



Sobrevolar el infierno

CARLOS G. del ALAMO,
Periodista especializado

CUANDO observé por primera vez el tétrico espectáculo que ofrecía un incendio forestal desde la carlinga de un Canadair perteneciente al 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, me asaltó un pensamiento decepcionante: —“Hoy no hacemos nada, es imposible entrar ahí...” — mi ingenuidad me hizo creer que las cimas de mayor altura que rodeaban a la colina en llamas, más la escasa visibilidad producida por el humo, eran suficientes obstáculos para hacer desistir a la tripu-

lación de actuar ante aquellas circunstancias. Instantes después, mis ojos sólo eran capaces de percibir una enorme masa rocosa que amenazaba introducirse por la cúpula de la cabina. Tras sortearla a pocos metros de altura, el dramático aspecto que presentaba el incendio me sobrecogió aún más. Por doquier existían infinidad de amplias y discontinuas llamaradas que simulaban las garras de una fiera rabiosa tratando de atraparnos. La inestabilidad de vuelo que adquirió el avión



“El dramático aspecto que presentaba el incendio me sobrecogió aún más...”

al introducimos en el anillo de fuego, producida por las turbulencias, la escasa velocidad a la que volábamos y la inquietante cercanía del suelo en llamas, ayudó más bien poco a tranquilizarme. La sensación de riesgo y peligrosidad dejó de ser una mera percepción anímica para transformarse en un ente tan material que era susceptible de ser captado por cualquiera de mis sentidos. En semejantes circunstancias me parecía imposible que el Canadair continuara bajo el gobierno de la tripulación, pero lo cierto es que a pesar de tan adversas condiciones de vuelo y maniobrabilidad, nos dirigimos hacia un foco que amenazaba traspasar el cortafuegos; sin duda, el lugar en donde con más urgencia era requerida la actuación del avión.

El lanzamiento del agua y la consecuente drástica variación de peso acentuaron aún más la inestabilidad de vuelo. Entre fuertes sacudidas y golpes de aire caliente que zarandeaban el avión de un lado para otro, nos introdujimos en una



espesa cortina de humo. Inmersos en una extraña oscuridad, miles de brasas ardientes se estrellaban contra el casco del Canadair, creando un alucinante juego de pirotecnia al golpear los cristales de la carlinga. Este fenómeno, más aterrador que espectacular, tan sólo era interrumpido por la brusca ascensión de enormes bolas de fuego que apare-

cían y desaparecían con igual rapidez a nuestro alrededor.

Súbitamente abandonamos la densa nube de humo, y lejos de ser un gratificante sobresalto, la claridad del día me avisó que todavía no estábamos a salvo, ya que por encima de nuestras cabezas se elevaban infinidad de acusados accidentes orográficos, que dada su cercanía me parecían imposibles de remontar. Los motores rugían a plena potencia, escenificando el supremo esfuerzo que realizaban, como si conociesen la vital importancia del resultado de su óptimo funcionamiento. A una velocidad ascensional mucho menor de la que hubiese deseado, comenzamos a ganar altura, y a un



"Que duda cabe que este primer contacto con la labor de las tripulaciones del 43 Grupo fue el que más me impresionó..."



"No llevaba auriculares y era imposible la comunicación con la tripulación..."



"Por doquier existían infinidad de amplias y discontinuas llamaradas que simulaban las garras de una fiera rabiosa..."

estrecho margen de seguridad eludimos las crestas montañosas empuñadas en conservar nuestra compañía para siempre.

No llevaba auriculares, y el ensordecedor ruido de los motores del CL-215 imposibilitaba toda comunicación con la tripulación. No obstante, mi suspiro de alivio debió ahogar todo ruido existente, y tras mirarme el copiloto y mecánico de vuelo, sonrieron maliciosamente entre sí, sin duda al percatarse del notable contraste que presentaba el color de mi cara con los cristales de la carlinga ennegrecidos por el humo. Desde este preciso instante, mi sistema nervioso reacciona de forma particular con la simple mención

casual de cualquier incendio forestal o macizo montañoso.

