

HOY en día, cuando para la mayoría de los ciudadanos el trabajo que realiza el Ejército del Aire está relacionado, bien con la participación de nuestros EF-18 implicados en las operaciones de la antigua

Yugoslavia; o bien con el esfuerzo que han realizado nuestros aviones C-130 Hércules de Transporte para llevar un cargamento de ayuda humanitaria a una zona catastrófica en cualquier parte del mundo; o bien significa, sencillamente, recordar el último y vistoso Desfile Aéreo llevado a cabo con motivo de la conmemoración anual del Día de las Fuerzas Armadas; decir ahora que el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas es una Unidad del Ejército del Aire cuya misión primordial es la extinción de incendios forestales puede parecer, cuando menos, chocante. Todo ello, a pesar de la popularidad que tiene el 43 Grupo en las zonas que, por desgracia y como cada año, son más afectadas por la lacra del fuego que, en su mayoría, son provocados.

Situación parecida, igualmente comprensible, se da con los Escuadrones de Búsqueda Aérea y de Rescate (S. A. R.), dotados tanto de helicópteros como de aviones de ala fija, donde su popularidad oscila entre el escaso conocimiento de su actividad en las áreas interiores de la península, hasta el enorme cariño que en las zonas litorales e insulares de nuestra geografía, sobre todo donde ha habido pescadores que han naufragado, sienten por las tripulaciones que llevan a cabo este trabajo, incluso con riesgo de la propia vida.

Pero continuando con el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, trataremos a continuación de mostrar, de forma breve, las peculiaridades de una Unidad que no concede permisos a sus miembros durante la campaña de verano que transcurre entre el 15 de junio y el 15 de septiembre —para tener así disponible el 100 por cien de la plantilla— y que se encuentran dedicados plenamente a una labor ecológica y de protección medioambiental, no suficientemente conocida.

El 43 Grupo de Fuerzas Aéreas está ubicado en la Base Aérea de Torrejón y depende del Mando Aéreo del Centro (GJMÁCEN), como la mayoría de las Unidades que se encuentran en la citada Base Aérea, entre las que se encuentran los conocidos escuadrones de EF-18 y de RF-4C «Phantom» de reconocimiento. Para su misión está dotado de 15 aviones CL-215T (UD-13T, «Usos Diversos-13 Turbo», según denominación española) de fabricación canadiense. El «avión apagafuegos» —como también es conocido— tiene unas excelentes características para el trabajo que tiene que desarrollar, entre las que destacan: es anfíbio, es decir, está preparado tanto para aterrizar como para amerizar —el hidroavión sólo está preparado para lo segundo—, pudiendo hacer esto último bien en un embalse o en el mar, para recoger hasta un máximo de 6.000 litros de agua y poder impactarlo, más tarde, desde el aire sobre el fuego; su rol secundario lo constituyen las misiones S. A. R., dada la especial naturaleza de la aeronave; también se encuentra capacitado el CL-215T, aunque no es su misión, para realizar operaciones especiales y de transporte logístico; la lucha contra las mareas negras, cuando se producen en nuestras costas, o contra la contaminación, cuando ésta alcanzara niveles peligrosos para la salud, serían ambos, usos de aplicación civil, de servicio público, que sería capaz de realizar el avión si se le llegara a dotar de los «kits» correspondientes que existen en el mercado, tal es su versatilidad. En Europa, aparte, claro

EL EJÉRCITO DEL AIRE EN LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Por Rafael de DIEGO COPPEN

está, de España, sólo Francia, Italia, Grecia y la antigua Yugoslavia tienen en inventario este avión. Resulta por ello destacable la ayuda que, en más de una ocasión, se ha prestado al vecino país ibérico cuando, usando sólo los escasos medios lusingos, la magnitud de alguno de los incendios se escapaba a su control.

Así, cada verano, y desde hace 26 años, el 43 Grupo despliega formando destacamentos por toda la geografía nacional, cuya distribución se acuerda con la Dirección General para la Conservación de la Naturaleza (DG-CONA) y que se realiza en función de las previsiones medioambientales, así como de la disponibilidad de otros medios de extinción. Siempre para lograr combatir lo más eficazmente posible una de las mayores desgracias que, normalmente en época estival, acechan a España: los incendios forestales.

