehículo tiene suficiente capacidad adicional para necesidades y equipos individuales. La transmisión de oruga proporciona a las ruedas la agilidad necesaria combinada con un alto nivel de comodidad de conducción, independientemente de la superficie.

Además, gracias a su elevada carga útil con una baja presión sobre el suelo de tan solo 0,300 kg/cm² (30 veces menos presión sobre el suelo que un camión 6x6) y una profundidad de vadeo de 1400 cm, se puede utilizar no solo en terrenos intransitables, sino también en incendios de turba, suelos incendios, fuegos latentes o en áreas pantanosas.

El FireBull tiene un rendimiento de escalada de 31° (60%) y una inclinación máxima a lo largo de la pendiente de hasta 21° (40%). En la versión FireBull AirCore, además de un depósito de agente extintor de 10.000 litros (9.000 litros de agua, 1.000 litros de agente espumante), también está disponible la turbina de extinción AirCore MFT35-H con una capacidad de hasta 3.500 litros por minuto. La tecnología de agua nebulizada permite la extinción de incendios y la humidificación eficiente de la vegetación, así como una gran profundidad de penetración. Además de una conexión en C en la parte delantera, las boquillas de autoprotección y la protección contra el calor en la parte inferior de la carrocería garantizan la máxima seguridad para la tripulación. Al mismo tiempo, el concepto ofrece una amplia gama de opciones, como volúmenes de tanque más grandes y variantes de turbinas para estar equipado de manera óptima.

GRACIAS A SU ELEVADA CARGA ÚTIL CON UNA BAJA PRESIÓN SOBRE EL SUELO DE TAN SOLO 0,300 KG/CM2, SE PUEDE UTILIZAR EN TERRENOS INTRANSITABLES, INCENDIOS DE TURBA, FUEGOS LATENTES O ÁREAS PANTANOSAS

MAGIRUS ENTREGA EL PRIMER ROBOT WOLF R1 DEL MUNDO

Thomas Hilse, CEO de Magirus, y Björn Scherer, jefe de bomberos de Ehrwald, junto al Wolf R1.

Ocho años después de la presentación del primer robot de la familia AirCore, la historia de las unidades tácticas por control remoto y teledirigidas de Magirus continúa con la entrega del Wolf R1. En una ceremonia extraordinaria en la montaña más alta de Alemania, el Zugspitze, la empresa entregó el primer robot de respuesta táctica del mundo al cuerpo de bomberos voluntarios de Ehrwald, en Austria.
El robot de respuesta táctica permite a los bomberos permanecer fuera de la zona de peligro en caso de calor intenso, peligro de derrumbe, investigaciones de materiales peligrosos o poca visibilidad. Los sistemas de cámaras especializadas, que incluyen imágenes térmicas, aportan una visibilidad total y la sólida transmisión de datos garantiza que el mando reciba imágenes y vídeos en tiempo real, mientras que el accionamiento de oruga totalmente eléctrico con 1.050 Nm de par permite al Wolf R1 moverse con determinación y actuar con flexibilidad en las superficies más difíciles.

LOS BOMBEROS DE TERUEL APUESTAN POR MAN

EL SERVICIO DE PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS HA INCORPORADO A SU FLOTA UNA AUTOBOMBA RURAL MODELO TGM 4X4 BL

FINANCIADO POR EL FONDO DE INVERSIONES DE TERUEL CON UNA INVERSIÓN DE 250.000 EUROS, EL NUEVO CAMIÓN DESTACA POR SU VERSATILIDAD ANTE SITUACIONES COMO TEMPORALES GRACIAS A SU CUÑA QUITANIEVES.

El Servicio de Prevención y Extinción de Incendios de la Diputación de Teruel ha incorporado a su parque móvil una autobomba rural media de MAN, que mejorará la prestación del servicio de bomberos gracias a su versatilidad ante situaciones como incendios en el medio natural o la atención de emergencias en temporales de nieve. Destinada al Parque de Montalbán, se trata de un modelo TGM 13.290 4X4 BL con carrocería de Incipresa.

"Los vehículos que estamos incorporando tienen que tener la capacidad de poder llevar una cuña quitanieves, es algo que aprendimos en las tormentas Gloria y Filomena", ha destacado el vicepresidente de la Diputación, y esta versatilidad de los vehículos facilitará el uso de estas autobombas para "circular por una pista forestal y quitar nieve si fuese necesario", además de tener más capacidad en litros que los urbanos, con un tamaño no mucho mayor, ser rápidos y por ello circular por carretera a una velocidad suficiente.

