

LA COORDINACIÓN AÉREA CONTRA EL FUEGO EN NUESTROS MONTES

Miguel Ángel SEGOVIA BENÍTEZ



Introducción



URANTE los días 10 y 11 del pasado mes de mayo se celebró en Madrid el I Curso de Coordinación Aérea de medios aéreos en la extinción de incendios a cargo del COPAC (Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial). Cabe destacar que desde el principio estuvo magníficamente organizado y que fue apoyado por varias comunidades autónomas y empresas dedicadas a la aviación.

Básicamente este curso supone la iniciación de una gran labor de pilotos a los que vemos jugarse la vida todos los veranos por salvar nuestros montes e incluso, en algunas ocasiones, nuestros hogares y vidas.

¿Por qué se organizó este certamen? Problemas de control aéreo sobre un incendio

Los incendios en España están adquiriendo cuantitativa y cualitativamente dimensiones espectaculares. En la sofocación de los mismos, las administraciones públicas competentes solicitan cada vez más medios aéreos al mismo tiempo y en las mismas zonas, lo que hace confluír múltiples tipos de aeronaves en un escenario de muy reducidas dimensiones.

La mayoría de las Administraciones con competencias en incendios tienen protocolos de actuación que implican a un coordinador aéreo cuando se dan cita en la extinción de un fuego más de dos o tres aeronaves, pero, hasta la fecha, no había existido ningún curso oficial impartido por ninguna entidad aeronáutica que formara para tales fines a profesionales del vuelo.

TEMAS GENERALES

La diferente asunción de competencias en incendios de las administraciones locales, autonómicas y nacionales requiere cada vez sistemas de coordinación más ágiles y fluidos entre dichas administraciones y un profundo conocimiento de sus sistemas, máxime cuando se opera en muchas ocasiones en escenarios que superan los límites provinciales, autonómicos e incluso nacionales. Los incendios no conocen de límites autonómicos ni de fronteras.

También abundan, no exentas de ciertos problemas, aeronaves extranjeras en misión de extinción de incendios en nuestro país, en régimen de *wet lease* normalmente, con bajos o nulos conocimientos del idioma español (a pesar de lo especificado en la normativa aeronáutica RL/2001/10 en sus artículos 6 y 7, que exige a los pilotos extranjeros acreditar el conocimiento de los idiomas castellano e inglés). Estas aeronaves están autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, a través de permisos temporales que se repiten anualmente, a ejercer labores de extinción en las que se producen con cierta frecuencia fallos de coordinación, falta de comprensión de las prioridades de paso, y donde también se suceden situaciones de cierto riesgo que es preciso erradicar.

A la hora de tratar la figura del coordinador en los incendios nos encontramos con dos posturas totalmente diferentes: por un lado, los defensores de «coordinadores no aeronáuticos», y por otro, los defensores de «coordinadores con titulación aeronáutica».

