

[profesionales]

APAGA y VÁMONOS



La tripulación de un *apagafuegos* del 43 Grupo narra su experiencia en la extinción de incendios forestales



La maniobra puede parecer peligrosa, pero operamos en una atmósfera de riesgo controlado». El capitán Carlos Martínez Villacorta habla de la esencia de la lucha contra los incendios forestales a los mandos de un hidroavión: la descarga de hasta 6.000 litros de agua en una o varias pasadas a poco más de 15 metros por encima de las llamas. Las condiciones no siempre son las más propicias, ni dentro de la cabina del avión anfíbio —hasta 40 grados centígrados— ni fuera, donde las temperaturas son mucho más elevadas, por el incendio y porque es verano, lo que provoca muchas turbulencias y fuertes sacudidas en la aeronave. Y, a pesar de ello, «la sensación de peligro no existe en este trabajo», insiste el teniente Manuel Durá Fernández-Dávila.

El capitán Villacorta —piloto— y el teniente Durá —copiloto—, junto al brigada José Ángel Fernández Díaz —mecánico de vuelo—, componen la tripulación de vuelo de uno de los 17 hidroaviones del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, conocidos popularmente como *apagafuegos*. La unidad dispone de 14 *Canadair CL-215 T* y tres *Bombardier CL-415* que combaten, en colaboración con otros medios aéreos y terrestres, la plaga de los incendios forestales, especialmente en el periodo estival.

En total son 56 pilotos y 24 mecánicos de vuelo que, junto al personal de apoyo en tierra, nunca disfrutan de vacaciones de verano porque permanecen en alerta y operativos entre el 15 de junio y el 1 de octubre durante la campaña contra el fuego bajo la dirección operativa de la Unidad Militar de Emergencias (UME). En ese tiempo, militares y aeronaves se distribuyen en cinco destacamentos para cubrir todo el territorio nacional —Albacete, Málaga, Palma de Mallorca, Santiago de Compostela y Zaragoza— y en Torrejón de Ardoz (Madrid), donde se encuentra la sede del 43 Grupo.

Cuando se produce un incendio, la jornada de una tripulación de un *Canadair* o un *Bombardier* se prolonga durante nueve horas al día, hasta que cae el sol. «Para atacar el fuego entramos de arriba abajo siguiendo la orografía del terreno y siempre evitamos meternos en el humo y entrar con el sol de cara, si es posible», dice el teniente Durá. Las maniobras de amerizaje para repostar agua son las más complicadas, en el mar o en un pantano, «el último lugar donde alguien construiría un aeropuerto», dice el capitán Villacorta, haciéndose eco de una opinión generalizada entre sus compañeros.

Algo más de 1.300 metros necesita recorrer un *apagafuegos* por la superficie líquida para llenar sus depósitos con 6.000 litros en tan solo 12 segundos a 70 nudos de velocidad —casi 125 kilómetros por hora— y arrojarlos inmediatamente después sobre el fuego en apenas un segundo. El efecto visual es una enorme nube que se transforma de inmediato en una suave cortina de lluvia y un repunte brusco hacia arriba de la proa de la aeronave fruto de la pérdida instantánea de peso en los depósitos.

Apaga y vámonos es el lema del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, «posiblemente una de las unidades más operativas del Ejército del Aire y que más misiones reales realiza», aseguran los miembros de la tripulación.

J.L. Expósito
Fotos: Pepe Díaz



■ Capitán Carlos Martínez Villacorta,
comandante de vuelo

«EL 43 GRUPO NO TE DEJA INDIFERENTE»

O gusta mucho o no gusta nada, pero esta unidad a nadie deja indiferente». El capitán Carlos Martínez Villacorta, madrileño de 29 años de edad, llegó al 43 Grupo de Fuerzas Aéreas en 2007. Siempre tuvo muy claro que, como piloto de transporte, ésta era su unidad. Habla de vocación militar porque «mi padre es subteniente del Ejército del Aire y me he criado en la colonia de aviación de Cuatro Vientos en Madrid) siguiendo el vuelo de los *Superpuma* y *Alouette*». También habla de vocación de servicio público, especialmente cuando hay vidas humanas en juego, «allá abajo, luchando contra el fuego», explica. «Lanzamos el agua para refrescar la zona y que las compañías de extinción puedan trabajar y seguir avanzando».

