

43 Grupo de FF.AA.

40 años volando por la protección de los bosques

RAFAEL GÓMEZ DEL ÁLAMO
*Ingeniero de Montes
Alférez de Aviación (RV)*

*Lo que la vida otorga a medias al hombre,
se lo dará cumplidamente la posteridad*
Goethe

El año 2011 ha sido declarado, por resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas, como Año Internacional de los Bosques. Esta declaración constituye un marco de lo más adecuado para conmemorar otra importante efeméride en lo que respecta a los bosques españoles: en este mismo año se cumplen 40 años desde que llegaron a España los dos primeros Canadair CL-215, adquiridos por el Ministerio de Agricultura, con los que se inició la más exitosa historia de colaboración entre el Ejército del Aire y una Administración Civil en la defensa de nuestro Patrimonio Natural y Medioambiental.

LOS INCENDIOS FORESTALES EN ESPAÑA

Uno de los principales factores que amenazan la conservación de la biodiversidad en España es, sin duda alguna, los incendios forestales. Las características de nuestro clima mediterráneo, con un periodo de sequía estival marcado, acompañado de elevadas temperaturas y, en ocasiones, de fuertes vientos terrales, hacen que nos en-

frentemos a un alto riesgo de incendio que amenaza a los ecosistemas forestales y a la biodiversidad que albergan.

El problema de los incendios forestales en España no es un fenómeno reciente. Así lo atestiguan desde los vestigios encontrados en Atapuerca sobre los primeros pobladores de la península, - datados con una antigüedad de 800.000 años -, como la constatación del cambio de profesión de cazador a gana-



dero, experimentado por nuestros antecesores, hace ya más de 7.000 años, o las pruebas evidentes de incendios intencionados que aparecen recogidos en la extensa información paleobotánica y palinológica de muchos de los importantes yacimientos paleontológicos existentes en nuestro país.

La práctica ancestral y tradicional en el medio rural de realizar quemas de matorral para regenerar pastos y de rastros de las cosechas, como un elemento consustancial ligado a la cultura ganadera y agrícola en España ha provocado, desde tiempos inmemoriales, la aparición de devastadores incendios forestales.

La Real Orden de 12 de julio de 1858 es el punto de partida de la moderna actividad administrativa para defender los montes de los incendios foresta-

les. En ella se dictaban disposiciones para prevenir los incendios, reparar los daños y perseguir a los incendiarios.

A mediados del s. XX, en concreto en 1955, se crea el Servicio Especial de Defensa de los Montes contra Incendios, dentro de la Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial, cuya Jefatura debía ser desempeñada por un Ingeniero de Montes, iniciándose la confección de las estadísticas de incendios, si bien de forma irregular y no sistemática, y poco después tiene lugar la regulación relativa a las actuaciones frente a incendios forestales que se realiza y encauza con la Ley de Montes de 1957.

No obstante, pronto se vio que la importancia de los incendios forestales requería un tratamiento legislativo más elaborado. En consecuencia, en 1968 se promulgó la Ley 81/1968, de 5 de diciembre, sobre incendios forestales, y en 1972 el Decreto 37/1877, de 23 de diciembre aprobaba su Reglamento.

Como puede fácilmente deducirse de la proliferación de normativa con respecto a los incendios forestales al final de la década de los 60 y comienzos del 70, el problema de los incendios forestales en España era realmente preocupante; las estadísticas no eran muy fiables pero dejan ver la gravedad del problema. En la vertiente atlántica las repoblaciones productivas realizadas en terrenos comunales (Galicia, Asturias y Cantabria) con usos preexistentes ganaderos, generan conflictos que se sustentan con fuegos intencionados. En la vertiente mediterránea, en 1966 y 1967, se producen grandes incendios forestales en Gerona y Málaga, que son combatidos prácticamente sin organización ni equipos.

Los datos del Servicio de Incendios Forestales, del Ministerio de Agricultura, reflejan en 1970 un total de 87.324 ha. de superficie forestal quemada y unas pérdidas de 628 millones de pesetas. La media del decenio 1961-1970 en cuanto al número de incendios es de 1.888 por año; la superficie total forestal quemada de 51.788 ha., y la superficie forestal arbolada quemada de 24.384 ha., con un promedio de 350 millones de pesetas de pérdidas por año. Y esto sin considerar que hasta 1968, y a raíz de la Ley de Incendios Forestales, España no cuenta con una base de datos de incendios forestales con información normalizada. La Ley de Incendios forestales propició que en la actualidad se disponga de una Base de Datos (EGIF) sobre la materia, que se puede considerar la mejor de Europa y una de las pioneras y más destacadas en todo el mundo.

En 1971 la Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial, en virtud del Decreto-Ley 17/1971, de 28 de octubre, se convierte en el Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA). Su creación cambia el énfasis de la política forestal relegando a un segundo lugar los aspectos más productivistas y refuerza los aspectos de protección. Consecuentemente, la erosión y la deserti-



ficación, así como los incendios forestales, pasan a un primer plano, lo que coincide con el éxodo rural motivado por el desarrollo económico, el abandono de cultivos, el aumento de la combustibilidad de los montes y, por tanto, el considerable incremento del peligro de producirse grandes y asoladores incendios forestales.