Durante un vuelo en donde se está realizando la extinción de un incendio, los factores que el comandante de aeronave debe evaluar son numerosos. En el embalse o pantano elegido para la recogida de agua no puede haber cables ni troncos u objetos flotando o, al menos, se usará la zona donde esto no sea un problema. Las embarcaciones deportivas deberán ser, asimismo, objeto de atención, para evitar que el piloto se vea obligado a realizar una maniobra brusca en el momento más crítico. Una vez en la zona del incendio el piloto tendrá que decidir en qué punto efectuar la descarga de agua, así como la dirección óptima de la pasada, si hacerla única o en serie, utilizando una técnica u otra. Dependiendo ello de diversos factores como la rapidez de propagación del incendio, ubicación del mismo, naturaleza circundante, dirección e intensidad del viento, disponibilidad de medios aéreos, etcétera... Son multitud de parámetros donde la experiencia adquirida por los pilotos, año tras año, constituye el más preciado tesoro para conseguir que la realización de estas misiones sea lo más eficaz y segura. El peligro que encierra este tipo de misiones se pone de relieve con las 13 víctimas, entre oficiales y suboficiales, que la Unidad ha tenido que lamentar desde su creación; todas ellas tripulaciones fallecidas en acto de servicio mientras operaban en alguno de los embalses repartidos por la geografía española. Asimismo, es de justicia mencionar que las operaciones en la lucha contra el fuego se ven apoyadas siempre desde el suelo, interviniendo tanto agentes forestales, obreros de cuadrilla y bomberos como la Guardia Civil, La Policía autónoma y el Ejército. Es una tarea que puede prolongarse por horas o días y en el que se puede llegar hasta la extenuación en la realización de tan duro y, a veces, tan ingrato trabajo. Y en donde el fuego, con frecuencia y dada su magnitud, no se consigue apagar en una sola jornada.

El primer reconocimiento a la labor realizada por el 43 Grupo desde su creación tuvo lugar en el año 1978, cuando al cumplir las primeras 10.000 horas de vuelo —en la actualidad, se han realizado más de 90.000— la Unidad tiene el honor de recibir la visita de S.M. la Reina Sofía y de S.A.R. el Príncipe de Asturias, que presidieron la solemne conmemoración.

Desde que aterrizaron en la Base Aérea de Getafe los primeros CL-215 en el año 1971, la

Unidad llegó a tener hasta un total de 21 aviones con distinta configuración. El material excedente —ya se ha dicho que la flota actual está compuesta de 15 aparatos— fue adquirido por la empresa privada

que los usa para los mismos fines de extinción de incendios. El primero de ellos, sin embargo, el UD-13-01 puede ser contemplado en el Museo del Aire, el particular cementerio de elefantes del Ejército del Aire —situado en la Carretera de Extremadura, a la altura de la Base Aérea de Cuatro Vientos—, donde las viejas glorias de la aviación española pueden ser contempladas para deleite del público.

Los despliegues extraordinarios fuera de la campaña de verano son también, por desgracia, habituales. Así, cuando fuera de temporada los incendios hacen su aparición, se puede ordenar la formación de un destacamento en el Aeropuerto o Base Aérea más adecuado hasta que la situación queda controlada. En el mes de marzo, por ejemplo, 2 aviones se destacaron al Aeropuerto de Santiago, realizando la friolera de 400 horas de vuelo en labores de extinción de fuegos forestales que aparecieron por zonas de la comunidad de Castilla-León y la cornisa Cantábrica. Este tiempo de vuelo supone casi la mitad de las horas totales voladas el año pasado en este tipo de misiones. Hasta la fecha y por lo que va de campaña, la situación y, por tanto, el esfuerzo de la Unidad durante este año es muy similar a la del anterior. Las inevitables cifras, según datos oficiales al 31 de julio, nos revelan que España es, en términos relativos, el país de la Unión Europea cuya superficie forestal quemada ha sido menor: el 0,28 por ciento de su superficie forestal total —unos 25 millones de hectáreas, que supone la mitad del territorio nacional—. Frente a Portugal, Francia o Italia, por ejemplo, que han quemado el 0,5, 0,62 y el 0,92 por ciento de sus superficies forestales, respectivamente, hasta la misma fecha. Datos por sí mismos elocuentes y que nos indican, además, que los esfuerzos de reforestación en España están dando sus frutos.

El trabajo del personal de mantenimiento es agotador durante la época alta de incendios. A mayor actividad durante la campaña mayor va a ser la tarea del personal de mantenimiento en el suelo. Con frecuencia se hace necesario trabajar por la noche tratando de recuperar aviones para el día siguiente. Es la labor eficiente y abnegada que los profesionales de esta Unidad del Ejército del Aire llevan a cabo de forma permanente en su continua lucha contra este terrible, devastador y ancestral enemigo de la vida que es el fuego.

Ciertamente, las palabras que mejor pudieran ayudar a comprender el fuerte sentimiento y grado de unión entre todos los que se dedican a «luchar contra el fuego», fueran las del doctor Ingeniero de Montes don Filiberto Rico Rico, cuando en cierta ocasión quiso elogiar «la comprensión y generosidad que en todo momento han mostrado las autoridades y el personal del Ejército del Aire hacia un problema que, si bien institucionalmente no les afectaba de modo directo, lo asumieron como suyo tan pronto advirtieron su importancia, su gravedad y sus efectos negativos de orden económico, ecológico y social para el país. La compenetración lograda entre forestales y aviadores, tanto a nivel operativo como humano, ha sido tan completa que se cita como uno de los ejemplos más logrados y efectivos de colaboración entre organismos militares y civiles».