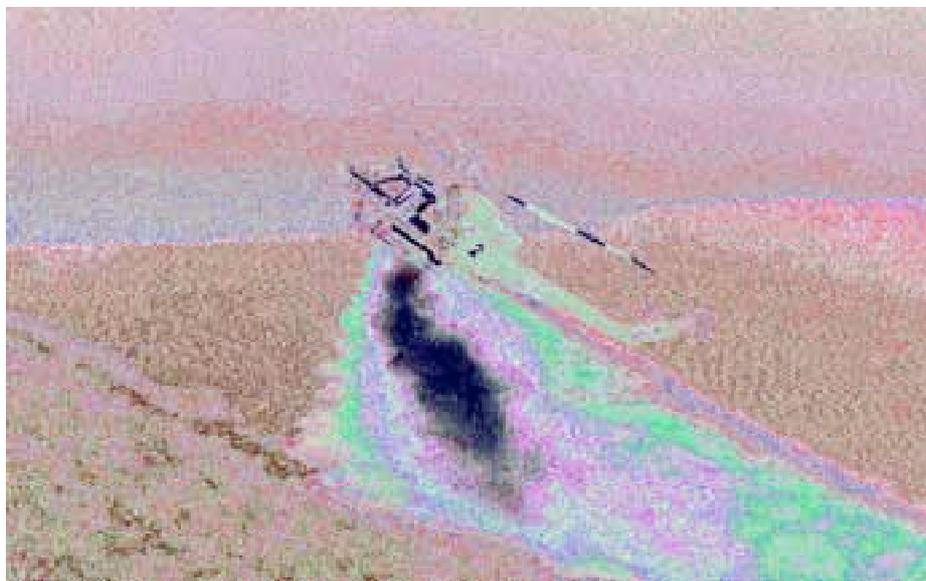
Se ha observado, probablemente debido a la rapidez de los acontecimientos, cómo muchas veces personal no aeronáutico con escasos conocimientos en aviación (ingenieros de montes, técnicos forestales, agentes forestales, bomberos, etc.), asumen *de facto* las labores de coordinación aérea de todas las aeronaves en el incendio, produciéndose en ocasiones incidentes y socavándose la seguridad en vuelo. Además, en muchas ocasiones resultan ser poco eficaces por desconocer el uso de la más flexible y rápida de las herramientas a manejar en la extinción de incendios: los medios aéreos.

Así, no es extraño que en un área se produzcan casos de activación de todos los medios aéreos a la misma hora para tener que retirarlos a todos en el peor momento, dejando el incendio abandonado y colapsando además las bases más próximas al fuego en una labor casi imposible de respotaje simultáneo.

Las pasadas de descarga de agua de las aeronaves se ralentizan por desconocerse sus prestaciones, se dispersa a los distintos medios en ataques poco eficaces o se dan órdenes imposibles e incluso absurdas desde el punto de vista de la seguridad aeronáutica.

Realmente los defensores de esta postura, colaborando intensamente en las mesas de debate y en el seminario, han optado por esperar para sacar conclusiones después de la campaña de 2006 y del «bautismo de fuego» de los primeros titulados en este Curso de Coordinador Aéreo.

La otra corriente defiende que la figura del coordinador de medios aéreos en incendios deberá recaer sobre un tripulante técnico de vuelo, experto y



Helicóptero medio *Bell-412* efectuando descarga.
(Foto: diapositiva del Curso de Coordinador Aéreo. COPAC).

especializado en la materia, con muchas horas de experiencia en extinción de incendios, familiarizado con los procedimientos para ésta, los agentes extintores, el comportamiento preciso del fuego e incluso con el manejo de los equipos terrestres y que además posea un profundo conocimiento de los procedimientos operacionales de la administración actuante.

Será el único capaz de gestionar con un mínimo de seguridad y coordinación diversos tipos de aeronaves con diferentes capacidades, alturas, velocidades y cargas en diversas zonas de actuación.

Los medios a operar suelen ser de naturaleza y prestaciones muy distintas, desde un avión ligero de carga en tierra, pasando por un hidroavión hasta helicópteros de muy desigual tamaño y capacidad extintora. Todas estas aeronaves se mueven en un espacio aéreo de reducidas dimensiones, diferente en cada incendio, que debe ser preparado en muy poco tiempo, estando además rodeados de una orografía y obstáculos completamente distintos en cada ocasión.

Se hace evidente que no hablamos de una labor de entidad menor que pueda ser realizada por un neófito, un lego en aviación o un principiante aeronáutico.

Además, el coordinador ha de dominar el procedimiento radiotelefónico aeronáutico y la fraseología de incendios, incluso en el lenguaje internacional

TEMAS GENERALES

aeronáutico; deberá poder afrontar una emergencia de cualquier aeronave y dar el soporte inmediato que se requiera.

