

Contra el *fuego* sin fronteras

FRANCISCO PATIÑO PATIÑO
Comandante del Ejército del Aire

CUANDO USTEDES ESTÉN LEYENDO ESTAS LÍNEAS, EL 43 GRUPO DE FF.AA. YA HABRÁ MUDADO SU PIEL TRAS LA CAMPAÑA DE LUCHA CONTRA INCENDIOS FORESTALES (LCIF) 2017. SU FINAL SUPONE EL COMPLETAR UNA VEZ MÁS EL CICLO DE ACTIVIDAD INTRÍNSECO A ESTA UNIDAD. MAS ESTE NO TIENE PAUSAS Y A ESTAS ALTURAS, EN NUESTRA RENOVADA PIEL, YA SERÁN PERCEPTIBLES LAS PRIMERAS MUESCAS SUFRIDAS EN EL CAMINO HACIA LA CAMPAÑA LCIF 2018, QUE SUPONE LA ETAPA FINAL DE ESE CICLO, PERO NO ES, EN NINGÚN CASO, EL FIN ÚNICO DE NUESTRO TRABAJO.

En esta nueva oportunidad que nos brinda la *Revista de Aeronáutica y Astronáutica* de mostrar cómo trabaja el 43 Grupo de FF.AA., repasaremos la actividad realizada por la unidad a lo largo del ciclo antes mencionado y que transcurrió desde el 16 de octubre de 2016 hasta el final de la campaña de lucha contra incendios forestales (LCIF) 2017, en esta ocasión, el 31 de octubre de 2017.

Para aquellos que nos conozcan menos, hay que señalar que nuestra unidad tiene asignados dos roles. El primario es el, por todos conocido, de extinción de incendios forestales. El secundario, menos publicitado, es el de estar encuadrada dentro de la fuerza prevista con cometido SAR en tareas de búsqueda y salvamento. Este segundo rol tiene un impacto variable en el desarrollo del trabajo de la unidad en función de las necesidades puntuales de cobertura SAR cuando esta no



*CL-215T cargando en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Mayo 2017
(Imagen: brigada Manuel Acosta)*

puede ser asumida por aquellas unidades que tienen este cometido como rol principal. En el momento en que se nos activa para ello, se añade una tripulación de alarma SAR desde nuestras instalaciones en la base aérea de Torrejón.

En cuanto a nuestro rol primario, la campaña de LCIF otorga al 43 Grupo

visibilidad ante el público en general con el despliegue de personal y medios a distintos puntos del territorio nacional, los cuales permanecen en situación de alta disponibilidad, conforme a lo acordado con el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA). Sin embargo, el cierre de campaña en el mes de oc-

Un veterano sin rival

FRANCISCO PATIÑO PATIÑO
Comandante del Ejército del Aire

El 23 de octubre de 1967 surcaba los cielos, por primera vez en la historia, un Canadair CL-215. Este magnífico avión anfibia cumple en este 2017 su medio siglo de vida.

Sin embargo, no sería hasta el 8 de febrero de 1971 cuando llegaron las dos primeras unidades a la base aérea de Getafe (adquiridas por el Ministerio de Agricultura un año antes) para prestar sus servicios en el Ejército del Aire.

El Canadair CL-215 fue elegido porque era el avión que mejor se adaptaba a las condiciones de los embalses, ríos y costas existentes a lo largo y ancho de la geografía española. Existen medios aéreos con mayor capacidad de carga de agua o que operan a velocidades más altas, pero no resisten la comparativa con nuestro avión a la hora de trabajar en la mayoría de zonas de carga disponibles en nuestro país.

Si ya eran muchas sus fortalezas, el avión se ha actualizado a lo largo de su vida operativa, pasando de los motores de pistón que los movían en sus orígenes, a los actuales turbohélices CL-215T, que obligaron a cambios en la estructura del avión debido a su potencia, pero que aportaron más fiabilidad en la operación.

El CL-415 ha supuesto su última evolución hasta el momento, con una aviónica y sistemas de lanzamiento mejorados que ofrecen mayores alternativas a la operación del avión, que sigue así consolidando su posición como punta de lanza de los medios aéreos en la lucha contra incendios forestales en España. •

tubre no significa que nuestra misión termine hasta el inicio de la siguiente.

La extinción de incendios es una misión permanente del 43 Grupo de FF.AA. Ello se materializa en el hecho de que diariamente están activadas dos tripulaciones de alarma en Torrejón, de orto a ocaso, listas para despegar de forma inmediata hacia donde sea necesaria su actuación. Además, confluye el hecho de que tras el verano, las comunidades autónomas van desactivando gradualmente sus medios de extinción contratados, de modo que los Canadair del Ejército del Aire pasan a ser los únicos medios aéreos de alta capacidad disponibles para extinción de incendios. Sirva como ejemplo para ilustrar la situación que en los meses de octubre y noviembre de 2016 se realizaron un total de 13 salidas de extinción e incluso el 31 de diciembre de ese año nuestros aviones estaban trabajando en Porto (Zamora).

Cabe señalar también que las condiciones meteorológicas en los últimos años, con periodos de temperaturas inusualmente altas y un descenso en la media de precipitaciones anuales, incrementan las posibilidades de que se generen incendios en cualquier época del año. Es por ello que la unidad no se conforma únicamente con cubrir las dos alarmas asignadas, sino que se esfuerza en mantener la mayor operatividad posible en todo momento. Este enfoque de nuestra responsabilidad nos permite aportar un mayor número de medios en caso de necesidad, como sucedió en abril de este año cuando repetidas olas de calor favorecieron múltiples incendios simultáneos para los que se llegaron a activar en un mismo día seis aviones o, posteriormente, mantener un destacamento en el aeródromo militar de Santiago durante varios días.

Retomando el objetivo de este artículo, ya se ha comentado que la campaña de LCIF no es el fin único de la unidad, pero sin duda es la referencia a partir de la cual se organiza nuestra actividad. La labor diaria de las aproximadamente 160 personas que forman parte del 43 Grupo de FF.AA. va encaminada a estar preparados para actuar a lo largo de todo el año, siendo la campaña de LCIF un extenso y exhaustivo examen final que pone a prueba nuestras capacidades.



Vista de un incendio en Sevilla. Septiembre 2017. (Imagen: teniente Fernando Adrados)

Con la intención de mostrar el planeamiento de una campaña contraincendios, iremos describiendo las principales actividades que constituyen el proceso continuado de preparación, enmarcadas en tramos temporales, hasta llegar a la temporada estival. Una vez en ella, el entrenamiento se reduce al mínimo indispensable porque es el periodo principal de ejecución de las operaciones.

SEGUNDA QUINCENA DE OCTUBRE: TIEMPO PARA LA REFLEXIÓN

El 16 de octubre era el primer día tras la campaña LCIF 2016. Los últimos dos aviones desplegados en Salamanca estaban de vuelta en nuestra plataforma y el material regresando por carretera a nuestra unidad. El otro destacamento que también había finalizado su participación en la campaña el día an-

terior era el de Torrejón, formado por otros dos aviones. Pero en este caso se trataba de un cierre nominal. En realidad, lo que ocurría es que estos dos aviones de alarma se desprendían de su «cartel» LCIF 2016 y continuaban en ese mismo estatus diariamente de orto a ocaso, ahora como consecuencia de nuestra misión permanente: la extinción de incendios.

Un acontecimiento significativo tuvo lugar el 19 de octubre, ya que se celebró el acto de relevo de mando de la unidad, pasando a asumirlo el coronel Juan Carlos Clerencia Sierra, tras finalizar su mandato el Coronel Antonio Álvaro González. Como siempre sucede en estos casos, el jefe de unidad entrante marca las líneas de acción a seguir, en esta ocasión con la ventaja de que ya había estado destinado con anterioridad en el 43 Grupo y contaba con el conocimiento profundo de su idiosincrasia.

La primera tarea encomendada fue la recopilación de lecciones identificadas de la campaña LCIF 2016 en todos los ámbitos: operaciones, material, administración, personal... Con todo lo acontecido a lo largo de un intenso verano todavía fresco en la memoria y a pesar del cansancio acumulado, era para los miembros del 43 Grupo tiempo de poner nuevas energías en la regeneración necesaria de cara al comienzo del nuevo ciclo que nos llevaría a la ejecución de la campaña LCIF 2017.

Se trata de una fase crucial, puesto que nos otorga la herramienta que nos permitirá ser más eficaces y eficientes en nuestra misión en el futuro. Las lecciones identificadas, una vez analizadas, estudiadas y definidas las acciones que las transforman en lecciones aprendidas, posibilitan la consolidación de nuestros puntos fuertes y el introducir los cambios necesarios para corregir nuestras debilidades.