LA AVIACIÓN EN LA LUCHA CONTRA LOS INCENDIOS FORESTALES

Un hecho significativo tiene lugar en la década de los 50 fuera de nuestras fronteras: la irrupción de la aviación, - con éxito -, en las tareas de la lucha contra los incendios forestales. Tras el final de la segunda guerra mundial se inicia la doctrina de empleo del medio aéreo en las labores de extinción de incendios, la cual obtiene su primer éxito operativo en 1953 en Canadá, con el lanzamiento desde un DHC-2 Beaver de 30 bombas de agua de 14 litros sobre un incendio. El siguiente hito fue la utilización de un anfíbio Consolidated PBY-5 Catalina, al que se le había adaptado un depósito que permitía el lanzamiento de 2.050 litros de agua. Posteriormente, la empresa Canadair inicia en 1960 el proyecto y diseño del avión ideal para el lanzamiento de agua sobre los incendios forestales, obviamente, adapta-

do a las necesidades y características de Canadá, país con una enorme superficie forestal arbolada y una gran cantidad de lagos interiores y superficie litoral. El avión ideal por tanto debería ser, necesariamente, un hidroavión.

El Servicio Nacional de Bosques de Canadá y el Consejo Nacional de Investigación colaboran estrechamente con la constructora aeronáutica Canadair concibiendo el diseño de un avión bimotor anfíbio, tipo canoa de ala alta y una carga máxima de 5.443 Kg.: el Canadair CL-215. La carga se producía al amerizar y deslizarse sobre la superficie de agua; la velocidad del desplazamiento hacia entrar el líquido, por presión dinámica, por unas pequeñas bocas de entrada de unas sondas giratorias localizadas en la parte inferior de la canoa, pasando el agua a unos depósitos situados en la parte central del fuselaje.

La motorización diseñada la componían dos motores Pratt&Whitney R-2800-83 AM-2AH, de 18 cilindros en doble estrella, con una potencia máxima al despegue de 2.100 Hp. y potencia máxima continua de 1.800 Hp. (el mismo motor que equipaba al Douglas DC-6 ó al B-26 Marauder).

En octubre de 1967 efectúa su primer vuelo el primero de los 30 Canadair CL-215 encargados por los gobiernos de Francia y Canadá para la extinción de incendios forestales. En muy poco tiempo la efectividad de este modelo se evidencia de forma rotunda.

En España, el Ministerio de Agricultura, una vez comprobados los excelentes resultados obtenidos por USA, Canadá y Francia en el empleo de medios aéreos y, muy particularmente, por el CL-215 para la extinción de incendios forestales, y acuciado por esta problemática a finales de los 60, se decide a iniciar experiencias en nuestro país. En 1969 se realizan pruebas en la sierra de Madrid con un Boeing Stearman, con una capacidad de carga de 600 litros y, simultáneamente a través de la empresa Servicios Agrícolas Aéreos (SAASA), se contrata una campaña promocional del novísimo CL-215 recién salido de la factoría de Canadair Limited, al que se le destina en agosto a Galicia, con base en Labacolla (Santiago de Compostela).

Las conclusiones obtenidas son aplastantes: el CL-215 es sumamente eficaz y se adapta perfectamente a las condiciones de España. Acude muy rápidamente al incendio; llega donde no pueden o les resulta muy difícil acceder a los equipos de tierra; carga con gran rapidez agua en embalses o rías próximos al incendio, y es muy contundente en la extinción por el importante volumen de líquido capaz de lanzar. El Ministerio de Agricultura se pone en contacto con el Ministerio del Aire para concretar la compra de dos unidades de este avión, así como para protagonizar la operativa y mantenimiento de los mismos, iniciándose de esta manera una exitosa aventura de la que ahora se cumplen 40 años desde la llegada a España de los dos primeros CL-215.

LOS INICIOS DE LA UNIDAD

El 4 de febrero de 1971 despegan desde la factoría Canadair en Montreal los dos primeros CL-215 "españoles" con destino a la Base Aérea de Getafe (Madrid). Lucen matrículas civiles: el EC-BXM, a cuyos mandos pilota el comandante Victoriano Sáez Esteban, asistido por el comandante Pedro Fernández Grande, y como mecánico de vuelo el brigada Molina Serrano; y el EC-BXN, al mando del capitán Gonzalo Ramos Jácome, acompañado por el capitán Rodríguez González y el mecánico de vuelo sargento 1º Armador Fernández. Todos ellos han sido previamente destinados al 803 Escuadrón de FF.AA, unidad en la cual también están integrados un comandante, dos capitanes, tres tenientes, un brigada, cuatro sargentos primeros y siete sargentos más. El comandante Fernández Grande formó parte de la tripulación del EC-BXM en calidad de navegante, agregado al 803 Escuadrón de FF.AA para realizar este vuelo.

