



Apuntes para la historia del 43 Grupo de FF.AA

RAFAEL FERNANDEZ VAZQUEZ,
Comandante de Aviación

MOTIVOS DE LA ADQUISICION DE LOS AVIONES CL-215

Debido al apreciable incremento en el número de incendios forestales que venían originándose en España a finales de los años sesenta, las Autoridades del Ministerio de Agricultura piensan en la posibilidad de adquirir medios aéreos para colaborar en la extinción de los mismos.

Con el fin de evaluar el avión CL-215, en el año 1969 conciertan con la compañía S.A.A.S.A. la actuación de uno de estos aviones durante el verano, destacándolo en la región gallega para el seguimiento de sus actuaciones.

De los resultados obtenidos, las referidas Autoridades llegan a la conclusión de que el empleo de dicho medio, en la extinción de los incendios forestales, es muy eficaz por las siguientes razones:

- a) rapidez en acudir a la extinción
- b) complemento de los equipos de tierra, sobre todo en aquellos lugares de dificultoso acceso para el hombre de a pie
- c) su condición de avión anfibia, lo que le permite efectuar las cargas de agua —con gran celeridad— en los embalses, lagos y rías de nuestra geografía.

Decidida la conveniencia de la compra de los CL-215, el Ministerio de Agricultura se pone en contacto

con el entonces Ministerio del Aire, con objeto de buscar solución a los problemas de mantenimiento y abastecimiento que se crearán con la adquisición de los aviones de la casa CANADAIR LTD., así como del personal calificado para formar parte de las tripulaciones de los mismos.

PRIMEROS PASOS DE LA UNIDAD

Logrado el acuerdo entre ambos Ministerios, los días 7 y 9 de octubre y 9 de noviembre de 1970, pasan destinados al 803 Escuadrón de FF.AA., para los aviones CL-215, un comandante, dos capitanes y tres



Línea de aviones UD-13 del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas.

tenientes, todos ellos de la Escala del Aire, un brigada, cuatro sargentos primeros y siete sargentos de distintas especialidades de Mantenimiento.

A primeros de diciembre de ese mismo año, el comandante, un capitán y todo el personal de Mantenimiento (con excepción de dos sargentos), se trasladan a Canadá para asistir a un curso del avión en la casa Canadair, regresando todos ellos el 22 del mismo mes. Días más tarde, el 30 de enero de 1971, dos tripulaciones salen en vuelo regular de Iberia con destino a Montreal (Canadá), con el fin de recoger y trasladar a España los dos aviones adquiridos. Antes de emprender el viaje efectúan los preceptivos vuelos de prueba, poniendo rumbo a la B.A. de Getafe el día 4 de febrero, donde toman tierra el día 8 después de cruzar el Atlántico en tres etapas. (Cuadro uno).

El 3 de marzo son trasladados al Aeropuerto de Barajas y el día 4, ante la presencia del Ministerio del Aire, Excmo. Sr. D. Julio Salvador Díaz-Benjumea y del Ministro de Agricultura, Excmo. Sr. D. Tomás Allende y García-Baxter, son pre-

sentados ante S.M. el Rey (en aquel entonces Príncipe de España) y apadrinados por el hoy Príncipe de Asturias, S.A.R. DON FELIPE DE BORBON Y GRECIA.

DESPLIEGUE DE LOS AVIONES CL-215

Para dar inicio a la colaboración en la lucha contra los incendios forestales, el 30 de junio de 1971 se establece el primer Destacamento fuera de la B.A. de Getafe, lugar donde estaban basados los dos aviones desde su llegada a España. Corresponde la primicia del primer despliegue a la región gallega, fijándose el mismo en el Aeropuerto de Santiago de Compostela, punto al que se traslada todo el personal destinado a estos aviones, así como un piloto y un mecánico de la casa Canadair Ltd., que participan como instructores de vuelo y mantenimiento de todo el personal. En años sucesivos, los despliegues se fueron ampliando a otras Bases Aéreas y Aeropuertos, tales como: REUS, JEREZ, MANISES y PALMA teniendo previsto para 1988 un

nuevo despliegue en ALBACETE (Cuadro dos).