Las lecciones aprendidas tienen dos vertientes: una de puertas afuera de la unidad y otra interna. La primera se plasma en los distintos informes de campaña que se remiten al Mando Aéreo General (MAGEN) y a la Unidad Militar de Emergencias (UME), como nuestros mandos orgánico y operativo, respectivamente¹. En estos informes, enfocados para cada mando conforme a su área de responsabilidad, se refleja el trabajo llevado a cabo durante la campaña y se realizan las propuestas de mejora cuya implementación se escapan al ámbito propio de capacidad de la unidad.

La otra vertiente de estas lecciones aprendidas es la interna. De las conclusiones obtenidas se derivan órdenes para los distintos escuadrones de la unidad que comienzan a trabajar para su aplicación. Se modifican los procedimientos existentes y se sustituyen por otros nuevos aquellos que no se han mostrado eficaces.

¹Al objeto de desarrollar las misiones encomendadas el 43 Grupo se constituye como Grupo de Fuerzas Aéreas, con dependencia orgánica del GJMAGEN, operativa del GEJUME según lo dispuesto en la disposición adicional sexta de la Orden DEF/166/2015 de 21 de enero por la que se desarrolla la organización básica de las Fuerzas Armadas y dependiente del GJMACOM según lo dispuesto en la Instrucción 1/16, de 7 de enero del JEMA a los efectos de ser instruida, adiestrada y evaluada, así como para mantener su disponibilidad y estado de alistamiento requeridos.



Bahía de Pollensa. Maniobras de entrada en el puerto del aeródromo militar de Pollensa (Imagen: Nacho López)

En cuanto a la actividad en los distintos escuadrones en esa quincena, eran los de Operaciones e Instrucción quienes compartían el timón en ese momento. El Escuadrón de Instrucción, procedía a evaluar si la formación recibida por los tripulantes había servido para lograr las capacidades esperadas. Con las conclusiones obtenidas se fijaron las modificaciones necesarias en los distintos planes de instrucción (PI) y adiestramiento básico (PAB).

Asimismo, Instrucción determinó qué pilotos debían cambiar de nivel y con esa decisión se configuró el calendario de teóricas, simulador de vuelo y vuelos a realizar para instruir a los pilotos, diferenciando los de alta experiencia, baja y los recién llegados a la unidad.

En ese momento se tenía que comenzar la instrucción de seis nuevos tenientes que habían salido de la Academia General del Aire ese verano. Por primera vez se iba a entrelazar la enseñanza de los dos sistemas de armas existentes:

el CL-215T, que sería la base sobre la que se desarrollarían los planes de instrucción, y el CL-415, en el que se trabajaría mostrando las diferencias con el CL-215T. Posteriormente y hasta el inicio de la campaña LCIF 2017, llegaron tres tenientes más y dos capitanes, estos últimos que regresaban, cual hijo pródigo, tras un periodo lejos del 43 Grupo.

El Escuadrón de Operaciones comprobó que todavía existía suficiente disponibilidad de horas de vuelo hasta finales de año para realizar la instrucción requerida. El contar con un número adecuado de horas a esas alturas es siempre una consecuencia de lo intensa que haya sido la campaña (a más misiones reales, menos disponibilidad de horas para instrucción y viceversa) y en esta ocasión se dieron las circunstancias adecuadas para que fuera así.

En octubre nuestros medios aéreos participaron en actos institucionales importantes, como el Día de la Fiesta Nacional o la Patrona de la UME.

Desplegando las alas en el 43 Grupo

FRANCISCO JAVIER GIMENO BENITO-SENDÍN

GONZALO MARTÍNEZ PINAZO

Tenientes del Ejército del Aire

Nuestra llegada al 43 Grupo de FF.AA. no fue la misma que la del resto de nuestros compañeros de la LXVII Promoción, ya que nos tocó incorporar-nos una vez finalizado el curso de reconversión a piloto de transporte. Fue una situación algo extraña, ya que nuestra especialidad al egresar de la Academia General del Aire era la de piloto de helicópteros. Pero a mediados de marzo, durante la realización de dicho curso en Salamanca, nos dieron la noticia de que seríamos destinados a los «apagafuegos», y que ya nos estaban esperando para estar listos cuanto antes ante la inminente campaña de verano. De hecho, antes de finalizar el curso ya teníamos asignados los destacamentos en los que participaríamos durante la campaña 2017. Por eso, al incorporarnos a la unidad, nuestro proceso de instrucción y adaptación tuvo que ser algo más apresurado de lo habitual.

Nos presentamos en el 43 Grupo el 18 de abril con mucha ilusión porque se trata, sin duda, de una de las unidades más operativas del Ejército del Aire. Sabíamos que al fin, después de cinco años de academia, íbamos a sentirnos realizados al poder llevar a cabo una labor de servicio tan necesaria y satisfactoria como es la lucha contra los incendios forestales.

La acogida fue excelente. Desde el primer minuto los compañeros nos trataron como uno más de la unidad, y es que el buen ambiente y el compañerismo que se vivía era diferente al de cualquier otro sitio. Más tarde nos daríamos cuenta de que la campaña de verano, el tipo de vuelo y las misiones que se realizan unen mucho a la gente y hace que todos, tanto pilotos como mecánicos y personal de tierra, seamos una verdadera piña.

Al segundo día de nuestra incorporación ya comenzamos el curso teórico del avión, que apenas duró dos semanas y finalizó con el examen del propio avión, así como sus emergencias y limitaciones. Una vez acabada esta fase teórica, empezamos a volar indistintamente en las dos aeronaves con las que cuenta el 43 Grupo: el Canadair CL-215T y el CL-415. Hacía falta completar un total de 23 vuelos de instrucción para llegar a LCR (*limit combat ready*), que es el entrenamiento mínimo para poder realizar una misión de extinción. A finales de junio ya estábamos listos para la campaña de verano.

Ya con la campaña en marcha y todos los compañeros y aviones repartidos por los diferentes destacamentos, nos unimos nosotros como parte de las tripulaciones que entran a diario de alarma para participar en la lucha contra incendios durante el verano. La primera misión real llegó pronto, ya que apenas era el segundo día de alarma cuando sonó el teléfono del MAPAMA. Se había declarado un incendio forestal en Valencia y solicitaban la actuación de tres de nuestros aviones.

El ritmo hasta que despegamos fue frenético. Recibimos los datos del incendio, recogimos el equipo personal y nos subimos al avión. Esto ya era la acción, y poco tenía que ver con el ritmo llevado durante nuestra etapa de instrucción. La realización de los procedimientos y la coordinación con la torre precisaban ser rápidos y claros, sin margen para dudas. Fueron nueve horas de duro trabajo, durante las que las condiciones variaron continuamente, con nuevos *inputs* que requerían estar continuamente concentrados. A pesar de no ser un incendio extremadamente agresivo, nos sirvió como buena presentación de lo que nos íbamos a encontrar a lo largo del resto del verano.

Por suerte, el mes de julio fue bastante tranquilo en los destacamentos en los que participamos. Pero llegó agosto y la cosa cambió. A los destacamentos de Santiago de Compostela y Salamanca les precedía la fama de que allí se trabajaba de verdad. Y no les faltaba razón, ya que durante todo el mes de agosto entramos de alarma 16 días y salimos a incendios prácticamente todos ellos. También tuvimos la ocasión de participar en los grandes incendios de Portugal, aportando nuestro grano de arena en colaboración con el resto de medios europeos.

En el mes de septiembre el ritmo se redujo considerablemente. Parecía que con el incendio del día 26 en Ávila íbamos a dar por finalizada nuestra primera campaña de verano en el 43 Grupo. Pero Galicia todavía no había dicho su última palabra.

Debido a las condiciones climáticas previstas para octubre, el MAPAMA solicitó prolongar el posicionamiento de los aviones en Santiago y en Salamanca. La decisión no pudo ser más acertada, ya que desde el día 6 salíamos a incendio todos los días, las 9 horas reglamentarias. Mención especial se merece el 15 de octubre, en el que se declararon más de 200 incendios forestales en la comunidad de Galicia. Esos días, todos los aviones que la unidad tenía de alarma se desplazaron a esta comunidad para intentar ayudar en la triste situación por la que estaba pasando. Realizamos cargas en la bahía de Bayona, en la ría de Vigo y en el río Miño, y conseguimos realizar un total de 218 descargas de agua durante 48 horas de vuelo, sumando 15 misiones de extinción. Sin lugar a duda el día 15 fue el que más nos impactó de toda la campaña, con frentes de llama interminables y una altura de las mismas de hasta 20 metros. Las columnas de humo de los distintos incendios se entrelazaban formando una densa niebla que se alargaba hasta la provincia de León. Ese día pudimos observar verdaderamente la virulencia de los grandes incendios y el respeto que se merecen.