Para cruzar el Atlántico el Estado Mayor del Aire les ha programado tres etapas: Montreal-Torbay (Terranova), Torbay-Lajes (Azores) y Lajes-Getafe. El 8 de febrero aterrizan en la Madrileña Base Aérea de Getafe habiendo totalizado 22:30 horas de vuelo entre las tres etapas. Poco después, el 4 de marzo, tiene lugar la recepción oficial de los aviones en el Aeropuerto de Barajas, para lo cual se trasladan desde Getafe el día anterior. En Barajas son presentados a S.M. el Rey (entonces Príncipe de Asturias) con la presencia del Ministro del Aire, Ju-



lio Salvador Díaz-Benjumea, y el Ministro de Agricultura, Tomás Allende y García-Baxter, y son apadrinados por el actual Príncipe de Asturias S.A.R. Don Felipe de Borbón y Grecia. El acuerdo inicialmente gestado por la Dirección General de Montes y el Ejército del Aire se convierte en un Convenio

El actual Príncipe de Asturias, ayudado por D. Juan Carlos, sube al Canadair.



de Operación y Mantenimiento de los CL-215 al crearse el ICONA.

Su primera campaña de incendios la inician el 30 de junio de 1971, con un destacamento en Galicia (Labacolla) a donde se desplaza todo el Escuadrón, con el comandante Sáez Esteban al mando, acompañados de un piloto y un mecánico de Canadair Limited, que harán de instructores de vuelo y de mecánicos, respectivamente. La primera actuación en incendio de la unidad tuvo lugar en La Coruña, el 9 de julio, realizando 5 descargas de agua, tomada en la ría de Noya, y consiguiendo extinguir el incendio satisfactoriamente.

El resultado de esta primera campaña es espectacular, lo que se refleja perfectamente en los datos estadísticos registrados. Si hasta el 30 de junio habían ardido en Galicia 2.613 hectáreas arboladas, durante la campaña de verano, de 1 de julio a 30 de septiembre (en la que se produce con carácter general el mayor número de incendios), y que coincide con la operación desde Santiago de los dos CL-215 españoles, el número de hectáreas arboladas quemadas asciende a tan solo 190. Situación meteorológica aparte, - que sin duda ayudó, tal y como indica la Memoria del año 1971 que recoge una inversión de la época de máximo peligro al mes de marzo, por anomalía meteorológica -, las cifras indican que se actuó en Galicia en 44 incendios con un total de 249 descargas, y en tres ocasiones acudieron a incendios fuera de Galicia, en concreto a Girona (23 descargas tomando agua en la bahía de Palamós), Valencia (13 descargas), y Oviedo (12 descargas).

El informe de fin de campaña destaca la enorme eficacia en extinción de este medio aéreo en masas forestales próximas a aguas tranquilas, como embalses, rías o bahías, situación que se hace extensible a una gran parte de nuestra superficie peninsular, no solo en Galicia, por lo que sugería la ampliación del número de aparatos y de las bases desde las que



operar. Se incluía también en dicho informe la necesidad de disponer de buenas comunicaciones radiofónicas con los equipos de tierra para lograr una mayor eficacia a través de una actuación coordinada, y que la actuación combinada con aviones ligeros mejoraría el rendimiento de los CL-215. Aquella memorable primera campaña se saldó con 329:30 horas de vuelo, de las cuales 84:25 lo fueron en incendio; 7.837.500 litros de agua lanzada sobre incendio y, prácticamente, sin inoperatividades a lo largo de los 3 meses de campaña.

Si excelente fue la primera campaña de 1971, aún mejor resultó la segunda en 1972. Se repitió el despliegue en Santiago de los dos aparatos que efectuaron un total de 124 actuaciones en incendios, y el número de descargas se elevó a 1.192. Gracias a los resultados de las dos primeras campañas de actuación de los CL-215, el Gobierno decide, asesorado por el personal del ICONA y del Ejército del Aire que habían estudiado la viabilidad de la adquisición de los dos primeros CL-215, la adquisición de otros 8 aparatos más.

El Ejército del Aire sugiere que estos nuevos aviones, además, puedan realizar otros cometidos distintos al de extinción, fuera de la campaña de incendios, muy particularmente realizar misiones de búsqueda y salvamento. Por aquel entonces se habían detectado también problemas derivados del sistema de encendido de alta tensión de los motores y se



Josué Hernández Carrillo

preveían problemas de repuestos a medio plazo con el stock existente. Por todo ello, Canadair lanza una nueva serie del avión CL-215 sustituyendo los primitivos motores por los de la serie R-2800-CA-3, más modernos y con encendido de baja tensión, y proyecta diferencias estructurales que permitan adaptar el avión a la nueva misión de búsqueda y salvamento, muy particularmente se busca aumentar su autonomía y la mejora de las condiciones de vuelo en todo tiempo.

Para prepararse ante la llegada de los nuevos aviones el Estado Mayor del Aire, con fecha 10 de enero de 1973, decide la creación del 404 Escuadrón de FF.AA. que asume los medios y personal del 803 Escuadrón, y se nombra como Jefe del nuevo 404 Escuadrón al teniente coronel Antonio Fernández Gorordo. En mayo se destinan 7 pilotos más, ya que se incorporan nuevos medios aéreos, en este caso cuatro avionetas Dornier DO-27 que son equipadas con depósitos de agua de 500 litros de capacidad, con el objeto de realizar misiones de vigilancia y de pronto ataque a los conatos de fuego. La ubicación en Getafe, ante la inminente llegada de nuevos Canadair, no resulta apropiada y se decide su traslado a la Base Aérea de Torrejón a partir del 7 de diciembre de 1973, enclave en el que ha permanecido la Unidad hasta nuestros días. La Unidad adopta como emblema al conejo Fidel del ICONA sentado so-

bre un Canadair y el lema “Cuando un monte se quema...404 Escuadrón vuela”.

