

RescEU Grecia 2023

El 43 Grupo y la UME, en el mayor incendio forestal de la historia de Europa

ANTONIO PONCELA SACHO
Comandante del Ejército del Aire y del Espacio

ALBERTO MORÁN MORALES
Teniente del Ejército del Aire y del Espacio



Desde el año 2001, la Unión Europea cuenta con un mecanismo de protección civil, cuyo objetivo principal es el de promover y facilitar la cooperación de los estados miembros en materia de protección civil y dar una respuesta comunitaria ante las emergencias, tanto dentro de la Unión como fuera de ella.

Esta iniciativa impulsa medidas de financiación y desarrollo de programas comunitarios, entre los que se incluye el RescEU, consistente en la creación de una reserva de recursos para la lucha contra las catástrofes naturales, entre los que se encuentran medios aéreos para la extinción de incendios.

En concreto, la UE colabora en la financiación de medios anfibiaos de los estados miembros, creando una pool de aeronaves que actúan cuando así les sea requerido a través de su Centro de Coordinación de Respuesta ante Emergencias.

Como ejemplo de la activación del citado mecanismo, el presente artículo aborda la reciente intervención del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas del Ejército del Aire y del Espacio en Grecia. Acompañado por un equipo de enlace y asesoramiento de la Unidad Militar de Emergencias, UMEDAT, el 43 Grupo participó en las labores de extinción del incendio que se produjo durante los meses de agosto y septiembre en el norte de Grecia, y que ha sido considerado el mayor incendio forestal de la historia de Europa, arrasando casi 100 000 hectáreas.



LA ACTIVACIÓN

Durante los meses de julio y agosto se sucedieron en Grecia graves incendios, hechos que provocaron la activación del mecanismo rescEU de la UE. El sábado 26 de agosto, España recibió la solicitud para la intervención de dos aviones Canadair del 43 Grupo en el gran incendio forestal que afectaba a la región de Macedonia Oriental y Tracia. Estas aeronaves formarían parte de la mayor operación aérea de extinción de incendios que había afrontado la UE hasta la fecha.

De este modo, el día 28 de agosto se desplazaron hasta el aeropuerto internacional de Alejandrópolis dos aviones anfíbios Canadair CL-415 (UD.14) y CL-215T (UD.13) y un total de 32 militares, entre el personal de vuelo y de tierra del 43 Grupo, y nueve militares de la UME, como equipo de enlace y asesoramiento. En Grecia les esperaban otras unidades aéreas de lucha contra incendios de Chipre, Suecia, Alemania, República Checa, Croacia y Francia.

LA LARGA TRAVESÍA PARA LLEGAR A ZONA DE OPERACIONES

La navegación desde España ya suponía un reto complicado debido a las características de la aeronave (no presurizada y con la imposibilidad de operar en condiciones de engelamiento) y las malas condiciones meteorológicas que predominaban en el mar Mediterráneo. Estas con-

diciones hicieron que el día 28 de agosto, primer día de navegación, ambos aviones se posicionaran desde sus bases de origen -Santiago y Salamanca- en la base aérea de Son San Juan, donde pernoctaron. Al día siguiente, y previa escala en Cagliari, aterrizaron en la base aeronaval de Sigonella, en Sicilia, donde esperaron hasta el día siguiente, con





mejores previsiones meteorológicas. Finalmente, y tras más de dos días de navegación, el día 30 de agosto las dos aeronaves pudieron completar la navegación hasta el aeropuerto de Alejandrópolis y comenzaron a operar en el incendio esa misma tarde.

UN DÍA EN LA LUCHA DESDE EL AIRE CONTRA EL MAYOR INCENDIO FORESTAL DE LA HISTORIA DE EUROPA

La jornada comienza temprano para las tripulaciones de vuelo y personal en tierra del 43 Grupo. A las 6:30 se reúnen en el vestíbulo del hotel, situado a escasos minutos del aeropuerto. En sus rostros se percibe una gran concentración y mucha motivación para luchar contra el gran incendio que asola la región. Al atravesar la recepción, el personal del hotel nos agradece nuestra ayuda. Durante el trayecto al aeropuerto, comentamos las últimas noticias que hemos visto en los medios y las redes sociales sobre el incendio. La situación es crítica, el fuego avanza sin control.

Nada más llegar al aeropuerto, empieza la frenética actividad para la preparación del vuelo. Por un lado, el

equipo de tierra, el personal de mantenimiento, y los mecánicos de vuelo se dirigen a los aviones. Entre sus cometidos están las inspecciones prevuelo, y las tareas de mantenimiento, situación que se repetirá varias veces al día, con horarios cambiantes debido a los diferentes periodos de operación de las aeronaves. Para lograrlo, se requiere una gran coordinación entre todo el personal, y así



cumplir con nuestra misión sin disminuir el tiempo de operatividad de las aeronaves.