Sin duda alguna, esta primera campaña será algo difícil de olvidar. Hemos vivido muchos buenos momentos, experiencias y vuelos que guardaremos con mucho cariño gracias a todos los compañeros que, como dijimos al principio, nos hicieron sentir uno más desde el primer momento. Ahora sí, después de 89 y 100 horas de extinción, respectivamente, con los momentos de tensión y de compañerismo que implican, se han forjado unas relaciones entre compañeros de cabina que hasta ahora desconocíamos. Podemos decir que nos sentimos orgullosos de pertenecer a los «Corsarios del 43» y que cuando llegue la campaña contra incendios de 2018 estaremos mejor preparados. •

NOVIEMBRE Y DICIEMBRE: TIEMPO DE ACOPIO

Llegó noviembre y con él, el Escuadrón de Material adquirió un mayor protagonismo en el planeamiento. Es en este momento cuando habitualmente la Escuadrilla de Abastecimientos recupera lo que queda de todo el material proporcionado por el Mando Aéreo Logístico (MALOG) para conformar el denominado kit de campaña y

que se había diseminado por los distintos destacamentos. El inventariado del material y el mantenimiento de un adecuado nivel de sostenimiento ha sido su preocupación principal durante la campaña y debe continuar siéndolo también fuera de ella.

La Sección de Ingeniería y Calidad analizaba cuáles habían sido las averías más importantes durante la campaña, bien por darse con más frecuencia de la esperada o por su impacto

en las operaciones. También, en coordinación con la Maestranza Aérea de Albacete (MAESAL), se ajustaba el calendario de inspecciones B y C de las aeronaves que se han de realizar en sus instalaciones, de modo que se asegurara el disponer de las 13 aeronaves de alarma diarias que estarían comprometidas en los momentos de máximo esfuerzo operativo de la siguiente campaña, LCIF 2017. La labor de la MAESAL es inestimable a lo largo del

año y, especialmente, cuando durante la campaña son capaces de recuperar con presteza aquellos aviones que han sufrido problemas que, por su entidad, no es factible el solventarlos a nivel unidad.

Por parte del Escuadrón de Instrucción comenzaban las teóricas y las clases en el simulador de vuelo para los nuevos pilotos. Es un tiempo en el que los pilotos instructores están a pleno rendimiento, preparando con dedicación y profesionalidad cada conferencia y cada vuelo para proporcionar la mejor formación posible.

Se ha de señalar que esta época del año es aquella en la que el personal de la unidad trata de agotar los días de permiso oficial de los que todavía disponen. De puertas afuera hay quien

considera que el 43 Grupo, en cierto modo, hiberna durante este periodo. Nada más lejos de la realidad. Es una época en la que la unidad se encuentra, como el resto del Ejército del Aire, inmersa en el cierre del ejercicio y trabajando en el proceso de planeamiento del siguiente año. Todo ello se hace con una menor presencia de personal en la unidad, por lo que cada sección debe realizar una adecuada gestión de su gente para seguir cubriendo todas las áreas y requerimientos en tiempo.

No diremos que es un problema, puesto que forma parte de nuestra idiosincrasia y convivimos con ello. Es más, esta situación no se restringe únicamente a la última parte del año, sino que durante la primavera y hasta el mes de mayo la situación es menos

acusada pero similar, puesto que el personal también comienza a gastar sus días de permiso oficial de los que no podrá disfrutar desde mediados de mayo hasta mediados de octubre. De no hacerlo así, sería imposible dar el merecido descanso a nuestra dotación de personal al finalizar las intensas campañas

DE ENERO A ABRIL: TIEMPO DE CONSOLIDACIÓN

Con la llegada del nuevo año, en el mes de enero, a nivel Jefatura de unidad se dieron las directrices para empezar a consolidar las lecciones aprendidas en los procedimientos y documentación del Grupo de cara a la campaña LCIF 2017.

Avión del 43 Grupo en la plataforma de la BA de Torrejón. (Imagen: brigada Pedro Llandrés)



Se acometió la revisión de los procedimientos operativos de la unidad, como normas básicas para el buen funcionamiento de la misma. En cuanto a la parte operativa, se revisaron algunas partes del *Manual básico de operaciones*. Por último, se actualizaron las fichas de un documento genuino y único del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, el *Manual de zonas de carga*.

Este manual es una de las joyas del Ejército del Aire y merece la pena ser mirado con detenimiento. En sus 850 páginas se recogen los datos de 545 zonas de carga con gran detalle, remarcando elementos naturales (orografía, arcillas de las riberas, zonas de turbulencia...), elementos no naturales (líneas eléctricas, antenas de comunicación, embarcaderos...), fauna (más común en el área, especies

amenazadas, control de plagas como el mejillón cebrá...), la actividad humana (zona de parapentes, *kite-surf*, veleros...), protocolos de carga en puertos y, obviamente, la información aeronáutica necesaria para operar en incendio. Cada ficha de zona de carga cuenta con un apartado de miscelánea en el que se incluye información complementaria y algunos datos curiosos, como cuándo se utilizó por primera vez dicha zona y quién era el comandante de aeronave.

Año tras año, la Sección de Cartografía hace una extraordinaria labor de actualización de este manual apoyada por las tripulaciones que visitan los pantanos durante los vuelos de instrucción o en misión real y que informan de cualquier variación en ellos que deba ser incluida en la ficha correspondiente.

Continuando con las tareas que se estaban llevando a cabo, el Escuadrón de Instrucción seguía enfocado en la ejecución y seguimiento de los distintos PI y el PAB de la unidad, programándose ya las primeras misiones de entrenamiento en mar, puesto que la carga de agua sobre esta superficie es más complicada que sobre un pantano, si bien es cierto que, en función de la orografía, puede implicar una mayor complejidad la segunda.

Durante estos vuelos de instrucción en los pantanos habituales, ya comenzaba a oírse un runrún entre las tripulaciones sobre un problema que se nos venía encima de cara al verano. Algunos de los pantanos presentaban unos niveles de agua menores a los habituales por esas fechas y la prolongada ausencia de precipitaciones no invitaba a pensar en una mejora de la situación.

En cuanto a la actividad del Escuadrón de Material, en esta época, se centraba en tener las aeronaves a punto para satisfacer las necesidades de instrucción. Sin embargo, esta generación de horas de vuelo se hacía con la vista ya puesta en el inicio de campaña en el mes de junio, ajustando convenientemente el consumo de horas de vuelo y las consecuentes revisiones de avión.

Uno de los eventos fundamentales de esta parte del año es la reunión de la Comisión Paritaria contemplada dentro del convenio entre el Ministerio de Defensa y el MAPAMA. De hecho, se celebran dos reuniones al año, una tras la campaña LCIF para evaluar y valorar la tarea realizada y otra cerca de la primavera para definir cómo será el despliegue para el verano siguiente. En 2017 se decidió mantener el mismo diseño de cobertura que en 2016, puesto que se había mostrado eficaz.

Una vez conocido el lugar y duración de los distintos destacamentos se produce un momento de inquietud entre el personal de la unidad cuando se procede a realizar la designación del mismo a cada uno de ellos. Ha de tenerse en cuenta que quienes han de desplegar estarán unos 3 meses de media, entre junio y octubre, lejos de su lugar de residencia. Este hecho tiene importantes consecuencias a nivel personal para los miembros del 43 Grupo.



Coordinados para actuar

FRANCISCO PATIÑO PATIÑO
Comandante del Ejército del Aire

Uno de los aspectos de la operación del 43 Grupo de FF.AA. que es más desconocido para el público en general y motivo de preguntas en muchas de las visitas que recibimos, es quién decide y cómo el lanzar nuestros aviones para combatir un incendio forestal.

El 43 Grupo de FF.AA. es una unidad del Ejército del Aire con dependencia orgánica del Mando Aéreo General (MAGEN) y operativa de la Unidad Militar de Emergencias (UME) para las operaciones de emergencia. En cuanto al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA), nuestra situación es la de estar adscritos funcionalmente. Igualmente existe una dependencia del Mando Aéreo de Combate (MACOM) a los efectos de ser instruida, adiestrada y evaluada, así como para mantener su disponibilidad y estado de alistamiento requeridos.