De mayo a noviembre de 1974 se van incorporando los 8 nuevos CL-215, con lo que la dotación del 404 Escuadrón pasa a ser de 10 Canadair o “apagafuegos”, como ya se les conoce cariñosamente, a los que se les da la nomenclatura militar de UD-13 y se cambia la matrícula civil de los dos primeros adquiridos, que a partir de entonces se convierten en el 404-01 y 404-02, y así sucesivamente hasta el 404-10.

El incremento de anfibios permite que en 1974 se amplíe el despliegue en la campaña de verano, abriéndose un nuevo destacamento en Reus, mientras que permanece el de Santiago, situación que se mantendrá hasta 1978 en que, nuevamente, se incorpora otro destacamento, esta vez en la Base Aérea de la Parra, en Jerez de la Frontera. En este mismo año de 1978, el 404 Escuadrón cumple 10.000 horas de vuelo, apenas han transcurrido 7 años desde su existencia, y S.M. la Reina Doña Sofía y S.A.R. el Príncipe de Asturias honran con su presencia los actos conmemorativos que tienen lugar en la Unidad. El Ministerio de Agricultura por RD de 23 de junio, otorga al 404 Escuadrón la Placa de Oro al Mérito Agrícola.

En ocho años de actuación los “apagafuegos” o “botijos”, como también son cariñosamente denominados en argot aeronáutico, ya se han hecho merecedores de un gran prestigio y reconocimiento por sus excelentes tripulaciones y por sus destacadas actuaciones, muy especialmente en los grandes siniestros.

Los Canadair protagonizan un trabajo que dista mucho de considerarse sencillo. La misión de extinción de incendios se produce en lugares donde las condiciones de vuelo son muy arriesgadas, tanto por la escarpada orografía y, en muchos casos, por la altitud; como por la terrorífica velocidad del viento incrementada por las imprevisibles térmicas producidas por las llamas; por el denso humo que impide la más mínima visibilidad, y por la escasa altura a la que se deben realizar las descargas, en torno a unos 15 m. del fuego, entre las explosiones de los árboles en llamas y la ascensión de bolas de fuego. Si la maniobra de la descarga es un momento crítico y extremadamente peligroso, la carga se aleja de un sencillo y agradable amerizaje. Si se trata de un embalse, la tripulación debe deducir la fuerza y estimar la dirección del viento a “ojímetro”, vislumbrar la existencia de invisibles cables u

JEFES DEL 404 ESCUADRÓN

Teniente coronel Antonio Fernández Gorordo.....	enero 73–noviembre 74
Teniente coronel Victoriano Sáez Esteban	noviembre 74–marzo 76
Teniente coronel Jorge Latonda Puig.....	marzo 76–abril 77
Teniente coronel Luis Suárez Díaz	mayo 77–octubre 78
Teniente coronel José Luis Sánchez Redón	nov. 78–abril 80

otros obstáculos,- incluso en el agua -, y presuponer la longitud y profundidad del embalse o pantano. En el mar no es más fácil, donde, además, influirá la altura de las repentinas olas, la existencia de diminutas embarcaciones, bañistas o cualquier obstáculo flotando. Todo esto sin contar con la agotadora gran repetición de tomas y descargas en un mismo periodo operativo, no siendo inusual que pasen de 30 las que las tripulaciones deben soportar con los mismos niveles de concentración. Es ésta una extenuante labor, tan dura como arriesgada, y así lo atestiguan, por desgracia, los múltiples e inevitables accidentes ocurridos. El primero de ellos el 8 de septiembre de 1976, sufrido por el 404-07 en el monte Xiabre en Villagarcía de Arosa (Pontevedra), donde tenemos que lamentar la pérdida de la vida de sus tres tripulantes. El Príncipe de Asturias inauguró ese mismo año un monumento en el monte Xiabre en su memoria. No será el único accidente durante este periodo. En 1977 se pierden otros dos aviones, afortunadamente en estas ocasiones, sin fatales consecuencias para la integridad física de las tripulaciones: el 7 de marzo, el 404-09 choca contra el espigón del puerto de Fuenterrabía (Guipúzcoa); y el 11 de abril, el 404-08 se hunde en el puerto de Valencia.

Para reponer la desafortunada pérdida de estos tres aviones y aumentar la flota a un total de 14 UD-13, se adquieren 7 aviones más que irán llegando al 404 a lo largo del año 1979. Para entonces, Canadair ha incorporado mejoras en esta tercera serie de CL-215, de las que cabe destacar la modificación del sistema de carga de agua, eliminando las dos sondas giratorias originales y sustituyéndolas por dos cangilones (probes), que consiguen limitar el movimiento de cabeceo durante las operaciones de carga y, sobre todo, reducen la distancia mínima necesaria para la carga de agua que pasa ahora de 930 a 488 metros. Este mismo sistema de carga de agua se instala en la Maestranza de Albacete a todos los CL-215 de las dos series anteriores. El aumento de aviones permite incrementar los destacamentos añadiendo a las Bases Secundarias de Operaciones de Santiago, Reus y Jerez, las de Valencia (Base Aérea de Manises) y Palma de Mallorca, en la



J. Medina

base de Son San Juan, siendo en 1982 trasladado el destacamento al Aeródromo Militar de Pollensa. Además, se aumenta a 3 el número de anfibios destacados en Santiago.