Que duda cabe que este primer contacto con la labor de las tripulaciones del 43 Grupo fue el que más me impresionó. Tanto es así, que "absorto" y "distruido" en observar cómo se desarrollaba la misión, olvidé por completo tomar fotografías, que resultaba ser el principal motivo por el que me encontraba en el Canadair. Sin embargo, puedo asegurarles que el resto de actuaciones o misiones que tuve el "placer" de testimoniar, y en las que, afortunadamente recogí material gráfico, no carecieron del riesgo y alto grado de dificultad que les acabo de relatar. Ciertamente es que no

existen dos incendios forestales iguales, incluso en el tiempo en que el avión se aleja para abastecerse de agua varían las características del mismo, pero en toda actuación siempre existe el factor peligrosidad como denominador común.

EL ABASTECIMIENTO DE AGUA

Fue una desagradable sorpresa averiguar que la indicación de "pantano" en el mapa que colgaba del improvisado destacamento del 43 Grupo en la torre de control de la B.A. de Jerez era, en realidad, una grieta en el reseco suelo andaluz e inundada de agua, que además de no presentar más de seiscientos metros de superficie acuosa en línea recta y libre de obstáculos, estaba rodeada de acusados accidentes orográficos, edificios de varios pisos, árboles, cables de alta tensión, etc. La aproximación la realizamos a una velocidad cercana a la mínima de sustentación, lo que significa que estaba algo más que limitada nuestra capacidad de maniobrabilidad. En estas circunstancias sobrevolamos el corredor que formaba una colina y una urbanización paralela al pantano, para finalizada ésta, realizar un acusado giro de 180° en dirección al embalse. El hecho de evitar una instalación eléctrica de alta tensión, una edificación y una hilera de árboles en la misma orilla, obligó a realizar un descenso más brusco de lo recomendable, debíamos apurar al máximo las reducidas dimensiones del embalse, para tomar contacto con el agua en el estrecho pasillo formado por la orilla y una isla cercana. Once veces realizamos esta arriesgada maniobra de aproximación, y en cada una de ellas temía que el flotador del plano izquierdo embarrancara con la isla en un simpático y oportuno golpe de viento, en cuyo caso, ni tan siquiera ahora deseo conocer sus consecuencias.

Quando me disponía a disfrutar de un apacible paseo náutico, ya que parecía que en esos momentos no existía nada que impidiese o dificultase el normal desarrollo de la maniobra, el avión repentinamente intentó averiguar la profundidad del pantano por sí mismo. La tripulación había conectado los probes, conductos rectangulares que al sobresalir de la parte inferior del casco, y por fricción al deslizarse el avión sobre el embalse, son los encargados de recoger el agua que será almacenada en sus depósitos, pero que por el natural incremento de resistencia con el agua, obligan al Canadair a sumergirse por el morro, situación crítica y peligrosa

que ha de ser sabiamente contrarrestada por la tripulación a base de "palanca y motor"; de lo contrario se corre el riesgo de convertirse en un naturalista estudiando la fauna piscícola de la zona en un ambiente natural.

Al deslizarnos sobre la calzada romana en la que se había convertido el embalse una vez conectados los probes, observé los claros signos que indicaban el drástico descenso del nivel de las aguas. Comencé a temer entonces que los probes podían abandonarnos en alguna isla semi-sumergida, en el caso de que no se adelantase cualquiera de los miles de elementos flotantes que pueblan todo embalse. En esos instantes la cercanía de la orilla amenazaba ser el final de algo más que el simple agua del embalse. Con el estómago lleno del Canadair ascendía con desesperante lentitud, y dado que era evidente la imposibilidad de remontar la primera línea de árboles, nos desviamos hacia la derecha, tratando de ganar altura sobrevolando el embalse, no sin desear antes que, como por arte de magia, desapareciese la pasarela de un embarcadero que nos cortaba el paso.

Afortunadamente, y a la vista de que el embalse contaba con su



"En esos instantes la cercanía de la orilla amenazaba ser el final de algo más que el simple agua del embalse..."

embarcadero intacto, nos dirigimos hacia el lugar del incendio forestal, donde continuamos el "baile" de nuevo.

Fueron necesarias cerca de seis horas y once lanzamientos y recogidas de agua para doblegar al incendio, en una labor tan penosa y sacrificada como arriesgada; y sin

desmerecer la actuación de quienes participan en la lucha contra incendios forestales desde tierra, el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas cuenta con toda la admiración y reconocimiento de quienes, de una forma u otra, toman mayor contacto con la labor que desempeñan sus tripulaciones. ■



"Fueron necesarias cerca de seis horas y once lanzamientos y recogidas de agua para doblegar el incendio..."