

Primera atención sanitaria y medidas de seguridad en una estación de esquí. Papel del *pister*-socorrista

Leticia Nova Parareda

Pister-socorrista. Grandvalira. Principat d'Andorra.



En una estación de esquí el dispositivo sanitario empieza por los *pisters* o pisteros, que son los primeros en llegar a la víctima accidentada, realizan los primeros auxilios e inmovilizaciones y proceden a bajar al accidentado hacia el centro de atención sanitaria, donde se encuentra un médico y personal de enfermería. En función de cada estación de esquí, el accidentado es tratado en el mismo centro –si dispone de un dispositivo de rayos X– o es trasladado al centro sanitario más próximo.

Los equipos de *pisters*-socorristas suelen tener unos 10 integrantes, repartidos en un jefe de pistas, un segundo de pistas –que hace las funciones de jefe de pistas cuando el primero dispone de descanso semanal–, responsables de sector –que son los que se encargan de cada sector de la estación en estaciones de esquí con muchos kilómetros de pista– y pisteros rasos –sin ningún cargo de responsabilidad sobre los otros miembros del equipo.

La cualificación mínima sanitaria que deben tener son conocimientos en primeros auxilios, además de un nivel alto de

esquí. Después las propias estaciones de esquí son las que envían al personal a formarse en cursos específicos (en España vía la Associació Catalana d'Estacions d'Esquí i Activitats de Muntanya o el Instituto Nacional de las Cualificaciones). En Andorra, se accede a la formación francesa.

Normalmente se llevan a cabo, además, cursos especializados en rescate y socorrismo en montaña, con miembros de rescate de montaña de la Guardia Civil, del Cuerpo de Bomberos, Mossos d'Esquadra, etc.

Material sanitario y de evacuación

Respecto al material que utiliza el *pister*-socorrista, al trabajar en condiciones extraordinarias –de mucha pendiente, meteorología adversa y extrema, en muchos casos– se intenta que sea un material fácil de manipular con guantes, pero en su gran mayoría se trata de material que todo sanitario conoce, como férulas de vacío para inmovilizar extremidades inferiores y politraumáticos, o fracturas de fémur; triángulos para inmovilizar



Figura 1. Trineo con cadenas. Este tipo de trineos lo maneja una sola persona y es el propio *pister*-socorrista el que frena el trineo. En caso de mucha pendiente o hielo, se suelta la cadena.



Figura 2. Dos *pisters* bajan al accidentado en barqueta. Este sistema requiere siempre de dos socorristas.

extremidades (para lesiones más graves donde sospechamos de lesiones medulares usamos el colchón de vacío). Además, disponemos de camilla de cuchara o de tijera, dispositivo de extricación de Kendrick, mochila de oxígeno y desfibrilador externo automático (DEA).

En la mochila llevamos un botiquín para primeras curas, *pocket mask*, dispositivo ARVA (dispositivo de búsqueda para víctimas en avalanchas), pala y sonda para actuar en casos de aludes o avalanchas.

Para el transporte usamos barquetas o trineos, semejantes a la camilla-nido que vemos en ambientes urbanos, pero con una configuración y medidas específicas para trabajar en la nieve (fig. 1). También, en función de cada estación, se utilizan las motos de nieve, mucho más rápidas y seguras, pero con ciertas limitaciones.

Para mover las barquetas se precisan dos *pisters* (fig. 2). El trineo lo puede manejar uno solo, pero en caso de mucho hielo, otro compañero debe frenar el vehículo con una cuerda. Los trineos cuentan con un sistema de frenado, pero en las barquetas es el propio *pister* el que hace de freno, a pesar de que algunas barquetas llevan cadena para frenar en nieve dura o hielo.

Atención en pista

La jornada empieza con la apertura de pistas, donde se asigna una pista o dos por *pistero*. Antes de abrir la estación pasamos por la zona asignada para identificar los posibles riesgos que podrían provocar un accidente en un esquiador, como por ejemplo, si hay placas de hielo, las balizamos debidamente; también instalamos las señales fijas de la pista para indicar un cruce de caminos o un aviso de disminuir la velocidad, etc.

Una vez abiertas las pistas, nos quedamos de guardia en varios puntos fijos ya asignados (fig. 3) –normalmente en el punto más alto de la estación–, con un mínimo de dos personas en días de gran afluencia de gente. El resto de personal se va turnando las patrullas de guardia. También se realizan vigilancias



Figura 3. Puesto de atención e información a los esquiadores. Lugar donde se tienen preparadas las barquetas para utilizar en caso de accidente.

dinámicas en la pista de carácter preventivo, para ayudar en caso de que algún esquiador lo necesite, auxiliar a un accidentado o realizar trabajos, como palear la nieve que haya podido posarse sobre los cañones de nieve después de una nevada.