EL 43 GRUPO DE FF.AA.

Tras la reorganización del Ejército del Aire en 1980, el 404 Escuadrón pasa a denominarse 43 Grupo de FF.AA., dependiendo entonces de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire, y todo su personal se adscribe a la nueva Unidad, que cuenta con una dotación de 14 UD-13. La Unidad mantiene su lema y emblema, cambiando la referencia 404 escuadrón por 43 Grupo hasta 1987, donde se adoptó el lema: "¡Apaga y Vámonos!", y como emblema un Canadair transformado en foca que salta sobre las olas, el cual hace referencia al indicativo radio de los UD-13 que pasa a ser FOCA, así como su conocido grito de guerra "¡Donde pongo el ojo...mojo!". En 1980, en reconocimiento por la encomiable labor realizada y los admirables éxitos conseguidos, el 43 Grupo recibe la Placa de Plata de la Escuela Superior de Ingenieros de Montes de Madrid y la Placa de Plata de la Xunta de Galicia.

Desgraciadamente, el 12 de octubre de 1980 se produce un nuevo accidente durante la extinción de un incendio en Alicante, al despegar el 431-13 del embalse de Beniarrés, falleciendo el primer piloto y el mecánico, y resultando con heridas graves el segundo piloto. Al año siguiente, el 2 de marzo, en misión de entrenamiento en el embalse de Buendía (Cuenca) se produce un accidente en el que fallecen los cuatro tripulantes del 43-02. No se producirán más accidentes reseñables hasta el 3 de febrero de 1987, hundiéndose el 43-18 en el embalse de

JEFES DEL 43 GRUPO DE FF.AA.

Coronel Luis Suárez Díaz	abril 80-septiembre 82
Coronel José Juste Marzo	sept. 82-septiembre 84
Coronel José María Travesí Ramiro	sept. 84-junio 86
Coronel Ramón Morell Sarrión	julio 86-junio 88
Coronel José Luis James Grijalbo	junio 88-mayo 90
Coronel D.Martín Cánovas Sarabia	junio 90-junio 92
Coronel Aurelio Espinosa García	junio 92-septiembre 95
Coronel Francisco Sanz Julián	septiembre 95-octubre 98
Coronel Luis Ruiz González	octubre 98-octubre 00
Coronel Carlos Javier Alonso López	octubre 00-octubre 02
Coronel Santiago Sánchez Ripollés	octubre 02-octubre 04
Coronel Fernando Pastor Villar	octubre 04-noviembre 08
Coronel Fernando Horcada Rubio	noviembre 08-



San Juan (Madrid) en una misión de instrucción, sin que, afortunadamente, se produzcan pérdidas de vidas.

Para reponer estos 3 malogrados aviones, el Gobierno adquiere 3 nuevos CL-215, los dos primeros se reciben en 1984, el 43-18 y 43-19, y el último, el 43-20, en 1987, alcanzando por tanto la cifra total de 20 los anfios CL-215 adquiridos a Canadair. En 1986 el 43 Grupo recibe la Placa de Oro de Protección Civil.

En esta década de los 80 tienen lugar dos sucesos políticos que influyen notablemente en la organización de la defensa contra los incendios forestales: por un lado la configuración autonómica del país, que conlleva la transferencia de las competencias en prevención y extinción de incendios a las distintas Comunidades Autónomas (CC.AA.); y por otro nuestro ingreso en la, por aquel entonces llamada, Comunidad Económica Europea (CEE).

Las transferencias se producen entre 1984 y 1985, si bien no afectarán especialmente al 43 Grupo al mantener el ICONA la coordinación y el apoyo con medios aéreos a las CC.AA., siendo el 43 Grupo su principal herramienta en la lucha contra la extinción de incendios. El ingreso en la CEE se produce en 1986 y tiene sus implicaciones fundamentalmente en lo que a la cooperación internacional en estas labores se refiere, las cuales analizaremos con detalle más adelante.

En la campaña de 1988 se inaugura un nuevo destacamento en la Base Aérea de Los Llanos (Albacete), alcanzando de esta manera la cifra de seis el número de Bases Secundarias de Operaciones. El 9 de septiembre de 1988 se produce, muy próximo a Labacolla, un nuevo accidente mortal, donde fallecen los 4 tripulantes de la aeronave. A partir de 1989 se inicia un nuevo destacamento en el Aero-

puerto de Parayas de Santander, ahora en campaña de invierno, entre los meses de febrero, marzo y abril para cubrir los incendios de la cornisa cantábrica occidental: Cantabria, Asturias y Galicia.