LOS PRIMEROS SERVICIOS DE LOS CANADAIR

El 11 de marzo de 1971, uno de los aviones CL-215 realiza su primer servicio en España, pero curiosamente no fue una colaboración en extinción de incendio forestal, sino una misión de Búsqueda y Salvamento a cincuenta millas al oeste del cabo Finisterre.

La primera provincia que contó con la colaboración de uno de los aviones, en la lucha contra incendios forestales, fue LA CORUÑA, hecho que ocurrió el día 9 de julio del mismo año, cuando la tripulación del avión EC-BXM, que se encontraba efectuando un vuelo de instrucción, observó un incendio al que acudió y logró extinguir después del lanzamiento de CINCO cargas de agua efectuadas en la ría de Noya.

Después de este primer servicio de colaboración con el ICONA en la lucha contra los incendios, los CL-215 han venido actuando en la

CUADRO 1

VUELO DE LOS DOS PRIMEROS AVIONES CL-215
DESDE MONTREAL A GETAFE

1ª ETAPA:

Tramo: MONTREAL - TORBAY (Terranova)
Fecha: 4 de Febrero de 1971
Duración del vuelo: 05:40 horas
Tripulación del EC-BXM: Cte. SAEZ ESTEBAN
 Cte. FERNANDEZ GRANDE (1)
 Bgd. MOLINA SERRANO
Tripulación del EC-BXN: Cap. RAMOS JACOME
 Cap. RODRIGUEZ GONZALEZ
 Sgto. 1º ARMAYOR FERNANDEZ

2ª ETAPA:

Tramo: TORBAY-LAJES (Azores)
Fecha: 6 de febrero de 1971
Duración de Vuelo: 09:00 horas el EC-BXM
 09:00 horas el EC-BXN
Tripulación: los mismos de la 1ª Etapa.

3ª ETAPA:

Tramo: LAJES - GETAFE
Fecha: 8 de febrero de 1971
Duración del vuelo: 07:45 horas el EC-BXM
 07:50 horas el EC-BXN
Tripulación: los mismos de las anteriores

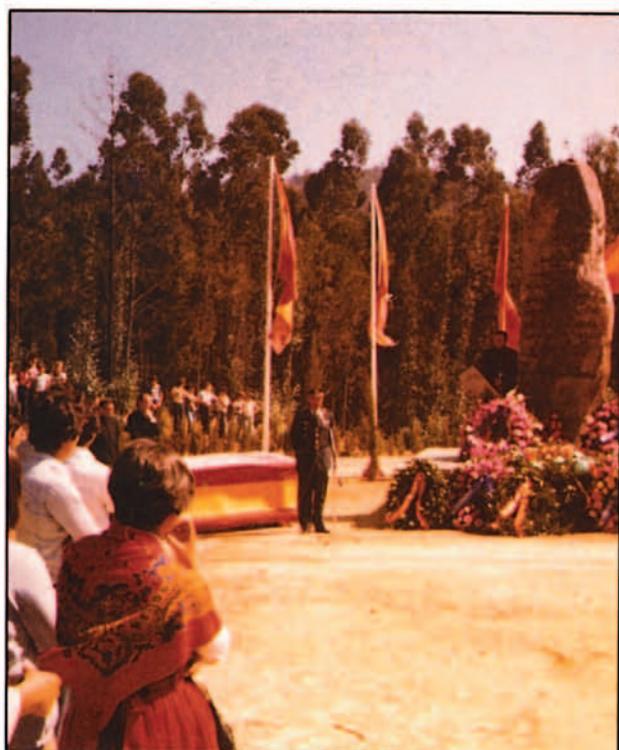
(1) El Comandante (S.V.) D. PEDRO FERNANDEZ GRANDE formó parte de la tripulación en calidad de navegante, agregado al 803 Escuadrón de FF AA. para realizar este vuelo.

práctica totalidad de las provincias españolas, ya que hasta la fecha solamente las gentes de Soria, Valladolid, Almería y Las Palmas, desconocen la actuación de estos aviones en la extinción de incendios forestales en sus respectivas provincias. (Cuadro tres).