Sea quien sea, lo que sí es evidente es que el coordinador aéreo en incendios ha de emitir instrucciones claras y precisas, tanto operacionales como de seguridad, sin dar lugar a equívoco y ha de proporcionar toda la información necesaria requerida por una aeronave que se incorpora al incendio para su mejor actuación; el coordinador de incendios no sólo se limita a ser el «controlador o ATC (*air traffic controller*) del incendio», es mucho más, ya que ha de dominar la normativa aeronáutica y ser un excelente control de los límites de actividad aérea y mínimos de descanso durante el fuego, secuenciando las órdenes de repostaje para no desatender el incendio, y a la vez vigilar las necesidades de las aeronaves.

Los comandantes de aeronave en los incendios (quienes tendrán siempre la última decisión sobre la operación y seguridad de su aeronave en base al artículo 56 de la Ley 48/1960 de la Navegación Aérea y al capítulo 2 del R. O. 57/2002 por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea) no pierden en absoluto su responsabilidad ni la delegan en el coordinador aéreo, pero sí han de aceptar su coordinación como si de una formación convenida se tratase y como medio de garantizar la seguridad y fluidez en la operación de extinción. Para muchos el que sea un profesional aeronáutico de amplia experiencia es garantía suficiente de que cumplirá su trabajo con pautas estrictas de seguridad. Si en algún caso un comandante de aeronave no aceptase tal coordinación o la ignorase debería abandonar el incendio para no interferir con los demás participantes.

Los coordinadores, por tanto, serán responsables de la veracidad y exactitud de las informaciones que transmiten, de actuar con rigurosidad y profesionalidad en sus asesoramientos e instrucciones (como por ejemplo las descargas directas que ordenen) y, como cualquier otro elemento sujeto a derecho, estará sometido a todas las situaciones jurídicas aplicables (impericia, negligencia, imprudencia culposa o dolosa, etcétera).

Se hace necesario pues, que bajo las órdenes o instrucciones del jefe de extinción del incendio los coordinadores aéreos, que se convierten además en excelentes asesores por su privilegiada visión aérea, puedan gestionar a los medios aéreos en una extinción sin que disminuya un ápice la seguridad o la eficacia de las operaciones.

De las informaciones del COPAC se desprende que esta labor del coordinador de incendios es de suma importancia, no sólo por fundamentarse en una finalidad de eficacia real extintora de los medios aéreos en un incendio, sino por basarse en el principio de seguridad de los propios participantes, «tanto de los de arriba como de los de abajo». El estudio del COPAC concluye con la creación de este curso de suma importancia para formar esta figura, pues resulta muy preocupante el hecho de que muchos pilotos hayan sufrido incidentes de coordinación en misiones de extinción de incendios: pasadas aborta-

das *in extremis*, cuasi colisiones, esperas innecesarias, falta de respuesta..., convirtiéndose en un objetivo más que digno de atención para todos los que se dedican a estas tareas.

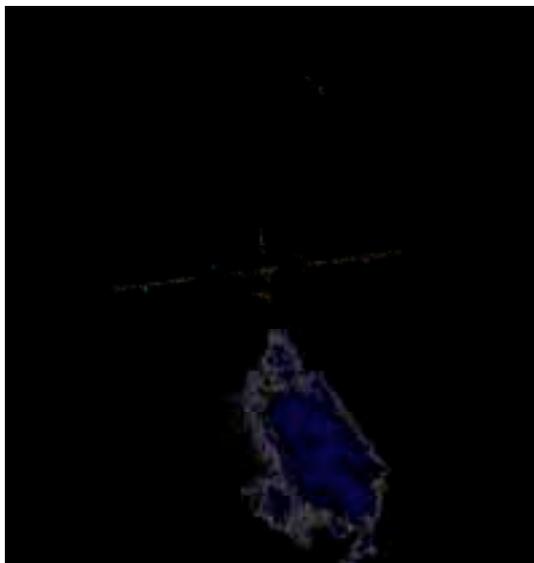
Protocolos de Cooperación Contra incendios en las FAS y la Flotilla de Aeronaves de la Armada