Al final de la década se están agudizando los problemas de mantenimiento de los motores de la flota del 43 Grupo y se constata la dificultad de conseguir motores R-2800-CA3 en condiciones aceptables para una nueva serie de CL-215. Por otro lado ya se han analizado las importantes mejoras que supondrían, desde el punto de vista operativo, la utilización de los motores turbohélice ya existentes,

VÍCTIMAS MORTALES EN ACCIDENTES

8 de septiembre de 1976

(MONTE XIABRE-PONTEVEDRA)

- Alférez José Luis Herraiz Soria
- Brigada José Cachofeiro Ramón
- Sargento 1º Francisco de Amorós Sanz

12 de octubre de 1980

(EMBALSE DE BENIARRÉS-ALICANTE)

- Comandante Oscar Sáenz de Santamaría Alegría
- Sargento Luis Vélez Tarano

2 de marzo de 1981

(EMBALSE DE BUENDÍA-CUENCA)

- Teniente Fernando Esteban Baturone
- Teniente Aurelio Gil Laso
- Alférez Eduardo Moreno Jiménez
- Sargento 1º Santiago García García

9 de septiembre de 1988

(LABACOLLA-SANTIAGO DE COMPOSTELA)

- Capitán Pedro Álvarez de Sotomayor Seoane
- Capitán Jesús Cembrano Díaz
- Teniente Carlos S. Remírez de Esparza Figuerola-Ferreti
- Sargento Juan Carlos Muyo Romero

28 de marzo de 2003

(BAHÍA DE POLLENSA- PALMA DE MALLORCA)

- Sargento José Ramón Fábregas Salas
- Sargento Manuel Fernández Carrascosa

como el grupo propulsor Pratt&Whitney P.W. 123. En 1988 de los 20 aviones adquiridos desde 1971 sólo 13 permanecían en servicio debido a los accidentes sufridos en la realización de su peligrosa misión. El estado de varios de ellos y la dificultad para la obtención de repuestos hacía prever una progresiva disminución de operatividad en los años siguientes. El contraste entre esta perspectiva y el continuo incremento de la magnitud del problema de los incendios obligó a estudiar las distintas posibilidades de renovación de la flota. El estudio conjunto realizado por el ICONA y el Ejército del Aire llegó a la conclusión de la idoneidad de mantener este tipo de avión: el anfibia Canadair CL-215, dado su excelente operatividad y eficacia sobre el fuego, y sus bajas necesidades de infraestructura. Asimismo, se fijó en 15 el número de unidades necesarias para dar una cobertura proporcionada a todo el territorio nacional. Finalmente, se consideró conveniente aceptar la propuesta de la firma Canadair para reconvertir la flota de motores de pistón a motores turbohélice, puesto que ofrecían mayores prestaciones y una facilidad de mantenimiento muy apreciable.

En el mes de agosto de 1989 concluyeron las negociaciones entre el ICONA y el Grupo Bombardier Inc. en el que está integrada Canadair, firmándose un contrato que preveía la compra de 10 aviones CL-215 (de ellos 6 serie V de motor de pistón y 4 con motor turbohélice), y los Kits de remotorización precisos para equipar los 6 nuevos aviones adquiridos y otros 5 de la flota estatal, toda vez que una evaluación realizada por el Ejército del Aire reveló que solo 5 de estos aviones permitían una moderna remotorización por tener la estructura adecuada al nuevo motor. Los plazos para la realización del programa, es decir, para la disponibilidad de los 15 aviones turbohélice, concluía en 1992. El coste del programa alcanzaba 21.430 millones de pesetas, lo que obligó al ICONA, que solo podía afrontar muy parcialmente la operación con sus presupuestos, a una operación de crédito de 12.500 millones con el Banco Europeo de Inversiones, y otra de 1.500 millones de pesetas con el Banco de Crédito Agrícola.

Mientras aparece el nuevo CL-215T, y para poder mantener el apoyo aéreo en la extinción, el ICONA se ve obligado a contratar los viejos aviones anfibios "Catalina" a una compañía chilena, que los trae en vuelo desde Santiago de Chile.

El 1 de enero de 1992, el 43 Grupo pasa a depender operativa y administrativamente del General Jefe del MACEN (Mando Aéreo del Centro), comandado por el teniente general Gonzalo Gómez Bayo.

Durante el proceso de remotorización conviven en la Unidad aviones CL-215 y CL-215T, que van siendo paulatinamente entregados de acuerdo con las fases del contrato. Tan solo algunos de los aviones pueden ser remotorizados, por lo que los de las primeras series son dados de baja en la Unidad, el 43-01 es entregado al Museo del Aire, otros dos son

vendidos a Italia, y cinco de ellos siguen operando hoy en día, con matrícula civil, a través de una compañía privada, CEGISA,- actualmente INAER Anfibios -, que se encarga de su operación y mantenimiento.

En noviembre de 1993 el proceso ha concluido y la flota del 43 Grupo está constituida por 15 CL-215T. El nuevo avión representa un gran avance tecnológico en la lucha contra los incendios forestales al estar equipado con unos modernos motores turbohélice. La principal ventaja es su fiabilidad y la gran seguridad que confieren a las operaciones. Proporcionan mayor velocidad de crucero, con lo que se llega antes al fuego, y también de ascenso, lo que permite salidas más fáciles y seguras tras la toma de agua y los lanzamientos sobre los incendios. Además, se necesita una menor distancia de aterrizaje, mediante la utilización de la "reversa" es decir la inversión del paso de hélice, que permite tanto el frenado como un mejor control del avión en las maniobras en el agua, y usa un combustible más barato y con menor consumo de aceite, lo que implica una considerable reducción de los gastos de uso y mantenimiento.