■ Teniente Manuel Durá
segundo piloto

«LA COORDINACIÓN EN CABINA, ESENCIAL»

El 43 Grupo cuenta con muchísimos comandantes de aeronave, gente muy cualificada para estar al mando. Es lo mejor que le puede ocurrir a una unidad aérea», explica el teniente Manuel Durá Fernández-Dávila. Es por ello que, en ocasiones, los pilotos de los apagafuegos acreditados como responsables del vuelo deben asumir la función de segundo de a bordo. Es el caso de este valenciano de 33 años de edad. «No hay problema», dice aludiendo al compañerismo que se respira en el interior de la cabina de un hidroavión durante una misión real. «Es en la Sección de Operaciones donde se designa quién asume el rol de comandante, generalmente el de mayor experiencia».

La suya es dilatada. Once años de servicio colaborando en la extinción de incendios y algunos menos como instructor de vuelo. «Dependiendo del nivel de adiestramiento, el segundo piloto es el encargado de las comunicaciones, la navegación y las cargas de agua, por ejemplo», explica. «Nunca realiza descargas, salvo en vuelos de instrucción».



*Tan fundamentales son
los medios aéreos como los
terrestres para extinguir
un incendio forestal*

En su condición de comandante de aeronave asume las decisiones de todo lo que afecta al vuelo, «siempre con el apoyo del resto de la tripulación», matiza. Es él y sólo él quien tiene la última palabra para dar el visto bueno a la salida del avión o abortar la misión, el tipo de maniobras aéreas que se han de ejecutar, dónde y cómo cargar y descargar los 6.000 litros de agua... «La toma de decisiones es continua» y cabría añadir, agotadora.

En el incendio de Hellín en Albacete, que tuvo lugar entre finales de junio y principio de julio pasados, «llegamos a realizar alrededor de 40 maniobras de carga y descarga», recuerda, todo un récord para la unidad.

Despegamos de inmediato, sin planeamiento de vuelo ni un conocimiento completo de la zona



Los botijos

El 43 Grupo de Fuerzas Aéreas dispone de 14 *Canadair CL-215* y tres *Bombardier CL-415*, conocidos popularmente como apagafuegos o *botijos*. Los primeros *CL-215* fueron adquiridos entre 1971 y 1972 a iniciativa del entonces Ministerio de Agricultura, organismo del que dependía la lucha contra los incendios forestales.

En 2006 la unidad incorporó a su flota los *Bombardier*, exteriormente muy similares a los *Canadair*. La cabina de vuelo, casi toda digitalizada, y las cuatro compuertas de descarga de agua de los primeros son las principales diferencias entre ambas aeronaves, y la capacidad de sus depósitos, 6,3 y 5,6 toneladas, respectivamente. La autonomía es parecida: 2.200 kilómetros de distancia y dos periodos diarios de extinción de cuatro horas y media.



En esta unidad la satisfacción es diaria, aunque se trabajen muchas horas

■ Brigada José Ángel Fernández Díaz, mecánico de vuelo

«MEJOR SEIS OJOS QUE CUATRO»

En tierra su trabajo consiste en preparar el avión para el vuelo e inspeccionar el estado del aparato una vez que ha tomado tierra, «por si hubiera sufrido algún daño», dice el brigada José Ángel Fernández Díaz, 49 años, natural de Betanzos y en su décima campaña en el 43 Grupo.

«En vuelo también tengo mi puesto como mecánico, pero lo cierto es que mis movimientos están más limitados», sobre todo si se trata de un fallo de motor o pérdidas de hidráulica y de combustible. «En estos casos, lo normal es *irse al suelo* y solucionar el problema en tierra», matiza.

En el aire sus ojos se suman a los del piloto y el copiloto. «Mejor con seis que no con cuatro», destaca porque el vuelo de un hidroavión «es visual». El brigada Fernández ha estado destinado en otras unidades como los escuadrones de los cazas *F-18*. «Nada que ver con el mundo del 43 Grupo. Aquí —añade— se encuentran mis orígenes aeronáuticos, es donde más cómodo me siento y la satisfacción es diaria, aunque se trabajen muchas horas».