Cuando se origina un incendio forestal, el proceso para la activación de nuestros aviones es el siguiente:

1. La comunidad autónoma afectada, una vez evaluada la situación, solicita la intervención de los Canadair del Ejército del Aire al MAPAMA.
2. El MAPAMA evalúa entonces la petición y da su visto bueno para la activación.
3. En ese momento, el personal de servicio en la oficina del Área de Defensa Contra Incendios Forestales (ACDIF) del MAPAMA prealerta a operaciones del 43 Grupo en Torrejón. Si estamos desplegados durante la campaña de Lucha Contra Incendios Forestales (LCIF), esta prealerta a nuestras tripulaciones también se realiza por parte del técnico del MAPAMA con el que trabajamos durante todo el verano en la base correspondiente.
4. Simultáneamente, el MAPAMA solicita oficialmente los medios aéreos necesarios al Centro de Operaciones Conjunto (JOC) de la UME.
5. Tras la evaluación correspondiente, el JOC de la UME contacta con Operaciones del 43 Grupo en Torrejón y ordena la salida de los medios de extinción al incendio.

Cabe señalar que, en el caso de cooperaciones internacionales, es DIGENPOL el órgano del Ministerio de Defensa que recibe la petición de medios aéreos del 43 Grupo y la transmite a la UME para su evaluación y orden de ejecución.

Aunque a primera vista pueda parecer un procedimiento con demasiados pasos que pudieran ocasionar una demora en la ejecución de las operaciones, la realidad es que existe una gran coordinación entre todas las partes que evita cualquier retraso.

La clara definición de responsabilidades de las distintas entidades participantes en el proceso, junto con una conciencia común de trabajo en equipo, permiten la consecución satisfactoria de los objetivos de nuestra misión. •

Los escuadrones de Operaciones y Material organizan la composición de los destacamentos para contar en todos ellos con un número adecuado de tripulaciones y personal de tierra. Un patrón habitual es el contar por avión con dos tripulaciones completas, dos mecánicos de tierra (MMA) y un auxiliar de pista (AMA). En los destacamentos más críticos también se cuenta con un mecánico de electrónica (TEL).

ABRIL: DEL ENTRENAMIENTO A LA OPERACIÓN

Dejando de lado los temas organizativos y pasando a las operaciones, abril fue un mes que puso a prueba nuestro nivel de preparación de cara a la campaña LCIF 2017. Una serie continuada de olas de calor generaron las condiciones adecuadas para la propagación de diversos incendios forestales.

Entre el 9 y el 17 de abril hubo que actuar con dos aviones en distintas localidades de la provincia de Cáceres, principalmente en el valle del Jerte. Posteriormente, el foco se trasladó al noroeste de la Península, siendo el día 21 el de mayor esfuerzo operativo realizado, con seis aviones en misión de extinción e incluso manteniendo por algunos días un avión destacado en el aeródromo militar de Santiago de Compostela. Como ya se

mencionó antes en este artículo, el compromiso diario del 43 Grupo de FF.AA. es tener dos tripulaciones de alarma listas para actuar, pero la ambición de la unidad es mantener el mayor nivel de operatividad posible siempre. Únicamente desde esa perspectiva se pueden afrontar situaciones como la relatada y continuar con la instrucción de las nuevas tripulaciones.

Abril terminaba con un total de casi medio centenar de salidas en misiones de extinción que consumieron 161 horas de vuelo. Este inusual volumen de incendios en primavera, junto con la situación climática caracterizada por altas temperaturas y escasas precipitaciones, nos ponía en alerta ante lo que podría llegar en verano.



Formación durante el desfile del DIFAS 2017 en Guadalajara
(Imagen: brigada Manuel Acosta)

MAYO: ÚLTIMAS DIRECTRICES

Mayo, tradicionalmente, es un mes en el que la unidad entra en una especie de ebullición y este 2017 no fue menos. Todas las secciones empezaron a trabajar en el despliegue de medios hacia los distintos destacamentos. La Escuadrilla de Abastecimientos elabora cada kit de material de forma específica. Por ejemplo, en la base aérea de Málaga se incluye el que sería necesario utilizar para un eventual despliegue a las islas Canarias.

En la Secretaría General se acumula el trabajo, generando pasaportes y preparando, en coordinación con la Sección de Apoyo, las distintas solicitudes de apoyo hacia y en las bases de despliegue, sin cuya inestimable ayuda sería imposible cumplir con nuestra misión. Aprovechamos este artículo para agradecer y reconocer el esfuerzo que realiza el personal de todas las bases que nos acogen durante la campaña: aeródromos militares de Santiago y Pollensa, y bases aéreas de Albacete, Badajoz, Málaga, Matacán y Zaragoza. Año tras año nos acogen en sus instalaciones como uno más de ellos y ponen a nuestra disposición todo aquello que facilita el que podamos desarrollar nuestra misión.

Por su parte, la Sección de Informática se encarga de la puesta a punto de los medios para asegurar la conectividad entre destacamentos, cuestión especialmente importante para ejercer el mando y control y coordinar la logística, debido a la dispersión de todo el personal y material en ocho destacamentos distintos.

El mantener un sistema que permita un adecuado flujo de información es la preocupación fundamental de la Jefatura antes de la campaña de LCIF. Durante la misma, el 43 Grupo de FF.AA. es un ejemplo real de lo que es el mando centralizado y la ejecución descentralizada. En la configuración de campaña, el 43 Grupo no es una unidad con destacamentos, en realidad es una unidad que, dividida en destacamentos (esa consideración adquiere también nuestra localización habitual en la base aérea de Torrejón), continúa funcionando como si no hubiera desplegado.

Este año se utilizó por primera vez



Avión del 43 Grupo en la plataforma de la BA de Torrejón (Imagen: brigada Pedro Llandrés)

durante la campaña de LCIF, el sistema de chat en el entorno WAN-PG para la celebración de la Junta de Seguridad de Vuelo de la unidad y de reuniones mensuales de coordinación. Esta herramienta se ha mostrado muy útil y ha supuesto una gran ayuda para nuestra misión.

Pero, como cada año, el momento más importante del mes de mayo se produjo en sus últimos quince días. A partir del día 15 de mayo todo el personal del 43 Grupo debía estar presente en la unidad. Era el momento en el que se impartía el ciclo de conferencias precampaña, donde se dan las últimas directrices insistiendo en las lecciones aprendidas de la campaña anterior y remarcando los cambios introducidos en nuestros procedimientos y procesos.

Dentro de las nuevas directrices, probablemente la que mayor impacto ha tenido durante la campaña LCIF 2017 ha sido la decisión de per-

manecer en la extinción de incendio hasta el ocaso. Hasta entonces el MBO señalaba que la toma final tendría que ser como máximo en ese momento del día.

Para aquellos que no conocen nuestro avión puede parecer algo obvio. Sin embargo, este tiene limitaciones en cuanto a capacidades para vuelo en IFR y no dispone de sistemas antihielo que permitan una operación continuada en condiciones de engelamiento. Además, por las características del vuelo durante la misión de extinción a muy baja cota, con escasa cobertura radio y, en muchas ocasiones, en zonas con una orografía exigente para el vuelo, unido a la baja visibilidad por causa del humo, hacen que la transición de condiciones VFR a IFR no sea ni sencilla ni mucho menos inmediata. El comandante de aeronave debía analizar la situación y decidir el momento adecuado para librar la zona y recuperarse con seguridad.

Al final de la campaña, la valoración es que esta decisión se ha aplicado con buen criterio y ha permitido aumentar nuestra eficacia en el combate contra el fuego. También se han identificado lecciones que serán analizadas durante el invierno para mejorar esta medida de cara a la campaña LCIF 2018.

Tras estos quince días de intensa actividad, estábamos preparados para un nuevo verano luchando contra el fuego. El trabajo realizado desde el final de la anterior campaña iba a ser evaluado un verano más.

LA CAMPAÑA LCIF 2017

Para el repaso de la actividad durante la campaña, la dividiremos en quincenas. Por cuestiones logísticas, de material y de personal, cada quince días se producen los relevos o misiones principales de sostenimiento necesarios en cada destacamento, constituyéndose así estas fechas co-

mo puntos de referencia. Una curiosidad a comentar, que ya forma parte del sentir general del personal del 43 Grupo, es que precisamente en estos cambios de quincena es cuando tradicionalmente suelen aparecer incidencias, bien en forma de pequeños fallos de material o por acumulación de incendios.

Conviene señalar también que, durante la totalidad de la campaña, la Jefatura del destacamento en Torrejón es asumida por uno de los comandantes de la unidad, siendo este destacamento el responsable de centralizar toda la información de nuestros despliegues y coordinar las actividades.

JUNIO: PORTUGAL NECESITABA AYUDA

En el mes de junio comenzaba la campaña con el despliegue gradual de medios. El 31 de mayo ya se había posicionado un UD.13 en el aeródromo militar de Pollensa, listo para estar de

alarma a partir del día siguiente. Mientras tanto en Torrejón, los habituales dos aviones de alarma eran aumentados a tres en esta primera quincena de junio; continuaban realizando su misión diaria, pero ahora como parte de los medios aéreos que contribuían a la campaña LCIF 2017.