CREACION DEL 404 ESCUADRON

A la vista de los buenos resultados obtenidos desde la llegada de los CL-215 a España, el Estado Mayor del Aire en escrito núm. 17, de fecha 10 de enero de 1973, crea el 404 Escuadrón de FFAA., dotándolo inicialmente con los dos aviones destinados hasta entonces en el 803 Escuadrón, el EC-BXM y el EC-BXN. Pocos días después el 30 de enero del mismo año (B.O.A. núm. 14), todo el personal del 803 Escuadrón, que prestaba sus servicios en los dos aviones CL-215, pasa destinado al 404 Escuadrón; nombrándose Jefe del mismo al Tte. Coronel (S.V.) D. ANTONIO FERNANDEZ GORORDO, quien ostentó el mando desde el 24 de enero de 1973 hasta el 5 de noviembre de 1974. (Cuadro cuatro).

Posteriormente, el 21 de mayo de aquel año, son destinados al Es-



Emotivo acto, con la presencia de los familiares, en recuerdo de las víctimas del accidente del monte Xabre.

cuadrón siete pilotos más para formar parte de las tripulaciones de cuatro avionetas L.9 (DO-27), equipadas con depósitos de agua de 500 litros de capacidad y asignadas a la Unidad el 25 del mismo mes para realizar misiones de vigilancia y detección aérea de incendios forestales, sobre todo en las horas de mayor riesgo del día.

La Unidad queda ubicada en la B.A. de Getafe, pero al encontrarse en trámite la adquisición de nuevos CL-215, se hacía necesario buscar otro lugar de estacionamiento, decidiéndose —por parte del Mando— que éste fuese la B.A. de Torrejón, donde permanece el actual Grupo desde el 7 de diciembre de 1973.

AUMENTO DE LA DOTACION DE AVIONES

Ante las crecientes y continuas peticiones de apoyo aéreo, por parte de las autoridades provinciales y locales, a los responsables del ICONA, este Instituto decide elevar a la superioridad la propuesta de que: la comisión formada por personal de los Ministerios del Aire y Agricultura, que en su día había estudiado la viabilidad de la adquisición de los dos primeros CL-215, volviera a reunirse con el fin de encontrar solución al posible aumento de la flota de aviones "apagafuegos". De los trabajos realizados, se llega al acuerdo de comprar ocho aviones más, ahora bien, con diferencias estructurales que le hicieran útiles para otras misiones, en particular para las de Búsqueda y Salvamento.

Con la llegada, a lo largo del año 1974, de los ocho aviones recientemente adquiridos, el 404 Escuadrón de FF.AA. queda dotado con un total de diez CL-215, a los que se le da la denominación oficial de UD.13, cambiándose la matrícula civil de los dos primeros por la de 404-01 y 404-02. Al mismo tiempo, y cumpliendo la orden recibida, la Unidad hace entrega en la Maestranza Aérea de Albacete de las cuatro L.9 (DO-27) equipadas con depósito de agua, si bien, durante los años siguientes, el Escuadrón ha venido contando con un número variable de este tipo de aeronave, para realizar misiones de enlace y transporte de pequeños repuestos.