Esta tipología de vehículos está dentro de los denominados de segundo nivel operativo, según ha explicado el inspector jefe del servicio de bomberos de la DPT, José Luis Moliner, es decir, vehículos que atienden incendios en el medio natural, a la defensa de las interfaces urbano-forestal y, por su capacidad todoterreno, a la atención de servicios en escenarios que requieren de este tipo de tracción, como puede ser actuar en condiciones de temporales de nieve.

Respecto a las características técnicas de la nueva autobomba rural, cuenta con una caja de cambios manual ZF 9S-1310 OD, una cabina simple con tres plazas para el conductor más dos acompañantes, cabrestante con capacidad de 5.665 kg, boma Ruberg EH30 con prestaciones de 3000 l/min a 10 bar y 400 l/min a 40 bar, cisterna poliéster de 3000 litros, carrete de pri-

mer socorro de alta presión con 40 metros de manguera semirrígida de 25 milímetros, dos carretes portamanguera en los laterales del vehículo y sistema de protección perimetral. Además, tiene un depósito de 220 litros de Gasoil y de 35 litros de AdBlue.

El vehículo adquirido por la institución provincial ha supuesto un coste de 250.0000 euros, financiados gracias al Fondo de Inversiones de Teruel (Fite). La Diputación está trabajando en la incorporación de más vehículos en el futuro con el objetivo de que cada parque tenga, al menos, un vehículo de este tipo. Además, la institución continúa la tramitación para adquirir el vehículo autoescala, que está valorado en más de 768.000 euros y que servirá para reforzar la dotación del Parque de Teruel.

LA AUTOBOMBA TIENE UNA CAJA DE CAMBIOS MANUAL ZF 9S-1310 OD, UNA CABINA SIMPLE CON TRES PLAZAS PARA EL CONDUCTOR MÁS DOS ACOMPAÑANTES Y CABRESTANTE CON CAPACIDAD DE 5.665 KG

NUEVA BOMBA RURAL PESADA PARA EL GES DE ORTIGUEIRA

El uno de junio, el Grupo de Emergencias Supramunicipal de Ortigueira recibió un camión bomba rural pesada de MAN para mejorar la eficacia en sus intervenciones y garantizar la seguridad de sus profesionales. El nuevo vehículo es el modelo TGM. 13.290, y dispone de tracción integral 4x4 para acceder a todo tipo de vías, ya sean secundarias, pistas forestales o caminos. Es por tanto un equipo mixto, al servicio del área urbana y rural. A su vez, dispone de un depósito de agua con una capacidad de 3.050 litros, lo que facilita su eficacia en la intervención en zonas aisladas o donde existe un suministro limitado de este elemento y una bomba centrífuga con presión combinada, lo que permite el lanzamiento de agua en baja y alta presión o en ambas de forma simultánea.
Además, el camión cuenta con un sistema de radiocomunicaciones, cabina de tres plazas, cinco armarios y elementos de iluminación y señalización para realizar maniobras como la alarma sonora de marcha atrás o la iluminación perimetral del vehículo. También tiene todos los elementos de protección contra riesgos laborales, con botiquín y chalecos reflectantes. El GES de Ortigueira destinará el vehículo a intervenciones como incendios urbanos, industriales o forestales.

El alcalde del municipio, miembros del GES y el gerente de Axencia Galega de Emergencias conocen el nuevo camión.

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE

ascatravi
asociacion de carroceros y transformadores de vehiculos industriales y comerciales

COTEVECO TRABAJA EN LA EVOLUCION DE LA NORMA EN 1846-2

LA COMISIÓN TÉCNICA DE FABRICANTES DE VEHÍCULOS CONTRAINCENDIOS DE ASCATRAVI PARTICIPA EN LAS PROPUESTAS DE CAMBIO Y MEJORA DEL ESTÁNDAR EUROPEO

LA NORMA RECOGE LOS RIESGOS ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS CONTRAINCENDIOS Y, POR LO TANTO, SE CONVIERTE EN LA GARANTÍA DE QUE EL PRODUCTO PUESTO EN SERVICIO ES SEGURO PARA EL FABRICANTE Y EL USUARIO.

La norma UNE EN 1846-2 que desarrolla los requisitos comunes, la seguridad y las prestaciones que deben tener los vehículos contra incendios y de servicios auxiliares está en proceso de cambio en el seno del grupo de trabajo internacional de normalización CEN/TC 192/WG3 de equipos para los servicios de lucha contra incendios y rescate.