Las altas temperaturas persistían en todo el territorio nacional y desde el cielo no llegaba esa agua que se necesitaba en muchos lugares, lo que nos mantenía más atentos y con una mayor inquietud que de costumbre. Aun así, la primera quincena de junio fue tranquila, sin ninguna salida a extinción hasta el propio 15 de junio.

Comenzaba la segunda quincena y con ella ampliábamos el despliegue de nuestros medios a los diferentes destacamentos, ahora en las bases de Zaragoza, Albacete, Málaga y Matarán, junto con Torrejón y Pollensa que continuaban activados.

Los primeros días tras el despliegue se aprovechan los vuelos de instruc-

Extinción en Portugal: Luces y Sombras

Un reto superado con éxito

DANIEL MUÑOZ MARRÓN
Capitán del Ejército del Aire

Una vez más, este verano, el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas fue activado para colaborar en labores de extinción fuera de nuestras fronteras. La primera solicitud de ayuda en la lucha contra incendios forestales (LCIF) 2017 vino de Portugal con el fin de intentar controlar el gran incendio iniciado en los alrededores del municipio de Pedrogao Grande.

Este incendio se caracterizó por el rápido aumento de su perímetro y virulencia según pasaban las jornadas, alcanzando una gran extensión final que causó cuantiosos daños materiales y, desgraciadamente, numerosas víctimas mortales.

Si bien es cierto que la misión fue afrontada con éxito, no lo es menos que el reto, esta vez, se presentaba complejo. La política forestal y de lucha contra el fuego está, afortunadamente, muy desarrollada en España y nuestra unidad conoce perfectamente los protocolos de actuación a seguir. Pero esa situación es diferente en Portugal.

Durante la operación, nuestras tripulaciones se encontraron con diferentes escollos a superar con el fin de poder ejecutar la lucha contra el fuego desde el aire, sin comprometer la seguridad de las operaciones.

En condiciones óptimas de operación, la coordinación aérea se realiza desde aeronaves dedicadas a ello de forma exclusiva, mas en este caso, esta responsabilidad era asumida por helicópteros de extinción para los cuales la coordinación suponía una ardua y complicada tarea adicional. Ello añadía complejidad al establecimiento del contacto radio necesario entre aeronaves.

Además, en el incendio actuaron medios aéreos de Portugal, España, Francia y Marruecos. La dirección de extinción del incendio utilizaba diferentes idiomas en las comunicaciones (portugués, castellano e inglés), originándose situaciones en las que estas se alargaron en exceso y no fueron tan claras como sería deseable.

En cuanto a las zonas de actuación o áreas de responsabilidad de los distintos medios aéreos, normalmente se asignan atendiendo a sus capacidades, en conjunción con las características del terreno y la tipología y comportamiento del fuego. La complejidad del escenario hizo que esa asignación a nuestros medios no fuera la más adecuada en muchos momentos.

Por último, la gran extensión del incendio forzaba a numerosos y continuos cambios en las órdenes respecto a los puntos de lanzamiento de agua. Esto tenía un impacto directo en la eficacia de nuestra acción de extinción, puesto que conllevaba tiempos muertos durante los cambios de zona y, consecuentemente, a una mayor cantidad de tiempo entre descargas.

Todos estos aspectos complicaron y dificultaron nuestra operación, restando en algunos momentos efectividad a la misma y aumentando el riesgo para las aeronaves. Sin embargo, la cada vez más amplia experiencia de las tripulaciones del 43 Grupo en misiones internacionales, así como el amplio conocimiento del comportamiento del fuego y de la actuación contra el mismo desde el aire, hicieron que la mayor parte de los retos que se presentaron fueran solventados con éxito.

No quería finalizar estas líneas sin agradecer el buen trato que recibieron las diferentes tripulaciones del 43 Grupo del EA que actuaron en territorio portugués, brindado tanto por parte del personal militar como civil del país vecino, que en todo momento facilitaron aquellos aspectos operativos y logísticos que se hicieron necesarios para el cumplimiento de la misión. ●



Pirocúmulo formado en el foco de Gois. Portugal 2017. (Imagen: teniente Andrados Morán)

ción que realizamos para revisar la situación de las zonas de carga más susceptibles de ser utilizadas. Es cuando se verifica el nivel de agua de los embalses y los cambios que haya podido sufrir la zona desde la última vez que se empleó. Con estos datos, si fuera necesario, se informa a la sección de cartografía para que introduzcan las modificaciones requeridas en la ficha correspondiente del manual de zonas de carga.

La mañana del domingo 18 de junio se originó el que sería primer punto álgido de la campaña LCIF 2017. Una llamada a Operaciones a primera hora de esa mañana solicitaba la activación de cuatro aviones para apoyar a nuestro país vecino, Portugal, en un gran incendio declarado en Pedrogao Grande. Rápidamente partieron hacia la zona tres aviones desde el destacamento de Torrejón y uno desde el de Salamanca.

Una vez más la previsión y la anticipación nos permitía aumentar el esfuerzo operativo por encima de lo exigido. El tercer avión activado en Torrejón era uno más de los que contemplaba el acuerdo con el MAPAMA para constituir el destacamento de Torrejón en esta segunda quincena. La gravedad de la situación hizo que en días posteriores el MAPAMA solicitara que se aportasen tres aviones extras desde Torrejón, a mayores del despliegue LCIF 2017, para atender el apoyo

requerido desde Portugal. Así se hizo del 18 al 23 de junio, con lo que en ese periodo llegamos a tener once aviones a disposición del MAPAMA en lugar de los ocho inicialmente fijados.

Volviendo al incendio en sí, mientras nuestros aviones estaban en tránsito hacia el área en llamas, desde operaciones ya se veía la gravedad de la situación, como se desprendía de las noticias que daban los medios de comunicación, con grandes áreas afectadas y fallecimiento de civiles atrapados en el incendio. Cuando nuestras tripulaciones comenzaron a sobrevolar la zona confirmaron las peores informaciones.

Vista de un incendio en Galicia. Agosto 2017. (Imagen: teniente Andrados Morán)



El incendio tenía unas enormes dimensiones y una extrema virulencia. Más que una columna de humo en la zona, se trataba de todo un frente de fuego y humo con gran densidad y altura, visible desde muchos kilómetros de lejanía. La situación estaba fuera de control y, sin lugar a discusión, la tarea iba a ser ardua. En la zona estaban operando una gran cantidad de medios aéreos civiles y militares de distintos países y la coordinación con ellos era complicada.

Nuestras tripulaciones trataron de coordinar su acción, día tras día, con unas autoridades portuguesas que hacían lo que podían ante la gravedad de la situación. A primera hora acudían a la zona asignada, pero posteriormente, eran desviadas a nuevos focos según evolucionaba el incendio. A la alta exigencia intrínseca a cualquier misión de extinción, y más aún en un gran incendio como este, se unía para nuestra gente el tener que operar en el extranjero, en zonas nuevas de carga e integrados de la mejor forma que eran capaces con variedad de medios de otras nacionalidades que aplicaban procedimientos desconocidos para nuestras tripulaciones.

Durante seis días aportamos cuatro aviones para ayudar a Portugal. Nuestros aviones repostaban entre periodos en la base portuguesa de Monte Real y pernoctaban en Salamanca o Torrejón, en función de las necesidades. Necesidades estas que obligaban a encontrar

un balance adecuado entre el programa de revisiones de nuestras aeronaves, pequeñas averías y el relevo de las tripulaciones. La coordinación con el MAPAMA funcionó adecuadamente y con ello se consiguió que las operaciones permanecieran sin interrupciones durante el tiempo requerido.

Llegados a este punto, es importante hacer una mención al compromiso de nuestra gente. Por procedimiento de la unidad, cuando una tripulación está operando el máximo tiempo diario de vuelo en extinción, que es de nueve horas durante tres días seguidos, es conveniente relevarla de cara al cuarto día. Pues bien, cuando las tripulaciones llegaban a Torrejón o Matacán, y sabían que les tocaba descansar por llevar trabajando ya tres jornadas completas, lo primero que transmitían al jefe de destacamento en Operaciones Torrejón era su voluntad para salir al día siguiente de nuevo si fuera necesario.

Ese espíritu ante el servicio formó parte de la esencia de la unidad y es el que enorgullece a todos los que a través de los años han formado parte del 43 Grupo de FF.AA.

En cuanto al material, las revisiones que cada 50 horas de vuelo han de pasar nuestros aviones, lógicamente se acumularon. La Sección de Revisiones y Reparaciones estuvo operando a pleno rendimiento para que fueran realizadas con el máximo rigor en el tiempo establecido. Ello obligaba a enlazar una revisión con la siguiente y a exprimir al máximo los turnos de trabajo. Su profesionalidad y buen hacer permitió que las operaciones no se vieran afectadas. Esta labor fue llevada a cabo en las dos bases implicadas, Torrejón y Matacán.