En el año 1979, con objeto de reponer los tres aviones perdidos

CUADRO 2							
DESPLIEGUE DE AVIONES							
AÑOS	AVIONES DIAS	DESTACAMENTOS					
		Santiago	Reus	Jerez	Valencia	Palma	Albacete
1971	Aviones	2					
	Días	93					
1972	Aviones	2					
	Días	78					
1973	Aviones	2					
	Días	71					
1974	Aviones	2	2				
	Días	78	93				
1975	Aviones	2	2				
	Días	63	62				
1976	Aviones	2	2				
	Días	63	62				
1977	Aviones	2	2				
	Días	63	62				
1978	Aviones	2	2	2			
	Días	63	46	46			
1979	Aviones	3	2	1	2	1	
	Días	96	122	92	122	122	
1980	Aviones	2	2	1	2	1	
	Días	71	99	99	91	82	
1981	Aviones	3	2	2	2	1	
	Días	71	62	68	62	62	
1982	Aviones	3	2	2	-	1	
	Días	75	63	63	-	62	
1983	Aviones	2/3	2	1/2	-	1	
	Días	73	63	63	-	62	
1984	Aviones	2/3	2	1/2	-	1	
	Días	72	68	63	-	62	
1985	Aviones	2/3	2/1	1/2	2/1	1	
	Días	63	62	63	62	62	
1986	Aviones	2/3	2/1	1/2	2/1	1	
	Días	76	76	63	76	62	
1987	Aviones	2/3	2/1	1/2	1	1	
	Días	76	93	76	107	76	
1988	Aviones	2/3	2/1	1/2	1	1	1
	Días	76	92	76	107	76	107

en otros tantos accidentes, así como de ampliar la dotación de la Unidad hasta un total de catorce UD.13, son adquiridos siete aviones más, que fueron llegando al Escuadrón a lo largo del año. Más tarde, en 1984, se reciben dos nuevos aviones, para sustituir a los que causaron baja por accidentes en los años 1980 y 1981. En 1987 se incorporó al Grupo el último avión adquirido hasta la fecha, el 43-20 (Cuadro cinco).

CAMBIO DE DENOMINACION

La entidad alcanzada por el 404 Escuadrón de FF.AA., unida a la nueva reorganización del Ejército

del Aire, hace que el Mando disponga por Orden Comunicada 04/80, de 8 de mayo de 1980, que pase a denominarse 43 Grupo de FF.AA., dependiente de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire, pasando destinado todo el personal a la nueva Unidad por O.M. núm. 523/01745/80 (D.O.E.A. núm. 75).

ACTUACION DEL 43 GRUPO DE FF.AA.

El trabajo realizado por las tripulaciones del 43 Grupo de FF.AA. debe ser realizado, en su justa medida, por la extraordinaria labor desa-

CUADRO 3
FECHA DE ACTUACION, POR PRIMERA VEZ,
EN CADA UNA DE LAS PROVINCIAS

PROVINCIA	AVIONES	FECHA DE ACTUACION	Nº DE CARGAS	LUGAR DE LA CARGA (1)
La Coruña	1	09-07-71	5	R. de Noya
Pontevedra	1	15-07-71	5	R. de Arosa
Gerona	2	09-08-71	28	L. de Bañolas
Orense	1	12-08-71	4	E. de Las Conchas
Valencia	1	28-08-71	13	E. del Generalísimo
Lugo	1	04-09-71	6	R. de Ribadeo
Asturias	1	09-09-71	12	E. de Grand. de Salime
Santander	1	23-03-71	8	E. del Ebro
Málaga	1	14-07-72	10	E. de Río Verde
Barcelona	1	13-07-73	4	P. de Barcelona
Tarragona	1	26-07-73	7	Delta del Ebro
Granada	2	07-09-73	18	E. de los Bermejales
Jaén	1	12-09-73	5	E. del Tranco
Badajoz	1	25-09-73	3	E. de Orellana
Sevilla	1	26-09-73	5	Ri. Guadalquivir
Cádiz	1	27-09-73	22	B. de Algeciras
Cáceres	2	03-12-73	17	E. del Borbollón
Baleares	1	02-07-74	3	B. de Pollensa
Huelva	1	11-07-74	9	E. del Pintado
Guadalajara	1	16-08-74	3	E. de Buendía
Cuencía	1	19-08-74	1	E. de Contreras
Palencia	1	15-09-74	14	E. de Aguilar de Camp.
Zamora	1	25-09-74	1	E. de Cernadilla
Teruel	1	26-09-74	4	E. del Generalísimo
Castellón	1	26-09-74	4	E. de Onda y Sichar
Guipúzcoa	1	28-02-75	22	Ri. Bidasoa
Alava	1	01-03-75	1	E. de Ulibarri
Avila	1	14-07-75	7	E. de Rosarito
Madrid	1	27-07-75	3	E. de Atazar
Zaragoza	1	02-08-75	2	E. de La Tranquera
Vizcaya	1	04-08-75	4	E. de Urranaga
Huesca	1	07-08-75	8	E. de Yesa
Albacete	1	09-08-75	5	E. de la Fuensanta
Córdoba	1	24-08-75	7	E. de Guadalmellato
Alicante	1	01-09-75	9	E. de Beniarrés
Lérida	1	03-08-75	10	E. de Talarn
Ciudad Real	1	30-08-78	3	E. de Guadalén
Salamanca	1	01-10-78	2	E. de Santa Teresa
Murcia	1	04-10-78	4	M. Mar Menor
Navarra	1	12-10-78	5	E. de Allóz
Segovia	1	19-08-82	7	E. de Río Sequillo
León	1	27-09-83		P. Barrios de Luna
Tenerife	1	23-07-85	5	P. Santa Cruz de Tenerife
Logroño	1	31-08-85	4	E. Cuerda del Pozo
Toledo	1	08-09-85	7	E. Gasset