Llenos de un sentimiento de responsabilidad podemos decir que salvar nuestros montes también es servir a España. Las Fuerzas Armadas reúnen una serie de características, de orden personal y material, que las convierte en singularmente aptas para reaccionar rápida y eficazmente ante estas situaciones, pues su funcionamiento y organización conforme a los principios de unidad, disciplina y jerarquía aseguran, de forma decisiva, niveles de coordinación absolutamente imprescindibles en este campo. Como consecuencia de su capacidad para desplegarse ágil y ordenadamente en el terreno, para concentrar medios aparatosos en poco tiempo o para realizar transportes masivos, se encuentran en las mejores condiciones posibles para prestar tan valioso servicio a la sociedad, amortiguando los efectos de estas catástrofes e infundiendo confianza en la población civil.

El Proyecto de Ley Orgánica de la Defensa Nacional, ya prevé que las Fuerzas Armadas deben preservar, junto con las instituciones del Estado y las administraciones públicas, la seguridad y bienestar de los ciudadanos en los supuestos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas; por otra parte, atribuye al presidente del Gobierno autoridad para ordenar, coordinar y dirigir la actuación de las Fuerzas Armadas, así como disponer su empleo, entre otros supuestos, en situaciones de crisis.

El MINISDEF, por su resolución 400/38004/2006 del 19 de enero (BOD núm. 17 de 20 de enero 2006), crea la UME (Unidad Militar de Emergencias), entre cuyas misiones está la de actuar como contra incendios. Para ello el Ministerio de Defensa dotará a esta unidad con 19 helicópteros de transporte y nueve aviones de lucha contra incendios en el marco del Programa de Adquisiciones 2006-2016. Un total de 4.310 militares formarán parte de esta unidad, al mando del general de división Fulgencio Coll, que se desplegará en la Base Aérea de Torrejón, Base Aérea de Morón (Sevilla), Base de Bétera (Valencia), Base Aérea de Zaragoza, San Andrés de Rabanedo (León) y en la Base Aérea de Gando (Las Palmas), con un presupuesto inicial máximo de 903 millones de euros. Esta unidad también actuará ante situaciones adversas, como grandes inundaciones, nevadas, terremotos y riesgos biológicos, químicos o radiológicos.

El modelo de avión de lucha contra incendios elegido sería el modelo 415 de *Bombardier*, y en cuanto a los helicópteros de transporte de retenes de extinción de incendios, el Ministerio optaría por el denominado *Super Puma* de Eurocopter.



Avión *CL-215T* del Ejército de Tierra. (Foto: diapositiva del Curso de Coordinador Aéreo. COPAC).

El avión *415 Bombardier* está equipado para alcanzar una velocidad máxima de 375 kilómetros por hora. Es capaz de realizar, en distancias de 11 kilómetros entre el incendio y el punto en el que recoge el agua, hasta nueve intervenciones en el plazo de una hora. La capacidad de carga de su bodega supera los 55.000 litros.

En el caso de los 19 helicópteros de transporte con los que contará la UME, el modelo que más gusta en el Ministerio de Defensa, como anteriormente mencioné, es el *Super Puma AS 332*. Se trata de un helicóptero biturbina de peso mediano configurado para transporte,

con características operativas y una amplia cabina adaptada tanto al transporte de materiales como al de personas. Hasta principios de 2005, Eurocopter ha entregado 609 unidades de este modelo a 98 clientes diferentes en 47 países.

Mientras tanto y hasta la llegada de los nuevos medios, el Grupo 42 del Ejército de Aire seguirá siendo la unidad aérea militar encargada de colaborar en la extinción de incendios con sus aviones *Canadair CL 215* y *CL 215 T* apagafuegos (indicativo Foca).

En cuanto a la Armada, y más concretamente a la FLOAN, se siguen las directrices que están actualmente basadas en la directiva 07/05 de JEMAD y en los mensajes del DIGENPOL 147/DC036/4576 de 29 julio 2005, ALFLOT 090738Z agosto 2005, JEMACON 213-A/050363 DE 291450Z agosto 2005.