La norma UNE 1846 es una norma armonizada de tipo C que recoge los riesgos asociados a los vehículos contraincendios y, por lo tanto, se convierte en la garantía para fabricante y usuario de que el producto puesto en servicio es seguro.

COTEVECO (Comisión Técnica de Fabricantes de Vehículos Contraincendios de ASCATRAVI), constituida por las empresas españolas Feniks Cleaning & Safety, S.L., Incipresa, S.A.U., Rosenbauer Española, S.A. y Surtruck, S.L., participa activamente en las propuestas de cambio y mejora de esta norma en el citado comité.

Algunas de estas propuestas tienen como objetivo la aclaración o corrección de aspectos técnicos que, tras los

procesos de evaluación y certificación que realizamos en los vehículos, detectamos que no han quedado perfectamente definidos. Pero tras los cambios reglamentarios tan intensos que está sufriendo el vehículo de base sobre el que los fabricantes de segunda fase realizamos el carrozado, muchas de las propuestas que se abren a debate surgen porque la norma debe adaptarse a esta nueva legislación.

Y, por qué no decirlo, también al nuevo paradigma de movilidad, que añade un debate abierto sobre las prestaciones y posibilidades de cada nueva tecnología de propulsión en el servicio contraincedios. La reducción del espacio disponible para carrozar y el peso extra que actualmente tienen estos nuevos vehículos son un hándicap que estamos seguros se convertirán en oportunidades en los próximos años.

La entrada en vigor de nuevos requisitos reglamentarios en materia de homologación de los vehículos también ha generado la necesidad de actualizar el texto de la norma.

El nuevo reglamento de masas y dimensiones establece la obligación de que las cabinas de los camiones tengan un diseño que permita reducir una parte importante de los actuales ángulos muertos, lo que provoca que el grupo de trabajo deba analizar cómo puede afectar este rediseño de cabina a los requisitos que marca la norma en cuanto a equipamiento y ergonomía.

TAMBIÉN SE DEBATIRÁ SI EL TECHO DE LOS VEHÍCULOS ES UN PLANO DE ALMACENAMIENTO DE MATERIAL O SI LA NORMA LO DEBE CONSIDERAR COMO UN PLANO DE TRABAJO

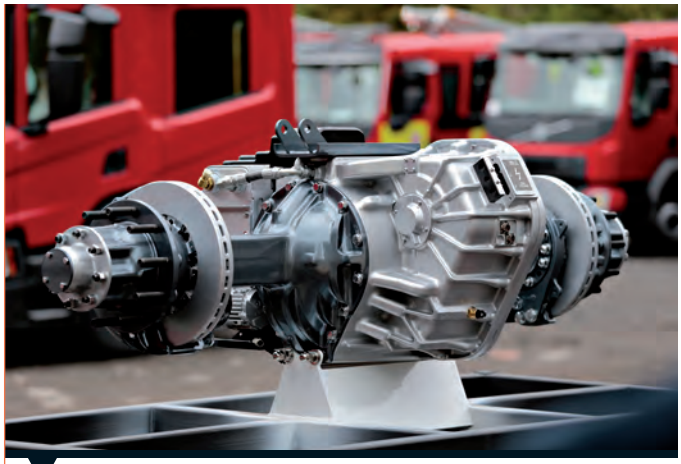
De la misma forma, los nuevos requisitos técnicos en materia de protección trasera exigibles a los vehículos desde septiembre de 2021 piden que la parte inferior del travesaño de protección trasera deba estar a menos de 450 mm del suelo, cuando anteriormente se aceptaba que estuviera a menos de 550 mm. Este hecho dificulta mucho el cumplimiento con el ángulo de salida requerido para algunas unidades y, por lo tanto, los fabricantes deben tenerlo muy en cuenta para considerar las posibles exenciones de homologación a aplicar.

Por último, se debatirá también si el techo de los vehículos es un plano de almacenamiento de material o si la norma lo debe considerar como un plano de trabajo y por lo tanto se deben implementar algunas medidas de seguridad extra.

La participación en el desarrollo de los estándares es un compromiso de los fabricantes de vehículos contraincendios españoles que integran COTEVECO para que la seguridad de los mismos evolucione alineada con el nivel tecnológico y legal exigido por la administración.

SALVADOR NUÑEZ BUSTOS
SECRETARIO TÉCNICO ASCATRAVI
C/ Electrodo, 70, Oficina K
28522-Rivas Vaciamadrid (Madrid)
Tlfno. 91 499 44 83 - Fax 91 499 44 75
ascatravi@ascatravi.org / www.ascatravi.org

ASCATRAVI representa a nivel nacional tanto a los carroceros que a día de hoy son fabricantes de segunda fase como a aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías para los diferentes Servicios de Emergencia. Si necesitas compartir tus dudas o contactar con empresas especializadas en vehículos de servicios de emergencia, no dudes en entrar en www.ascatravi.org.