El día 23 de junio fue el último de actividad en este incendio en Portugal. La maquinaria del 43 Grupo de FF.AA. había sido testada nada más comenzar

la campaña LCIF 2017 con un alto nivel de exigencia. Esta primera parte del examen se había aprobado con nota. Parecía que el trabajo realizado a lo largo de todo el invierno estaba dando los frutos deseados.

¿Tiempo para relajarse? No. Un nuevo domingo amanecía y a primera hora se solicitaban cinco aviones para actuar en un incendio en Moguer (Huelva). Otro incendio importante y esta vez en territorio nacional. La cercanía de las llamas a zonas pobladas y al Parque Natural de Doñana obligaba a volcar gran cantidad de medios para su rápida extinción. Nuestros aviones trabajaron intensamente toda la jornada replegándose en la Base Aérea de Málaga, una de las que formaba parte de nuestro despliegue estival. Con el amanecer del siguiente día continuaron las misiones de extinción, llegando a trabajar de forma escalonada sobre la zona diez aviones del 43 Grupo.



Los incendios de Pedrogao Grande y Moguer tuvieron un enorme impacto mediático. Durante esos días, los medios de comunicación comenzaban sus boletines informativos dedicando muchos minutos a estas catástrofes. Nuestra sección de Relaciones Públicas recibió esos días gran cantidad de solicitudes de entrevistas y reportajes sobre nuestra unidad y la actuación de nuestros medios en ambos incendios, siendo atendidas prácticamente todas. También en lo relativo a las redes sociales, la sección realizó una gran labor junto con la Oficina de Comunicación del Ejército del Aire, permitiendo que nuestras actuaciones estuvieran en un breve espacio de tiempo a disposición del público en general. Las actividades de comunicación social son una constante en el 43 Grupo de FF.AA. durante todo el año y de especial relevancia en el transcurso de cada campaña de LCIF.

La quincena casi llegaba a su fin, pero todavía habría un incendio importante en Gátova (Valencia) en el que estuvieron trabajando los medios destacados en Zaragoza, Albacete, Pollensa y Torrejón.

Junio terminaba y en ese mes habíamos llevado a cabo 121 misiones de extinción que sumaban casi 425 horas de vuelo. Sin duda, un mes intenso.

JULIO, LLEGANDO AL ECUADOR DE LA LCIF 2017

El mes de julio comenzó con un nivel de actividad más acorde a lo que sería una campaña estándar, si es que alguna lo es. Días de intervenciones en distintos puntos de la geografía nacional, alternados con otros de inactividad, fue la tónica general durante la primera quincena.

Con el comienzo de la segunda, nuevamente Portugal necesitaba apoyo de nuestros medios. La campaña en nuestro territorio ya estaba en su periodo

de máximo despliegue de medios y la situación de riesgo de incendio en territorio nacional era alta día tras día. Probablemente por todo ello, la cantidad de medios empleados en apoyo a Portugal fue variable en el tiempo, siendo lo más habitual el enviar dos aviones. Entre el 16 y el 18 y el 23 y 29 de julio, prosiguieron nuestras misiones en tierras lusas. Esta vez no todo fue tan rodado como quisiéramos y por causa de una avería, tuvimos que realizar importantes labores de mantenimiento a una de nuestras aeronaves en la base aérea de Monte Real, Portugal. Ello puso a prueba nuestra capacidad logística y de sostenimiento, consiguiendo una vez más recuperar el avión en un espacio de tiempo reducido, a pesar de tener que realizarlo en una base fuera del despliegue de campaña y en el extranjero.

Mientras estábamos actuando en Portugal surgió el segundo incendio importante en España. Se trataba del

*Aeródromo militar de Pollensa. Plataforma de vuelo de noche
(Imagen: Nacho López)*



declarado en el municipio de Yeste, Albacete. Este implicó progresivamente a nuestros destacamentos de Albacete, Zaragoza, Torrejón y Málaga desde el 27 de julio al 1 de agosto. Fue un incendio que se complicó bastante por la conjunción de las condiciones orográficas y meteorológicas. Las primeras impedían un apoyo eficaz desde tierra en algunas zonas por las dificultades del terreno. Las segundas se manifestaban en forma de altas temperaturas y vientos cambiantes que provocaban variaciones en la dirección de avance del incendio o que se reavivaran áreas ya extinguidas.

En la zona había gran cantidad de medios aéreos desplegados, pero se podía operar sin interferencias gracias a la labor de las aeronaves de coordinación del MAPAMA. Sin embargo, para nosotros la dificultad llegó por causa de otro factor que ya hemos

mencionado antes en este artículo: el bajo nivel de agua en los pantanos. Por la proximidad al área del incendio, el embalse de la Fuensanta era nuestra primera opción. Cuando nuestras tripulaciones llegaron allí, vieron que los principales ramales del pantano no eran utilizables. Ello llevó a una rápida evaluación de la situación y se decidió operar desde el embalse de El Cenajo. La consecuencia inmediata fue un incremento en el tiempo entre descargas y ello afectaba a nuestra efectividad. Este problema de falta de agua en los embalses se repetiría durante el mes de agosto en la zona noroeste de Castilla y León, y se ha convertido ya en una preocupación más de cara al futuro.

Al término de julio, la actividad de extinción se traducía en un total de 141 salidas y más de 520 horas de extinción realizadas.

AGOSTO: PORTUGAL, CONTINUABA QUEMÁNDOSE

La completa extinción del incendio de Yeste nos situó en la primera quincena de agosto. A nivel nacional se incrementaron el número de salidas para atacar incendios de diversa intensidad, principalmente en las áreas de Ourense, Zamora y Cáceres.

Nuevamente, del 10 al 20 de agosto se requirió nuestro apoyo internacional en Portugal, en distintas localidades como Abrantes, Leiria y Santarem. Uno de nuestros pilotos, al regreso de la primera misión, comentó: «Allí hay trabajo para todos los aviones de la unidad y todavía necesitaríamos apoyo», lo que da a entender la magnitud de esta nueva ola de incendios.

La intervención del 43 Grupo de FF.AA., como parte de la colaboración internacional de España con Portugal,

Galicia 2017: batalla perdida contra el fuego

MANUEL M. GARCÍA BENEDÍ
Teniente del Ejército del Aire

Esta es la historia de una derrota. La lucha contra el fuego es así, hay días en que la naturaleza se pone en tu contra, y no hay nada que hacer. Esa quizá sea la parte más complicada de este trabajo; asumir que no vas a poder apagar todos los incendios. Y no porque no seamos buenos en nuestra labor, que lo somos y mucho, sino porque muchas veces nos enfrentamos a un enemigo muy superior.

Todo comienza con una llamada. Era 5 de octubre y después de tres meses fuera de casa la campaña se daba casi por terminada; por fin podría deshacer la maleta y volver a mi rutina. Me encanta mi trabajo, pero he de reconocer que, durante los meses de verano, mi vida es un poco desordenada y dormir en mi cama, poder ir a mi gimnasio habitual y retomar algunas costumbres es algo que se agradece. Como todos sabéis, en esta institución, las necesidades del servicio a veces nos alteran los planes.

Las altas temperaturas, nada habituales para esa época del año, habían llevado a tomar la decisión de prolongar la campaña de extinción, y con ello incrementar el número de aviones destacados fuera de Torrejón; en resumen, pasé a formar parte de las tripulaciones comisionadas en Salamanca debido al alto riesgo de incendio en la zona noroeste durante los siguientes días. Este tipo de decisiones son fruto de una minuciosa evaluación de factores como las temperaturas y vientos previstos y el estado de la vegetación. En esta ocasión se daban todas las circunstancias para que hubiera incendios y, como vimos más tarde, la decisión fue de lo más acertada.

Éramos necesarios, sin lugar a duda: esa semana, volamos todos los días, todos los aviones, todas las horas. Con mucho esfuerzo y una perfecta organización, se podría decir que íbamos ganando. Cada día había algún incendio nuevo que tras muchas descargas conseguíamos dejar más o menos controlado los equipos de tierra se encargaban de rematarlos durante las horas que nosotros no podíamos volar. Son días intensos, física y psicológicamente exigentes, y que a cualquiera que le guste volar le encantan.