Mientras tanto, las tripulaciones de las aeronaves se reúnen en una sala del aeropuerto donde realizan toda la liturgia previa al vuelo: revisión del libro del avión, actualización de la meteo, y consulta de los datos operativos del incendio. A continuación, y junto al oficial de operaciones aéreas de la UME, realizan el *briefing* con la tripulación griega que liderará la formación.

El indicativo de las formaciones es Proteas B, en alusión a uno de los primeros dioses del mar de la mitología griega.

Habrà otra formación de Canadair, Proteas C, formada por un Canadair griego y dos Canadair franceses, con el objetivo de que durante toda la jornada siempre haya una formación Proteas actuando en el incendio.

En el *briefing* se repasan procedimientos locales, zonas de carga y descarga, y posibles obstáculos existentes entre la zona de carga y de descarga. En el caso particular de la operación LCIF rescEU Grecia 23, la zona de operación es una pequeña extensión con una visibilidad

comprometida en ocasiones por el humo del incendio, donde operan una gran cantidad de medios aéreos de diferentes características y nacionalidades simultáneamente. Nuestra misión consiste en trabajar en la zona oeste de Soufli, localidad griega fronteriza con Turquía y próxima al parque nacional de Dadia, especialmente afectado por el incendio. En el amplio despliegue aéreo –el mayor de este tipo que ha afrontado la UE– operaremos conjuntamente 16 aeronaves (seis Canadair, cinco aviones de carga en tierra y cinco helicópteros) en una zona de un kilómetro cuadrado de extensión.

Tras el *briefing*, cada tripulación se dirige a sus respectivos aviones, y después de las inspecciones pertinentes, cada aerodino pone en marcha y rueda de manera secuencial hasta llegar a corto de pista.

El despegue se realiza por elementos, reuniéndose las tres aeronaves en formación en el aire para dirigirse al punto de carga, en el mar de Tracia, frente a la costa. El líder de la formación hace una inspección de la zona de carga y comprueba la dirección del viento y del mar de fondo, para realizar la carga lo más apropiada al viento posible. El día es de poco oleaje, y será relativamente cómodo trabajar en el mar.

Con cerca de 6000 litros de agua en los depósitos, las aeronaves se dirigen al punto de descarga preestablecido. La ruta al incendio transcurre paralela al río Evros, frontera natural entre Grecia y Turquía. La imagen hasta el frente del incendio es desoladora, con un paisaje negro desde la costa hasta donde alcanza la vista.

Hay zonas humeando antes de llegar al frente del incendio, como preludio de varios focos secundarios, con un humo más denso que preceden al foco. Un frente de varios kilómetros forma un muro de humo más oscuro. Desde el aire, podemos observar que los medios terrestres se concentran principalmente en la





Autor: Santiago Ibarreta

zona más al este del frente, para retener el avance hacia la localidad de Soufli.

Una vez autorizados a entrar a descargar, el líder comunica el rumbo de la pasada y comienza la configuración de las aeronaves. Con el ajuste correcto de flap, uno de los pilotos se encargará de controlar los mandos de vuelo, mientras que el otro ajustará las palancas de po-

tencia para mantener la velocidad entre 110 y 120 nudos. Mientras tanto, el mecánico de vuelo realiza comprobaciones cruzadas de todos los parámetros de motor. Si la aeronave entra en una zona de humo denso deberá actuar para evitar la pérdida de potencia de los motores. La gran coordinación en cabina, un meticuloso trabajo del personal de tierra y el esfuerzo de todos los

militares desplegados en Grecia se ve plasmado en un instante, con la descarga de 6000 litros de agua sobre el fuego. Por la radio, el punto 3 comunica «Proteas B1 y B2 buena descarga», confirmando que las descargas de las aeronaves anteriores han alcanzado su objetivo. La formación se aleja del incendio para dejar la zona libre al resto de medios aéreos.



A partir de aquí, se produce una secuencia repetitiva de carga-descarga, más dinámica y con menos separación entre aeronaves. Las tres aeronaves se posan en el agua de forma escalonada y sincronizada, dejando tras de sí una estela en el agua y llenando los depósitos nuevamente con seis toneladas de agua en apenas 12 segundos. En las sucesivas pasadas, comprobamos que el fuego no ha

conseguido avanzar hacia el este, lo que eleva el orgullo de las tripulaciones. El periodo finaliza tras tres horas y media de vuelo y 140 toneladas lanzadas para extinguir el fuego.