ALLISON TRANSMISSION PRESENTÓ SU NUEVO EJE ELÉCTRICO EN INTERSCHUTZ

Allison Transmission, empresa líder en diseño y fabricación de soluciones de propulsión tanto convencionales como eléctricas para vehículos comerciales medianos y pesados, presentó su nuevo eje eléctrico, Allison eGen Power, para vehículos de bomberos y rescate en Interschutz 2022. El eGen Power cuenta con motores eléctricos totalmente integrados, caja de cambios de dos velocidades, refrigerador y bombas de aceite. La versión 100D de dos motores gemelos tiene una salida continua de 454 kW y una potencia máxima de salida de 652 kW. El eje eGen Power 100D es uno de los sistemas de eje eléctrico más potentes del mercado y está diseñado para ofrecer buena capacidad de arranque y ascenso, velocidad alta y gran eficiencia. Gracias a ello, los vehículos de bomberos y rescate ofrecen un rendimiento y una fiabilidad sin igual, además de una gran aceleración y una maniobrabilidad excelente.

PANTER COLABORA EN EL DESARROLLO DE UNAS BOTAS DE INTERVENCIÓN INTELIGENTES

El Centro Tecnológico del Calzado (Inescop), la empresa de calzado de seguridad Panter y la Unidad de Robótica e Inteligencia Artificial del grupo de investigación de Neuroingeniería Biomédica de la Universidad Miguel Hernández (UMH) se han aliado en el marco del proyecto Exoepi para desarrollar un calzado de intervención inteligente y sostenible mediante tecnologías robóticas. La investigación tiene como objetivo desarrollar un prototipo para equipos de emergencia que facilite el movimiento del pie durante la actividad, retrasando la aparición de la fatiga, reportando bienestar durante horas y potenciando el rendimiento. El proyecto Exoepi ha puesto el foco en las intervenciones en situaciones de emergencia frente a desastres naturales, accidentes o incendios, que precisan de la acción de equipos de rescate. Con el fin de crear un producto lo más efectivo posible, la investigación cuenta con la colaboración del Parque de Bomberos de la Diputación de Alicante en San Vicente del Raspeig, cuya aportación está enriqueciendo el desarrollo del prototipo a partir de la experiencia de usuario.

NUEVA AMBULANCIA DE MERCEDES-BENZ PARA PROTECCIÓN CIVIL DE MEJORADA DEL CAMPO

El dos de septiembre, Protección Civil de Mejorada del Campo recibió una nueva ambulancia de Mercedes-Benz. Adquirida por el Ayuntamiento con una inversión de 109.11 euros, se incorpora a la flota de la agrupación, que ya cuenta con dos ambulancias de última generación y un vehículo de apoyo logístico. La ambulancia recepcionada cuenta con la tecnología más avanzada del mercado, luces prioritarias y pantallas táctiles. El material incluye silla de evacuación salvaescaleras, nuevo monitor de constantes, aspirador y mochilas de intervención. Además, dispone de un sistema autónomo de calefacción en cabina asistencial, con la que el vehículo en invierno mantiene la temperatura en todo momento con la notable mejoría de la calidad asistencial, así como una carpa de rápido montaje para asistencias en vía pública, para su uso en asistencias en lluvia o mal tiempo y proteger al paciente.

SOLUCIONAMOS CUALQUIER NECESIDAD DE COMUNICACIÓN.

EDITEC GRUPO EDITORIAL

Editor de Revistas Técnicas / 30 años de experiencia

Ofrecemos especialistas con gran experiencia en revistas corporativas para asociaciones, empresas y organismos oficiales.

Grupo Editorial Editec
Tel: 91.401.69.21
Fax: 91.401.03.15
Email: editec@editec.es
Web: www.editec.es

Soluciones completas
Redacción
Gestión de publicidad
Diseño y maquetación
Impresión
Distribución

CHASIS MAN PARA TRABAJOS REALMENTE DUROS.

Protege más. Salva en menos.

Siempre listo para salir. Tan rápido como el cuerpo de bomberos. Los fiables MAN para la lucha contra incendios están allí donde se necesita ayuda. Estos chasis se establecen como estándar para los vehículos de bomberos, referencia en rescate, salvamento, extinción de incendios... **www.man.eu/trucks**