OTROS PAISES

Portugal	1	23-07-81	9	Ri. Mondego
----------	---	----------	---	-------------

(1) R: Ria; Ri: Río; E: Embalse; B: Bahía; P: Puerto; M: Mar

CUADRO 4**JEFES DEL 43 GRUPO DE FF.AA.**

Tte. Col. (S.V.) D. Antonio Fernández Gorordo	Enero 73 - noviembre 74
Tte. Col. (S.V.) D. Victoriano Saez Esteban	Nov. 74 - febrero 76
Tte. Col. (E.A.) D. Jorge Latonda Puig	Marzo 76 - abril 77
Tte. Col. (E.A.) D. Luis Suárez Díaz	Mayo 77 - octubre 78
Tte. Col. (E.A.) D. José Luis Sánchez Redon	Nov. 78 - septiembre 80
Coronel (E.A.) D. Luis Suárez Díaz	Sept. 80 - septiembre 82
Coronel (E.A.) D. José Juste Marzo	Sept. 82 - Sept. 84
Coronel (E.A.) D. José María Travesi Ramiro	Sept. 84 - Julio 86
Coronel (E.A.) D. Ramón Morell Sarrión	Julio 86 - junio 88
Coronel (E.A.) D. José Luis James Grijalbo	Junio 88 - ?

rollada a lo largo de estos años de existencia.

Durante los veranos es tan continuada la petición de apoyo aéreo para la extinción de incendios forestales, que se puede considerar como normal el que las tripulaciones hagan ocho horas de vuelo diarias, y en el mes sobrepasen las cien horas (ciento sesenta y cinco realizó un piloto en el mes de agosto de 1974). Esto trae consigo que el número de revisiones y pequeñas reparaciones de los aviones se incremente sobremedida, lo que obliga al personal de Mantenimiento a un esfuerzo excepcional para recuperar aviones, máxime, cuando este esfuerzo ha de realizarse en condiciones climatológicas adversas.

A todo esto, debe añadirse el alto riesgo que comporta el efectuar las cargas de agua en lugares difíciles, los vuelos a baja cota, las turbulencias sobre los incendios, etc., lo que ha originado que las tripulaciones de los "apagafuegos" hayan hecho entrega generosa de su sangre en cumplimiento de los servicios ordenados.

ACCIDENTES SUFRIDOS

El primer accidente de la Unidad ocurre el 8 de septiembre de 1976, cuando el avión 404-07 efectuaba un vuelo de extinción de incendio en el monte Xiabre (Villagarcía de Arosa-Pontevedra), teniendo que sufrir la dolorosa pérdida de los tres componentes de la tripulación.

