

29.000 misiones contra el fuego



Miembros del 43 Grupo del Ejército del Aire. / Alberto Ferreras

- Los hidroaviones de lucha contra incendios del 43 Grupo del Ejército del Aire acaban de iniciar su despliegue de verano

13 de Junio de 2017

'**Apaga y vámonos**'. Así reza el lema del 43 Grupo del Ejército del Aire, unidad más conocida por sus hidroaviones, los llamados 'apagafuegos'. Llevan 46 años luchando contra los incendios forestales, en invierno y en verano. Los hidroaviones han realizado un total de 175.000 horas de vuelo, de las que 74.720 fueron efectuadas en 29.168 misiones de extinción de incendios. En todo este tiempo han efectuado 380.040 cargas de agua, que han supuesto lanzar sobre las llamas 2.270 millones de litros.

El 43 Grupo acaba de iniciar el despliegue de verano. La unidad, que está siempre a las órdenes del Ministerio de Medio Ambiente, establece bases en Santiago de Compostela, Zaragoza, Pollensa, Badajoz, Albacete, Málaga y Torrejón de Ardoz (Madrid) para de esa manera cubrir toda la geografía nacional. Son tres meses en los que las tripulaciones van rotando entre las bases, periodo en el que estos profesionales trabajan mientras la mayoría de los ciudadanos disfrutan de sus vacaciones estivales. Durante este tiempo las tripulaciones o están en alerta o están en aviso, por lo que no habrá mucho tiempo para el esparcimiento. Un periodo de máximo trabajo para los 154 hombres y mujeres de la unidad, de los que 56 son pilotos, 29 mecánicos de vuelo y 69 personal técnico y apoyo en tierra. Durante el año pasado, los aviones realizaron cerca de 4.500 horas de vuelo, de las que más de 1.500 fueron en misiones contra los incendios.

El 43 Grupo, con sede en la Base de Torrejón de Ardoz (Madrid), cuenta con 22 aeronaves, 18 del modelo CL-215T y cuatro del CL-415. Los hidroaviones más veteranos, aunque remotorizados a principios de los años 90, tiene unos 40 años -más de los que tiene muchos de sus actuales pilotos-, mientras que los más nuevos solo cuatro. Pese a su aspecto retro, con su diseño de los años 60 de la empresa canadiense Canadair, son aparatos «nobles y para cumplir su labor pueden ser el mejor avión en vuelo en la actualidad», destaca el capitán Miguel Maroto. Pero es que además, y teniendo en cuenta las complicadas situaciones en las que actúan, «son muy seguros».

En la parte inferior del fuselaje, que tiene forma de quilla de barco, el CL-215 y el CL-415 cuentan con unas compuertas de carga -dos en el primero y cuatro en el segundo- por las que cae el agua. Detrás de ellas están las tomas por donde en solo doce segundos absorbe los 6.000 litros de agua que recoge en los dos depósitos ubicados en el centro del aparato. Para la carga, este hidroavión solo necesita contactar con el agua a lo largo de 410 metros. Además, esa agua puede ser tratada con espumas específicas para incrementar la labor de extinción.

Ante un siniestro, la unidad desplaza un avión hasta el lugar del incendio y se pone a las órdenes del coordinador aéreo, que hace de enlace con el jefe de extinción. «Así nos comunican a qué flanco quieren que vayamos y nos informa del momento en que podemos entrar porque los helicópteros han salido de la zona», explica el capitán Maroto. Incluso si existiera peligro para algunos de los retenes en tierra, los pilotos han llegado a verter las seis toneladas de agua sobre ellos «tomando una determinada altura» para evitar que sufran algún daño. Las descargas se realizan básicamente a ojo. No hay punto de mira, por lo que cuenta la experiencia.

Cada avión está capacitado para un vuelo de 4,5 horas y las tripulaciones, otras nueve. «Lo que hacemos es trabajar en dos periodos de 4,5 horas interrumpidas con un descanso de más o menos una hora», explica Maroto.

Los peligros

Los mayores peligros que se encuentran estas tripulaciones son los cables de alta tensión, las antenas, los árboles y «al operar en zonas de humedales, como pantanos o en el mar, hay una gran presencia de aves que incrementan el riesgo por el peligro de impacto», describe el capitán. Por otra parte, los hidroaviones realizan sus cargas de agua en vuelo sobre el mar o los embalses, «donde puede haber troncos flotando o zonas donde aflore la tierra», por lo que tienen que extremar al máximo las precauciones. Al realizar la descarga sobre el fuego «el avión actúa como un ascensor porque pierde en un segundo las seis toneladas de agua y sube rápidamente».

Una vez terminada la misión, el avión queda en tierra a disposición del mecánico de vuelo. «El mantenimiento es igual que el de cualquier otro avión, solo que con la peculiaridad de que esta aeronave está en contacto con el agua, lo que aumenta el riesgo de corrosión, y más si es salada. Por ello, una vez en tierra, hay que desalinizar el avión lavando con agua dulce el fuselaje y los motores», explica el sargento primero Diego García. A esas operaciones se añaden una inspección cada 50 horas y otra más exhaustiva a las 500 horas.

La mayor satisfacción que siente un integrante del 43 Grupo se consigue «cuando llegas a un incendio y el mismo día te vas habiéndolo apagado y no dejando trabajo para el día siguiente», asegura el teniente Raúl Pardo, a lo que el sargento primero García añade que al ser miembros del Ejército del Aire «la mayor satisfacción es la del deber cumplido», porque «esta unidad está muy en contacto con la población».