Desgraciadamente, en 2003 un nuevo accidente se viene a sumar a los anteriores, falleciendo dos sargentos mecánicos en la Bahía de Pollensa (Palma de Mallorca). Con estas dos muertes se elevan a 15 los miembros del 43 Grupo que entregaron su vida en el transcurso de su misión, haciendo entrega ge-



Josué Hernández Canillo

nerosa de lo más valioso en cumplimiento de los servicios prestados. Para todos ellos nuestro eterno reconocimiento, recuerdo y gratitud, pero muy particularmente en este año que se conmemora el Año Internacional de los Bosques.

Por Acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de octubre de 2005, se creó la Unidad Militar de Emergencias (UME). Los medios aéreos de lucha contra incendios operados hasta la fecha por el 43 Grupo, es decir los 14 CL-215T que componen la flota de anfibios tras el último accidente, se adscriben operativamente a la UME. Esta nueva relación se recoge en el denominado:

Protocolo Específico entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Medio Ambiente y su coordinación y complementariedad con el conjunto de medios de la Unidad Militar de Emergencias.

Este Protocolo se firma el 28 de diciembre de 2007 y tiene como objeto adecuar el acuerdo de colaboración que ya existía entre Defensa y Medio Ambiente para la utilización conjunta contra incendios forestales de las aeronaves propiedad de Medioambiente y operadas por el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas del Ejército del Aire. Se trata por tanto de adecuarse a la nueva situación derivada de la creación de la Unidad Militar de Emergencias (UME) y a este Protocolo se incorporan, entre 2007 y 2008, 3 nuevos anfibios (Bombardier 415), adquiridos por Defensa, para completar la flota de 14 CL-215 propiedad de Medio Ambiente.



El Protocolo regula la colaboración entre ambos ministerios y establece las condiciones de atención por Defensa a las necesidades de operatividad, mantenimiento y disponibilidad de todos los medios aéreos encuadrados en el 43 Grupo (14 CL-215 y 3 CL-415) los cuales se adscriben operativamente a la UME y funcionalmente al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM). Los nuevos 415 reciben la denominación militar española de UD-14 y se les adscriben las matrículas 43-01, 43-02 y 43-03.

En relación con los Bombardier 415 hay que señalar que estos nuevos aviones incorporan significativas ventajas frente a los modelos Canadair anteriores. Además de las ventajas que ya se habían introducido al CL-215T, sobre el CL-215 (motores turbohélices Pratt & Whitney PW123AF, aire acondicionado en cabina -más que un lujo una imperiosa necesidad-, mandos de vuelo servoasistidos y sistema de reabastecimiento de combustible presurizado en tierra...) el 415 dispone de sistemas de navegación y comunicaciones digitales integrados, instrumentos de vuelo electrónicos (EFIS), mayor capacidad de agua (6.130 litros), estructura reforzada para operar con mayor peso, sistema de agua digitalizado y computerizado con cuatro compartimentos independientes, sistema de inyección de espuma integrado, etc.

Tras la dura campaña de verano de 2009, el 43 Grupo recibe la Placa de Plata al Mérito Medioambiental por parte del MARM, en reconocimiento a su encomiable labor durante tantos años.

LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL

La cooperación internacional con medios aéreos en la lucha contra los incendios forestales es relativamente reciente, y puede producirse de forma bilateral o multilateral. Nuestro ingreso en la Unión Europea en 1986 nos introdujo en su modelo multilateral, que establece una cooperación efectiva entre sus Estados Miembros, materializada de la siguiente forma: el país que necesita la ayuda envía la petición al Monitoring and Information Centre (MIC), indicando la localización del incendio y los medios que solicita. El MIC envía la solicitud a los demás Estados Miembros, quienes contestan proponiendo la ayuda que pueden prestar, y el solicitante confirma lo que acepta.

De esta manera, el 43 Grupo conforma la espina dorsal de la ayuda prestada por nuestro país al resto de países, sean comunitarios o extracomunitarios, en la extinción de incendios forestales. Por otra parte, se realiza una ayuda bilateral con países fronterizos como son Portugal, Francia y Marruecos, en este último caso basada en la existencia de Protocolos Operativos para ayuda mutua fronteriza contra incendios forestales. Existen firmados Protocolos de Ayuda Mutua con Portugal (noviembre de 2003),

Francia (octubre de 2001) y Marruecos (enero de 1987). Las estadísticas de cooperación con Portugal reflejan actuaciones desde 1996 y son las más numerosas, contabilizándose la intervención en 199 incendios, con un total de 2.031 descargas y 753:47 horas de vuelo de extinción (en su gran mayoría efectuadas por Canadair CL-215). En el resto de países la actuación de cooperación se ha efectuado siempre con anfibios del 43 Grupo. En Marruecos se intervino en los años 2004, 2006 y 2008, con un total de 26 incendios, 301 descargas y 140:35 horas de extinción. En Francia la participación ha sido más reducida, con 5 incendios en 2003, 48 descargas y 19:35 horas de vuelo en extinción. El 43 Grupo ha participado también en cooperación multilateral en Grecia en 2007, en 22 incendios con 394 descargas efectuadas y 133:50 horas de vuelo en extinción; en Italia en 2007 en 6 incendios con 62 descargas y 29 horas de extinción; en Bulgaria en 2008, en 4 incendios con 128 descargas y 27:20 horas, y finalmente en 2010 en Israel, donde se participó en la extinción del incendio del Monte Carmelo, con 40 descargas y un total de 11:40 horas de vuelo en extinción.