Estos mensajes establecen básicamente los procedimientos a seguir para agilizar la activación de unidades militares que participen en la lucha contraincendios y el flujo de información entre ellas.

Asimismo se establece que un oficial quedará integrado en el CECOPI (Centro Estatal de Coordinación Operativa Integrada). Dicho oficial debe contar con los medios apropiados para mantener un enlace con la autoridad militar y los puntos de contacto (POC) de otras unidades. El plan de actuación de prevención y lucha contraincendios forestales contempla la participación

en las campañas de personal y maquinaria que permita la realización de cortafuegos y otras acciones de apoyo en extinción de incendios. Para el caso de un incendio en nuestras proximidades (Base Naval de Rota), la directiva del JEMAD 07/05 establece que el POC en Cádiz es el ALFLOT.

A falta de indicación de capacidades requeridas, el contingente de la Armada deberá estar formado inicialmente por entre 25-30 personas y contar con medios de evacuación de personal (camión-autobús), abastecimiento de agua (aljibe) y evacuación sanitaria (ambulancia), siempre y cuando las capacidades de material y personal disponible en esos momentos lo permitan. Esta directiva también incluye el uso de helicópteros de la FLOAN en aquellos casos en que se establezca prioritaria su participación. No obstante, el punto 2.3 de la I. P. 01/05 de la Flota establece que la colaboración de unidades militares se limitará a tareas auxiliares y de apoyo logístico, sin actuación directa sobre el incendio. La seguridad de las fuerzas será primordial y no serán utilizadas en cometidos que entrañen un riesgo adicional para el cual no hayan sido preparadas anteriormente.

Conclusiones

En primer lugar, decir que el curso tuvo una gran acogida entre los colegiados del COPAC, que en general valoraron muy positivamente los contenidos propuestos, las exposiciones y el profesorado, compuesto principalmente por pilotos e ingenieros forestales y de montes.

Tras superar los criterios de selección, las pruebas a distancia y la fase presencial, un total de 34 colegiados obtuvieron la calificación de aptos.

En segundo lugar, y aunque queda mucho que trabajar en este sentido, parece claro que a la finalización de este curso se definió que este coordinador debe estar en el aire, en una aeronave dedicada especialmente a una misión de coordinación y no ser una de las aeronaves que esté interviniendo en la acción de extinción sobre el incendio. La mayoría de las comunidades autónomas optará por un helicóptero con capacidad de mando y control, donde irá un piloto como comandante, otro piloto como coordinador aéreo y un ingeniero agroforestal experto en extinción de incendios, enlazado con el director del incendio, si es que éste no es la misma persona. Por tanto, esta aeronave debe poseer buenas comunicaciones con otras aeronaves, con el director del incendio y con los centros ATC correspondientes. Debe suministrar control aéreo visual en la zona de operaciones, a la vez que coordine las descargas y sus puntos de carga dependiendo del tipo de aeronave. También deberá coordinar con las bases de despliegue y sus bases alternativas la disponibilidad y la continuidad de las operaciones, informar de la meteorología en zona y dirección e intensidad del incendio y establecer si las pasadas deben de ser de agua o espumógeno. Es por tanto un gestor en el aire que optimiza de la manera

TEMAS GENERALES

más eficiente los medios aéreos para que, en cooperación con los medios terrestres, sofoquen el incendio lo antes posible.

Finalmente tan sólo añadir que espero haber conseguido difundir entre mis compañeros el papel de las Fuerzas Armadas, especialmente de la Armada, en la lucha contra incendios, siendo ésta la duda que me surgió una vez que finalizaron las conferencias del Curso de Coordinador Aéreo en la extinción de incendios al que tuve el privilegio de asistir.

BIBLIOGRAFÍA



Documentación del Curso de Coordinador Aéreo en Operaciones de Extinción de Incendios.
Mayo 2006. COPAC.

Documentación de la Sección de Operaciones de la FLOAN.
www.ejercitodelaire.mde.es
www.copac.es