Los embalses de Galicia son en su mayoría estrechos, cortos y «encajonados» entre montañas, el último sitio donde un piloto en su sano juicio se metería con un avión, pero para eso están nuestros planes de instrucción donde nos preparamos para volar en los terrenos más inaccesibles. Una dificultad añadida de los incendios que se producen después del verano es el nivel de los embalses. Cuando un embalse tiene poca agua suceden varias cosas: en primer lugar, tienes que bajar más, esos metros que el pantano pierde de profundidad, meterte más en el agujero para luego salir, y cuando vas cargado con seis mil kilos de agua, esos metros de más se notan. Por otro lado, los obstáculos que estaban sumergidos emergen y convierten en inutilizables muchas zonas del embalse, lo que limita la superficie que se puede recorrer sobre el agua. En estas situaciones, la experiencia es fundamental, necesitas haber pasado muchas horas reconociendo pantanos y practicando en zonas de carga de todo tipo para ser capaz de reconocer todo lo que te pueda afectar antes de amerizar. En este sentido, mi compañero, que apenas llevaba seis meses en la unidad, estuvo a la altura y realizó las cargas con una maestría sorprendente para alguien que apenas está empezando en esto. En vuelos tan largos, distribuirse el trabajo es fundamental y poder confiar en tu copiloto ayuda mucho a aguantar durante todo el periodo de vuelo. Bravo por él y sus instructores.

Resulta chocante pensar por qué si los incendios son en Galicia, operábamos desde Salamanca. Tiene una explicación: como todo el verano, mantuvimos aviones en Santiago, pero este aeropuerto suele amanecer con brumas, techos de nubes bajos y otros fenómenos meteorológicos que no permiten despegar a primera hora. Tener aviones en Salamanca, con una meteorología mucho más benévola, aumenta exponencialmente nuestra operatividad al garantizarnos el poder salir. Los repostajes, si los realizábamos en Santiago, lo cual nos permitía ganar casi hora y media de tiempo que nos ahorrábamos de camino, y es que, cuando hay tanta gente sufriendo no puedes permitirte regalarle al fuego esa ventaja; cuanto más tiempo pases atacándolo, más posibilidades hay de apagarlo, en ese aspecto, todos tenemos muy claro que hay que volar hasta agotar autonomía, siempre sin poner en riesgo la seguridad.

se materializó a lo largo de la campaña LCIF 2017 en más de 130 salidas a extinción, acumulando casi 540 horas de vuelo y atacando al fuego con unas 1900 descargas de agua. No cabe duda de que se trata de un esfuerzo importante, pero para los componentes del 43 Grupo fue gratificante el poder ayudar en situaciones tan extremas como las que los portugueses tuvieron que afrontar a lo largo del verano 2017.

Agosto nos tenía reservado un importante incendio en territorio nacional antes de despedirse. Este se produjo en la localidad de Encinedo (León), teniendo una destacada repercusión mediática. En él estuvieron interviniendo los aviones de los despliegues en Salamanca, Santiago y Badajoz del día 22 al 25.

Los números totales del mes de agosto fueron de 211 salidas a extinción llegando casi a las 740 horas de

vuelo y convirtiéndose así en el mes de mayor actividad de la campaña LCIF 2017.

SEPTIEMBRE: BAJAN LAS TEMPERATURAS

Septiembre comenzó con un descenso de las temperaturas y algunos frentes que dejaron precipitaciones a su paso por la Península, lo que supuso un menor riesgo de incendios forestales. El ritmo de salidas a extinción se redujo hasta estabilizarse a un ritmo más acorde con esta época del año. Los destacamentos daban sus últimos coletazos puesto que, con la llegada de octubre, únicamente Salamanca y Torrejón continuarían activos, mientras que el resto de medios se replegarían a nuestra base permanente.

El mes de septiembre finalizaba con 57 misiones de extinción, sumando casi 64 horas de vuelo, lo que reflejaba el fuerte descenso de actividad en comparación con los anteriores meses. Aun así, las autoridades de la comunidad autónoma de Galicia, solicitaron ampliar la permanencia de uno de nuestros aviones hasta el 15 de octubre, ya que el riesgo de incendios en la comunidad continuaba siendo alto. El 2 de octubre se replegaron a Madrid dos aviones, quedándose uno en Galicia.

OCTUBRE: GALICIA ES ATACADA POR EL FUEGO

Octubre fue un mes que desgraciadamente superó cualquier expectativa negativa que pudiéramos haber aventurado con anterioridad. Normalmente las condiciones meteorológicas acompañan y el frío y la humedad ayudan

Y llegó el domingo, uno de esos días de sensaciones encontradas; pena por la situación, pero siempre satisfechos de, a pesar de todo, haber hecho lo que mejor sabemos. Por la mañana, para abrir boca, un enorme incendio al norte de Vigo, en Fornelos de Montes. La carga de agua en la ensenada de San Simón (ría de Vigo) nos obligaba a cruzar constantemente la aproximación al aeropuerto, algo que ponía, y con razón, muy nervioso al controlador, ya que para él era una situación novedosa; nosotros le tranquilizamos comunicando que teníamos a la vista a los aviones que entraban y mantuvimos en todo momento separación más que suficiente. La gran cantidad de medios aéreos en la zona hacía que la otra frecuencia, la utilizada para coordinar las labores de extinción, estuviera saturada. Mención aparte merece la escasa visibilidad debido al humo. A pesar de las excelentes condiciones meteorológicas en el aeropuerto de Santiago, a duras penas conseguimos ver la pista cuando volvimos para el repostaje. Como siempre, contábamos con eso y nos guardamos el as en la manga de hacer una aproximación instrumental. Esa mañana, afortunadamente éramos cuatro aviones en el mismo incendio y nuestras descargas fueron tremendamente efectivas.

Por la tarde fue muy distinto. El viento arreció, con él la velocidad de propagación de nuestro enemigo, y también la turbulencia, lo que hizo nuestro vuelo mucho más incómodo, con ráfagas que continuamente intentaban literalmente ponernos «del revés». La gran cantidad de focos hizo que nos tuviéramos que repartir: un avión por incendio, una cuarta parte de la cantidad de agua en cada pasada. Ni qué decir tiene que hubo muchos otros focos en los que no pudimos estar presentes.

Descargar agua sin descanso sobre un incendio y ver cómo crece es frustrante. Si además, en el tránsito entre el punto de carga y el incendio, ves cómo surgen nuevos focos que en poco tiempo se convierten en monstruos fuera de toda capacidad de extinción, la sensación llega a ser dolorosa; más que los golpes que nos daba el mar durante la carga o la turbulencia al pasar cerca de las montañas. Ojalá alguien de los que tanto perdieron en esos incendios, lea esto y sepa que estábamos ahí, que no les dejamos solos, que lo dimos todo, que se utilizaron todos los medios disponibles, pero no hay aviones suficientes, ya no en España, sino en todo el mundo para apagar ese infierno.

El camino de vuelta no fue mucho más sencillo. El humo cubría todo Galicia y la baja visibilidad no es la mejor aliada cuando se vuela en terreno tan accidentado. En el año 2017 contamos con suficientes medios como para poder encontrar el camino de vuelta, pero es importante también poder ver para no chocar contra nada, especialmente montañas. En la atmósfera el humo es aire caliente y, como tal, asciende hasta llegar a una capa donde se acumula y se vuelve muy denso. Esa capa suele coincidir con nuestra altitud máxima de vuelo por lo que no resulta aconsejable intentar atravesarla. Por otro lado, al ser producto de una combustión, su contenido en oxígeno es bajo y al atravesarlo podría producirse una parada de motor. Por estos motivos, ese día tuvimos que volar bajo y de verdad, a pesar de esa inquietante sensación de verse atrapado entre el terreno y el humo, al ser algo a lo que estamos muy acostumbrados, fue la parte más relajada del vuelo.

El lunes fue nuestro último vuelo en Galicia. Por fin había entrado el frente frío tan esperado, pero aún no había comenzado a llover, así que a primera hora estábamos despegando rumbo a Vigo. Desde poco después de despegar, por debajo de nosotros, una capa de nubes y humo impedía ver el suelo, y en el incendio no era muy distinto. Perforar esa capa descendiendo era poco menos que un suicidio y tampoco era cuestión de agravar más la ya de por sí dramática situación. Buscamos y buscamos una manera de acceder a nuestra área de trabajo, y a pesar de nuestros intentos y de toda la colaboración de los controladores de Vigo y Santiago, fue imposible. Lo mismo sucedió en los otros tres incendios en los que requirieron de nuestra ayuda. Al final, tras cuatro horas sobrevolando Galicia, con los depósitos ya pidiendo la hora, volvimos para Salamanca sin haber hecho ni una sola descarga de agua. Por la tarde llegó la tan esperada lluvia, y la naturaleza, que tan mal nos había tratado la jornada anterior, por fin se ponía de nuestro lado y terminaba de apagar todos los incendios activos.