El 7 de marzo de 1977, un nuevo accidente ocasiona la baja del avión 404-09, al chocar contra el espigón del Puerto de Fuenterrabía (Guipúzcoa), en la desembocadura del río Bidasoa, cuando efectuaba una carga de agua para extinción de incendio forestal.

El 11 de abril de 1977, se hunde en el Puerto de Valencia, al intentar hacer una carga de agua en misión de extinción, el avión 404-08, resultando ilesos sus tripulantes.

El 12 de octubre de 1980, cuando colaboraba en la extinción de un incendio forestal en la provincia de Alicante, sufre un accidente el avión 431-13, al efectuar el despegue desde el embalse de Beniarrés, falleciendo como consecuencia del mismo el primer piloto y el mecánico de vuelo, resultando con heridas graves el segundo piloto.

El 2 de marzo de 1981, en misión



Entrega de la Placa de Protección Civil al 43 Grupo en el Cuartel General del Ato

de entrenamiento en el embalse de Buendía (Cuenca), los cuatro componentes de la tripulación del avión 432-02 perecen al hundirse en las aguas de dicho embalse. El 3 de febrero de 1987, el avión 432-18 se hunde en el embalse de San Juan (Madrid), cuando efectuaba una misión de instrucción sin que por

fortuna hubiese que lamentar pérdidas humanas.

RECONOCIMIENTO AL TRABAJO QUE REALIZA EL 43 GRUPO

La simpatía que el 43 Grupo de FF.AA. genera entre la población

civil, por el trabajo que realiza, viene siendo reconocida por el gran número de felicitaciones remitidas por Gobernadores Civiles, Presidentes de Diputaciones, Alcaldes, Presidentes de Cámaras Agrarias y, sobre todo, por las gentes sencillas que hacen patente su agradecimiento de forma diversa. Reflejo de todas ellas pudiera ser el artículo que D. Luis Gómez-Guillamón y Maraver, Ingeniero de Montes, remitió a la Unidad con motivo del fallecimiento de la primera tripulación. (Cuadro seis).

En el plano oficial, el 3 de junio de 1978, el 43 Grupo de FF.AA. (entonces 404 Escuadrón) tuvo el alto honor de que S.M. LA REINA DOÑA SOFIA y S.A.R. EL PRINCIPE DE ASTURIAS honrasen con su presencia los actos conmemorativos de las 10.000 HORAS DE VUELO DE LA UNIDAD, concediéndosele con este motivo, por Real Decreto de 23 de junio del mismo año, la primera Placa de Oro al Mérito Agrícola.

En años sucesivos, el reconocimiento por parte de Organismos oficiales, se sigue haciendo realidad en el número de distinciones otorgadas a la Unidad. Así, en 1979, se le concede la Placa de Plata del Fomento de Turismo de Palma de Mallorca; en 1980, la Placa de Plata de la Escuela Superior de Ingenieros de Montes, y la Placa de Plata de la Xunta de Galicia; en 1981, el Oscar de Oro a la Comunicación a la mejor Defensa de la Naturaleza, en 1984, la Corbata de Oro de la Diputación de Pontevedra y en