Cuando nos informan de un accidente a través de la radio, uno de los *pisters* desciende hasta el lugar del incidente para valorar la situación. Normalmente se trata de uno de los que está de guardia, pero si hay algún *pister* patrullando cerca de la zona del incidente, avisa a los de guardia para que no bajen y se acerca él para hacer una valoración del accidentado, en la que se intenta recabar toda la información posible sobre el accidente. Así, se hace una primera exploración, se señala la zona de forma preventiva y, si fuera necesario, se pide todo el material para trasladar al accidentado al centro médico, y también se informa al segundo de pistas. Para continuar con el protocolo de evacuación, el compañero de la permanencia de guardia baja con la barqueta y, una vez llega al lugar del accidente, se procede a inmovilizar al accidentado, lo colocamos en la barqueta y lo bajamos. Al ponernos en marcha con la bar-

queta, informamos al centro médico acerca del accidentado, y el tiempo estimado de llegada.

Evidentemente, cuando el tiempo lo permite, en la permanencia de guardia se hacen labores de atención al cliente y se informa de las condiciones de las pistas, del nivel necesario para descender por las pistas, o se realizan pequeñas curas que no requieren atención en un centro médico.

Sistemas preventivos en la pista

En pistas tenemos varios sistemas preventivos, normalmente pancartas, carteles, balizas, piquetes, etc.

Las *pancartas* se usan como elemento fijo para marcar peligros, como cruces de caminos, cambios de rasantes, zona de debutantes, etc., las cuales acostumbran ser de color naranja, para que en días de poca visibilidad se vean bien.

Los *piquetes* –también llamados balizas de señalización o pértiga de colores–, los hay de dos tipos: *a)* los que marcan los límites de la pista, que son del color de la pista, y *b)* los de peligro, que son negros y amarillos, y se usan para delimitar peligros que puedan haber aparecido durante la noche, como acumulaciones de nieve por ventiscas, caras nortes, pequeños desprendimientos, cortes de la máquina pisa la nieve, placas de hielo, piedras, etc.

En los *elementos fijos*, como cañones de nieve o pilonas de los telesillas, a principio de temporada se colocan colchonetas para proteger a los esquiadores de posibles impactos en caso de accidente; acostumbran ser de colores vivos para que en días de poca visibilidad los esquiadores vean los obstáculos. Estas colchonetas requieren mantenimiento, ya que cuando nieva se han de “levantar” (es decir, palear), sacar la colchoneta si está muy enterrada, proceder a tapan el agujero y volver a colocarla en su sitio (fig. 4).

Las *balizas* son el número de pista, esto es, como el punto kilométrico de las carreteras, y sirven, en caso de accidente, para que el accidentado pueda dar su localización en la pista, y de este modo la asistencia sea más rápida.

Sistemas de alerta

Las alertas de accidentados nos llegan por varias vías. La más común es por radio, ya que cada *pister* lleva una radio. El personal de remotes de la base de la estación recibe la primera alerta: éste da el aviso por el canal de los *pisters* y aporta la máxima información posible de la persona que ha avisado, como puede ser el lugar del accidente, la posible lesión, etc.

Las alertas también pueden llegar a través del jefe de pistas. En los forfaits y mapas de la estación siempre hay un teléfono para accidentados, al cual responde el personal de oficinas,



Figura 4. Los días de riesgo 5 de aludes no se abre la estación por seguridad, pero los *pisters* siguen trabajando en la parte baja de la estación para reparar redes o subir colchones de protección que hayan podido quedar enterrados, en el caso de que haya nevado mucho.

desde donde éstos llaman al jefe de sector y, a su vez, éste avisa por radio al segundo de pistas, que es quien localiza quién está más cerca y organiza a los *pisters*.

Bibliografía general

- Caballo López I. El botiquín asistencial del Grupo de Rescate de Montaña del 061 Aragón. Zona TES. 2013;2:24-7.
- Nevasport. Disponible en: <http://www.nevasport.com/>
- Subirats E, Soteras I, Subirats G, Perarnau S, Riu F, Caralt X. Diferencias en el patrón de las lesiones de surf de nieve y de esquí: análisis de 9.147 víctimas durante cinco temporadas. Archivos de Medicina del Deporte. 2011;XXVIII(142):86-92.