Esta última participación internacional, pese a la escasa relevancia en cuanto a lo que extinción se refiere, ha sido la más compleja, por la gran lejanía de la operación (Monte Carmelo en Haifa, Israel) y realizarse del 3 al 9 de diciembre de 2010 con condiciones meteorológicas muy complicadas en gran parte del Mediterráneo. Para acometerla, se desplazaron 4 aviones anfibios CL-215 T, en concreto los FOCA 22, 25, 26 y 27, con la siguiente ruta:

3 de diciembre (viernes): Torrejón –Palma de Mallorca

4 de diciembre (sábado): Palma de Mallorca- Sicilia (Italia)-Creta (Grecia)

5 de diciembre (domingo): Creta (Grecia)-Israel.

Las horas de vuelo totales, entre ferri y extinción alcanzaron 124:30 horas. La participación en extinción tuvo lugar el mismo día 5 por la tarde, y esa misma noche se dio el incendio por controlado. Las tripulaciones fueron recibidas en un acto de agradecimiento por el Presidente de Israel Simón Peres y el Primer Ministro del Gobierno Israelí, Benjamín Netanyahu.

EPÍLOGO

En la lucha contra los incendios forestales a través de los años, la Administración General del Estado ha participado bajo la denominación de Ministerio de Agricultura, de Ministerio de Medio Ambiente o, actualmente, como Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, pero desde aquél lejano 1971 en que llegaron a España los primeros Canadair CL-215 a la base de Getafe, el Ejército del Aire siempre ha estado a su lado como un aliado y ami-



Josué Hernández Carrillo

go fiel. Quisiera terminar con unas palabras pronunciadas en Torrejón el 3 de octubre de 2010, por la Secretaria General de Medio Rural Alicia Villauriz Iglesias, en la entrega del Guión donado por el MARM al 43 Grupo y que resumen el sentir de cuantos luchan por defender nuestros bosques del azote del fuego:

“Nuestro profundo agradecimiento a todos ustedes, por su entrega y su colaboración en una misión que para nosotros es trascendental y que no es otra que la conservación y mantenimiento de la riqueza natural que encierran nuestros bosques y montes, su diversidad biológica, sus recursos naturales renovables de los que dependemos y por lo que representan para todos nosotros, conformando nuestros paisajes más valiosos, y siendo una parte fundamental de nuestra identidad como pueblo y como Estado. Reconocimiento y gratitud de mi Ministerio y de todos los forestales españoles, cuerpos técnicos, guardería y personal combatiente en general de todas las administraciones implicadas en las labores de extinción, por su profesionalidad, su valor y su inestima-



ble ayuda en la difícil tarea de proteger nuestros montes.

Todas las personas de nuestro Ministerio que han tenido la oportunidad de trabajar conjuntamente

con ustedes y yo misma, en nombre de la Ministra, quisiéramos que estas palabras les hayan podido mostrar nuestro cariño, admiración y profundo respeto por su trabajo. Gracias de todo corazón”.

BIBLIOGRAFIA

– *La Defensa contra Incendios Forestales. Fundamentos y Experiencias.* Mc Graw Hill. Coordinador Ricardo Vélez. 2003.

– Revista de Aeronáutica y Astronáutica: “*La Aviación y los incendios forestales en España*” Victoriano Saez Esteban nº 374 enero 1972 y nº 380 julio 1972.

– Revista de Aeronáutica y Astronáutica: dossier *la aviación en la lucha contra incendios.*

– *Aviones versus fuego* Emilio Herrera Alonso. Agosto 1988.

– *La aviación como medio de ayuda frente al incendio forestal.* Filiberto Rico Rico. Agosto 1988.

– *Apuntes para la historia del 43 Grupo de FF.AA.* Rafael Fernández Vázquez. Agosto 1988.

– *El avión Canadair CL-215. Un joven con el corazón*

de un anciano. Gonzalo Ramos Jácome. Agosto 1988

– *Empleo operativo del UD-13.* Alfredo Carrasco Gil, Alberto Gómez Ramírez. Agosto 1988.

– Revista de Aeronáutica y Astronáutica: *El 43 Grupo de Fuerzas Aéreas.* Aurelio Espinosa García. Junio 1993.

– Actas de la Comisión Permanente Ejército del Aire-ICONA al amparo de lo dispuesto en el Convenio que regula la utilización conjunta de los aviones anfíbios del 43 Grupo.

– Actas de la Comisión Paritaria del Protocolo Específico entre Ministerio de Defensa y Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino para atender las necesidades de los medios aéreos del MARM y su coordinación y complementariedad con el conjunto de medios de la Unidad Militar de Emergencia.