CUADRO 5

FECHA DE LLEGADA A ESPAÑA DE LOS CL-215

AVION	FECHA DE LLEGADA	TRIPULACION
404-01	08-02-71	Cte. Saez Esteban, Cte. Fernández Grande, Bgd. Molina Serrano
404-02	08-02-71	Cap. Ramos Jacome, Cap. Rodriguez González, Sgto. 1º Armayor Fernández
404-04	20-05-74	Canadiense y Tte. Col. Fernández Gorordo
404-05	06-06-74	Canadiense y Cap. Rodriguez González
404-06	18-06-74	Canadiense y Cap. Hernández García-Moya
404-07	21-07-74	Canadiense y Cap. Casaus Conejero
404-08	22-08-74	Canadiense y Cap. Moreno Berbero
404-09	11-09-74	Canadiense y Cte. Herrera Alonso
404-10	30-09-74	Canadiense y Cte. Suarez Díaz
404-03	19-12-74	Canadiense
404-13	30-03-79	Canadiense
404-14	06-04-79	Canadiense
404-12	11-04-79	Canadiense
404-11	18-04-79	Canadiense
404-17	16-07-79	Canadiense
404-15	01-08-79	Canadiense
404-16	11-08-79	Canadiense
432-18	28-08-84	Ttel. Col. García Ruiz, Cap. Gómez Ramirez, Cap. Gómez de la Vega, Cap. Hernández González, Cap. de la Cruz (1), Sublte. Cardoso García
431-19	28-08-84	Cte. García Gómez, Cap. Guerrero Rodriguez, Cap. Moreno López, Cap. Villarroya (1), Bgda. Fernández Ballester, Bgda. Araque Sainero
43-20	24-08-87	Canadiense

(1) Los tripulantes De la Cruz y Villarroya del Ala n.º 31, formaron parte de las tripulaciones en calidad de navegantes, agregados al 43 Grupo de FF.AA. para realizar este vuelo.

CUADRO 6

Málaga. Verano del 73. Mal año de incendios. Me encuentro en el monte "Las Acedias", de Casares. Estamos luchando con un fuego que comenzó hace treinta y dos horas en la linde de Estepona. Son las siete de la tarde. Dudo mucho que se lleve a controlar el incendio antes de que anochezca. La gente está agotada. El frente de fuego forma una línea continua que avanza inexorablemente, barriendo los pinos y alcornoques que encuentra a su paso. La situación es desesperada. La tarde se acaba. La amenaza se cierne sobre el monte vecino, un valioso alcornoque de más de dos mil hectáreas. De no poder atajarlo, los daños serán incalculables.

Lo inesperado. Por radio, nos avisan que está al llegar un avión para ayudarnos. Hay que ordenar al personal que se aleje de la línea de fuego. La descarga de agua puede ser peligrosa. Expectación. Es la primera vez que un CANADAIR actúa en Málaga.

El gran pájaro amarillo apareció sobre la divisoria. Déjose ir bramando, sobre la enfurecida línea de las llamas. Abrió su panza, y soltó su carga. Crujir de ramas y humareda blanca. Silbar del vapor entre las brasas. Correr del agua. Y fuego que se apaga. Y los gritos de la gente entusiasmada. Y la sonrisa de los hombres sudorosos y tiznados. La sonrisa en el renegrido rostro del hombre fatigado. Y una luz en los ojos, de esperanza. Los gritos animosos. Los roncros gritos de los hombres. Golpear de ramas en el fuego apaciguado. Acabemos con él antes que se avive. Duro con él. Duro. Más duro. Rota la ropa. Manos desolladas. Tizne y sudor. Sed abrasadora. Y el jadeo en los hondos pechos de los hombres. El jadeo, esa especie de cante jondo del hombre que trabaja. Y los ojos —inyectados en sangre, lágrimas de humo, cejas chamuscadas— brillantes de esperanza. Y el gran pájaro amarillo que aparece. Y pasa. Y suelta el agua. Y la sonrisa agradecida del hombre fatigado. Y la esperanza.

Los he visto actuar una y cien veces. Y los he visto cargar, tomar el agua. Brincar sobre una cresta. Picar en un barranco. Virar entre gargantas buscando la blanda sábana del agua. Y abrir un surco en las oscuras aguas. Y escupir el sobrante. Levantar el vuelo pesada y lentamente. Grávidos. Ahitos. Y virar rumbo al incendio. Buscar el fuego. Descargar el agua. Pasar, beber, virar, buscar, soltar, una y cien veces. Incansables. Despreciando el peligro. Escupiendo con desdén en cada toma. Brava gente. Bravas tripulaciones del gran pájaro amarillo.