Una vez en el suelo, es el turno para el equipo de tierra. En apenas hora y media realizan las inspecciones entre vuelo, avanzan en las revisiones periódicas y comprueban que la aeronave se encuentra operativa

para continuar con las labores de extinción. Gracias a ellos, las aeronaves pueden operar ininterrumpidamente en el incendio varios días consecutivos sin afectar a la operatividad, con la alta exigencia de las misiones de extinción cuando además, las cargas se realizan en el mar.

Mientras tanto, la tripulación aprovecha para comer y descansar, momento en el que tienen la posibilidad



de partir con el personal voluntario heleno, que les cuenta de primera mano el drama humano aparejado el incendio. Terminado el descanso, las tripulaciones vuelven a la actividad. En el *briefing* se informa de una nueva zona de trabajo, al suroeste del frente, toda vez que ya ha quedado asegurado el flanco en el que estuvimos trabajando durante la mañana.

El segundo periodo discurre con normalidad, pero a medida que avanza la tarde y aumenta la intensidad del viento en la zona del incendio, el fuego aumenta su potencia destructiva. Apenas se ven medios terrestres en la zona en la que se realizan las descargas de agua, posiblemente ante la imposibilidad de acercarse a esa zona con el peligro

que conlleva un avance acelerado del frente que podría atrapar a su personal. Ante esta situación, los medios aéreos nos centramos en retener el avance imparable de las llamas dentro del parque nacional, aunque en este caso no hay ninguna población cercana que pueda verse afectada. A medida que avanza el periodo y ya próximos al ocaso, el



incendio impresiona cada vez más. Las llamaradas que afectan a las copas de los árboles alcanzan varios metros de altura, haciéndonos sentir más vulnerables ante ese infierno. La imagen catastrófica del incendio contrasta con la que nos encontramos en la zona de carga, un mar en calma al atardecer, con los tres aviones tomando casi en formación y dejando una de las imágenes más placenteras de pilotar un avión apagafuegos.

La última descarga del periodo, la novena, será la más espectacular de todas. Son casi las 20:00, la hora del ocaso, y la formación de Canadair volamos paralelos al frente del incendio, con las llamas iluminando las zonas más oscuras. Configuramos la aeronave para una última descarga y comenzamos a descender hasta aproximadamente 100 ft sobre el terreno. El humo no afecta a la visibilidad y vemos una zona idónea para realizar la descarga. Lanza el líder, el segundo y el tercer punto. 18 toneladas de agua en apenas 30 segundos. Al salir de la zona de des-

carga y virar 180.º observamos que la zona donde hemos descargado y que tenía llamas ahora desprende un humo blanquecino. Nos retiramos a base con la esperanza de haberlo retenido y que los medios terrestres puedan seguir combatiendo el fuego durante la noche.

El aterrizaje en el aeropuerto se realiza en condiciones visuales nocturnas, tras casi cuatro horas de vuelo. En la cabina reina una sensación de calma después del aumento de adrenalina al haber luchado frente a frente con el fuego, pero sin disminuir la concentración ya que somos conocedores del cansancio que provoca este tipo de vuelo. «Formación Proteas B, pista 25, autorizados a aterrizar». Una vez en plataforma nos recibe el personal de tierra, pero la misión de hoy aún no ha terminado. Antes de parar motores se realiza el lavado de compresores para asegurar un buen mantenimiento tras realizar cargas con agua salada. Al mismo tiempo, el personal de tierra aclara el avión por fuera con el apoyo de los bomberos de aeropuerto. «Palancas

de paso a Fuel OFF». Las tripulaciones han terminado su misión de hoy. El personal de tierra, al igual que en el periodo anterior, se asegura que el avión está preparado para operar al día siguiente. Un gran trabajo en equipo y un esfuerzo reseñable por parte de todo el personal destacado que permite terminar el día diciendo orgullosamente: «misión cumplida».

De vuelta al hotel, y después de una ducha rápida, bajamos a cenar al comedor del hotel, donde coincidimos con las tripulaciones que volarán al día siguiente, y que ya están terminando de cenar para irse a descansar. Les ponemos al corriente de nuestra jornada y de la previsión de que el viento cambie y que la situación sea mucho más positiva que la que hoy hemos tenido, sobre todo las últimas horas del día.

Por fin, casi a las 22:30, nos marchamos a nuestras habitaciones, después de una larga jornada, con el orgullo de seguir luchando contra el fuego hasta que podamos cumplir con nuestro lema: «Apaga y... vámonos». ■