Como anécdota, ese último día nos cruzamos con un avión del 45 Grupo. Para los que no lo conozcan, son los que trasladan, entre otros, a los miembros de la casa real, y el piloto nos dijo que «su pasajero» preguntaba por nosotros. Le comentamos la situación y nos deseó ánimo y mucha suerte. Es muy de agradecer ese gesto de nuestros compañeros y de ese pasajero, es un honor tener un jefe así.

A nadie le gusta que nuestros bosques se quemen, por eso, espero no volver a vivir más situaciones así, que esta oleada de incendios no se vuelva a repetir, pero si se produjera, a pesar de todo, desearía estar allí. ●

a disminuir la probabilidad de que se declaren incendios forestales. Sin embargo, este año 2017 parecía que el verano no quería dejar paso al otoño, permaneciendo el anticiclón de las Azores fuerte y estacionario sobre el territorio nacional.

Comenzaba el mes con un avión en el destacamento de Santiago como añadido al despliegue inicial previsto para estas fechas, cuya configuración era de dos aviones en la base aérea de Matacán y otros tantos en Torrejón. Se habían cerrado y replegado ya con la llegada de octubre los destacamentos de Badajoz, Málaga, Pollensa y Zaragoza.

En Galicia, el área de Orense y Pontevedra continuaba con un alto riesgo

de la base de Torrejón ayudaran a nuestros medios que ya estaban operando en la zona desde las bases del norte. Una vez más, el 43 Grupo tenía que aportar más medios de los previstos y así se volvió a hacer.

Las autoridades de la Xunta de Galicia y los responsables de los servicios de extinción en la comunidad autónoma llegaron a contabilizar en esas fechas más de 130 incendios activos en un único día (15 de octubre). Las pruebas les indicaban que había una clara intencionalidad en la totalidad de incendios, llegando a afirmar que la comunidad contaba con los medios adecuados y suficientes para luchar contra los incendios, pero no contra los incendiarios.

ta que la intensidad de las llamas permitía actuar a los medios en tierra. Tan pronto como se alcanzaba ese estado, eran desviados a otro lugar sin esperar a la extinción total, puesto que no había tiempo para ello. Lo importante era tratar al menos de controlar la situación en la medida de lo posible. En muchos casos, no era solo el monte el que estaba bajo amenaza, sino localidades enteras donde sus habitantes incluso habían tenido que ser evacuados por el riesgo que suponían unos fuegos que avanzaban con velocidad formando amplios frentes de llama.

Como el lector se puede imaginar, la situación en cabina para nuestras tripulaciones era muy exigente: gran canti-



de incendio y el día 3 de agosto, tuvieron lugar las primeras salidas a extinción del mes a la localidad de Lobios, Orense. Esta zona ha sufrido el ataque del fuego en repetidas ocasiones a lo largo de todo el verano y, a partir del día 6, poco a poco la situación fue empeorando en esta localización y extendiéndose en los días sucesivos por toda la comunidad gallega.

Los aviones destacados en Santiago y Salamanca atacaban estos incendios, y nuestras tripulaciones observaban con preocupación que parecía que la situación empeoraba día a día. El 10 de octubre se volaron más de 30 horas de extinción en un solo día, cantidad inusual a estas alturas del año. Parecía que el infierno había emergido en Galicia en esos días, siendo necesario que, desde el 12 al 16 de octubre, tres aviones des-

Una de las expresiones que llegaron a aparecer en la prensa fue la de «terrorismo incendiario», descriptiva en sí misma de la forma anómala en que estalló esa voraz ola de incendios en Galicia. Lo peor de todo ello no solo fueron las 35.000 hectáreas de monte quemado en esos días, sino la muerte de cuatro personas que se vieron atrapadas entre las llamas.

Durante esos días, el trabajo de nuestras tripulaciones fue extremadamente intenso. Desde el aire podían ver cómo los focos de los diferentes incendios se diseminaban y parecían multiplicarse a su alrededor. Las autoridades de coordinación de los medios aéreos de la comunidad los dirigían continuamente de un incendio a otro. Ante un número tan alto de incendios y tan agresivos, se les enviaba a actuar a un primer punto has-

dad de comunicaciones con información cambiante en un breve espacio de tiempo, baja visibilidad por la ingente cantidad de humo en el aire, zonas con llamas muy altas que condicionaban el lanzamiento de agua para encontrar el adecuado equilibrio entre efectividad en la descarga y mantener la seguridad de vuelo. Era el examen final de la campaña para nuestras tripulaciones y el personal de tierra destacado. Con ese último esfuerzo, prácticamente se terminó la actividad de la campaña LCIF 2017.

El día 17 de octubre comenzó a barrer la península ibérica un frente que trajo las tan anheladas lluvias que ayudaron a controlar y extinguir los incendios en la zona noroeste. De hecho, ese mismo día regresaron desde la base aérea de Matacán dos aviones que habían prolongado su estancia dos días más de lo previsto.

El MAPAMA había solicitado que permanecieran hasta final de mes un avión en Santiago y otro en Matacán, aunque posteriormente este último destacamento se cerró el día 25. Finalmente, después de un mes de octubre con 117 salidas y más de 330 horas de vuelo, al ocaso del día 31 cesó también la actividad de nuestro destacamento en la ciudad del apóstol, dándose por concluida definitivamente la campaña LCIF 2017.

Habíamos cumplido nuestra misión con éxito y todo el personal y nuestras aeronaves habían llegado sanos y salvos al final del ciclo anual de la vida del 43 Grupo un año más.

los problemas medioambientales, el volumen de trabajo para el 43 Grupo de FF.AA. en territorio nacional ha sido menor al que nos temíamos antes de comenzarla, si exceptuamos los grandes incendios de octubre en Galicia.

Aun así, no se debe bajar la guardia puesto que han salido a relucir factores preocupantes que pueden condicionar nuestra operación en el futuro, como por ejemplo la acción coordinada de incendiarios, que se sospecha fue el *modus operandi* en Galicia, o la sequía que nos ha afectado y que ha influido en nuestra capacidad de operación en determinados embalses.

mo unidad, ha sido un honor el poder ayudar de forma adecuada a nuestro país vecino, al tiempo que les deseamos que no se repitan situaciones de emergencia como las que han tenido que abordar este verano.

Por nuestra parte, será a principios de 2018 cuando estén ojeando estas líneas y en nuestras instalaciones en la base aérea de Torrejón, estaremos inmersos en un nuevo ciclo hacia la campaña LCIF 2018, introduciendo las mejoras necesarias en nuestros procedimientos y documentación.

Nuestra misión permanente seguirá siendo atendida diariamente con dos aviones de alarma de orto a ocaso, y tendremos preparados tantos como



*Bahía de Pollensa. CL-215T descargando
(Imagen: Nacho López)*

UN NUEVO CICLO ESTÁ EN MARCHA

El año 2017 figura hasta el momento como el más cálido de la historia junto con el 2014 y 2015. Una primavera de altas temperaturas y escasas precipitaciones auguraba un verano con una alta probabilidad de incendios. En el 43 Grupo de FF.AA. estábamos expectantes ante lo que se podría venir encima durante la campaña de LCIF, poniéndonos en las peores previsiones.

Ha terminado la campaña y gracias al buen trabajo desarrollado por las distintas entidades y medios, a nivel estatal y de las comunidades autónomas, junto con otros factores menos medibles como puede ser una mayor concienciación ciudadana respecto a

A nivel interno, hemos logrado mantener el nivel de operatividad exigido gracias a la profesionalidad de nuestro personal, tanto en el aire, durante la ejecución de las misiones, resultando en un número muy bajo de incidentes, como en tierra, con una gestión rápida y eficaz de las revisiones y averías que nos permitió operar con la adecuada continuidad.

El apoyo a Portugal ha sido la porción más demandante de la LCIF 2017. La enorme entidad de los incendios que tuvieron lugar allí ha supuesto una dura prueba, pero en una primera valoración podemos afirmar que el trabajo realizado durante el invierno en la mejora de procedimientos y formas de actuación ha sido satisfactorio. En el ámbito de la íntima satisfacción del deber cumplido co-

nos sea posible por si la situación se complica.

Tenemos en estas fechas el deseo de que lleguen las lluvias que contribuirán a la conservación y aumento de nuestra masa forestal, así como a la recuperación de las áreas quemadas. La otra consecuencia para nosotros, si llegan esas deseadas lluvias que servirían para recuperar la cantidad de agua en los pantanos nacionales, es que nuestras «pistas de aterrizaje» aumentarán en número y tamaño.

Solo nos queda despedirnos de ustedes hasta la próxima ocasión con el deseo de que nuestro protagonismo en la próxima campaña sea un poco menor que este año. Y qué mejor forma de hacerlo que con el lema de nuestra unidad...«¡Apaga y vámonos!» •