He hablado muchas veces con ellos por la radio. Coordinando los esfuerzos. Señalándoles los puntos de descarga. Y he escuchado su conversación desenfadada. Tranquilos. Burlones. Brava gente. Generosos siempre con los que soñamos en tierra con el agua. Los he visto actuar en los incendios. Picar, ladera abajo, en un escalofrío. Descargar el agua. Brincar al soltar. Salir a la desesperada. Envueltos en el humo. Sortear laderas invisibles. Brava gente del gran pájaro amarillo.

Y he visto el honor de sentarme con ellos a la mesa. Comer con ellos. Beber con ellos. Estrecharles la mano, agradecido. Y charlar con ellos. Reír con ellos. Porque no hay —no puede haber— tristeza en los valientes. Tan sólo desenfadado. Y alegría. Y honradez. Y sacrificio. Y sencillez: una impensada humildad edificante.

Han muerto tres valientes. Han muerto en Galicia. Por Galicia. Por todos los árboles de España. Tres cuerpos destrozados. Y la conciencia del bárbaro incendiario. Del estúpido y bárbaro incendiario. Del mezquino, y estúpido, y bárbaro incendiario.

Yo estoy seguro que al subir al Cielo —donde van los valientes como ellos—, los tripulantes muertos en Galicia han apagado, con su sangre generosa —sencilla, humildemente—, algún frente del fuego del Infierno".

1986, la Placa de oro de Protección Civil.

A todo esto, deben añadirse los homenajes rendidos a las tripulaciones de los "apagafuegos" que entregaron sus vidas en cumplimiento de su deber. El primero de ellos tuvo lugar el día 8 de septiembre de 1977, al conmemorarse el primer aniversario del fallecimiento de la tripulación en el accidente del monte Xiabre.

El acto, al que asistieron unas dos mil personas, consistió en una Misa de Campana, el descubrimiento de un monolito en el mismo lugar del accidente y una ofrenda floral por parte de Organismos oficiales y vecindario de los pueblos de Guilán y Caldihuela, próximos al lugar donde aquel había ocurrido.

El 8 de septiembre de 1981, como homenaje a la tripulación fallecida en el emblase de Buendía, el Ayuntamiento de Cañaveruelas (Cuenca) concede el nombre de Plaza del Ejército del Aire a la principal de dicha localidad, asistiendo a los actos que con tal

motivo se organizaron el Excmo. Sr. Tte. General Jefe del Estado Mayor del Aire, el Excmo. Sr. Tte. Gral. Jefe del MACOM y 1.ª Región Aérea y una comisión del 43 Grupo de FF.AA.

El 26 de febrero de 1983, la Unión de Municipios de la Muntanya (Alicante) rindió homenaje a los fallecidos en el accidente del embalse de Beniarrés. Este consistió en la inauguración de un monumento dedicado a la tripulación del avión 431-13, levantado en el mismo paraje donde sufrió el accidente. Al acto asistieron, aparte de los treinta y un Alcaldes que compone dicha Unión, otras autoridades civiles y militares, así como los familiares del Comandante y del Sargento 1.º fallecidos, acompañados de un gran número de personas de los distintos ayuntamientos que donaron el referido monumento.

EPILOGO

Ante la constante agresión a la que es sometida la naturaleza por

la imprudencia y falta de sensibilidad de los hombres, estos "Apuntes para la Historia del 43 Grupo de FF.AA." no se cierran con lo hasta ahora reseñado; siguen abiertos en tanto sea necesaria su colaboración en la protección de los montes de nuestra Patria, o en cualquier otro servicio para el que sea requerido. Y repitiendo el epílogo, de un artículo publicado por un Jefe de la Unidad en la revista Aeronáutica y Astronáutica, desear: "Que la misión principal que cumple el 43 Grupo en su colaboración con el Ministerio de Agricultura, sea semilla que fructifique en el corazón de todos los españoles para grandeza de nuestro Ejército y bienestar de España", a lo que me atrevo a añadir lo que determina el Artículo 48 de las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas:

"Todo militar se sentirá orgulloso de la unidad en que sirve. Se esforzará en que ésta alcance los más altos niveles de preparación y por ello merezca ser designada para las más importantes, arriesgadas misiones". ■