



# Los «apagafuegos» del aire

Los hombres y mujeres del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas están desplegados por toda España con once aviones en la campaña contra los incendios forestales

**T**ANTO si vuelan como si ocupan un puesto en tierra, los casi 150 hombres y mujeres del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas saben que cuando la mayoría se va de vacaciones a ellos les llegan los días más duros del año. Es cuando se produce el mayor número de incendios forestales, en cuya extinción colaboran con once aviones *Canadair CL-215T* y *Bombardier CL-415*, capaces de dejar caer sobre las llamas hasta 6.000 litros de agua en una sola pasada.

Desde el 1 de junio y hasta el 31 de octubre están desplegados en Pollensa (Baleares), Zaragoza, Málaga, Badajoz, Salamanca, Santiago de Compostela y Madrid. «Pero tardamos menos de una hora en llegar a cualquier punto de la península», señala el jefe del 431 Escuadrón, teniente coronel Carlos Javier Martín Traverso. El Ejército del Aire es el encargado de mantener y operar estas aeronaves pero la decisión de cuándo y dónde participan es del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Este año la campaña está condicionada por el COVID-19. A todos les exige un esfuerzo adicional. Y es que las medidas de distancia establecidas por la pandemia son difíciles de mantener en la cabina de los *apagafuegos*. «Estamos hombro con hombro y, aunque tomamos la determinación de volar con

maskarilla, no es fácil. Estos aviones cogen mucho calor cuando están parados en las pistas y, durante el arranque, no hay aire acondicionado. La mascarilla es un estresor más, produce cansancio y merma las capacidades», asegura el teniente coronel Traverso.

Las largas jornadas de trabajo y los constantes desplazamientos a los destacamentos dispersos por todo el territorio condicionan la vida familiar



de estos *bomberos del aire*. «Lo normal es permanecer una o dos quincenas seguidas en una base y hacer servicios de 24 horas», añade. En ese tiempo compaginan su tarea principal, apagar incendios, con su rol secundario: apoyar en misiones de búsqueda y rescate.

Aunque el trabajo se incrementa durante los meses de calor, en el 43 Grupo siempre hay alguien de guardia. «Cuando suena el teléfono, por un lado quieres que sea para comunicar que hay un incendio, porque quieres volar,

pero, por otro, esperas que solo se trate de una llamada de coordinación», señala el teniente coronel consciente del daño que estos siniestros producen en nuestros montes. Y, desde el momento en que les dicen que hay una salida, comienzan a anotar coordenadas, estudiar cómo es la zona, donde podrán cargar agua, cómo es la orografía... «Lo normal es que tardemos algo menos de media hora en despegar, aunque hay margen de una hora. Tenemos el record de no haber salido nunca tarde», añade. En ocasiones, los datos de la misión los recopilan mientras vuelan de camino hacia la zona incendiada. «En ocasiones, estamos en un incendio y nos derivan a otro. Tenemos que adaptarnos sobre la marcha», puntualiza el capitán Miguel Maroto.

Los dos primeros meses de la campaña fueron tranquilos, con algunos incendios menores. No así los últimos días de agosto en los que tuvieron que emplearse a fondo para sofocar varios fuegos simultáneos. en Almonaster la Real (Huelva) y en los municipios cacereños de Cabezuela del Valle y Aldehuela. Aún faltan 60 días para que finalice la campaña, pero al cierre de esta información, han sido más de 200 los incendios en cuya extinción han colaborado los inconfundibles *apagafuegos*. Para ello, han volado 735 horas y descargado más de 10.000 toneladas de agua.

Elena Tarilonte/Fotos: Hélène Gicquel





■ Teniente coronel Carlos Javier Martín Traverso.  
Jefe del 431 Escuadrón

## «ES UN TRABAJO MUY GRATIFICANTE»

**V**OLAR en un incendio no es ni fácil ni difícil. Es incómodo». Aunque ahora coordina más que vuela, el teniente coronel Traverso sabe bien cómo se comportan los *apagafuegos*. «Se mueven, te zarandean, el morro no va siempre para donde tú quieres» pero «es un trabajo divertido y muy gratificante. En un incendio se te ponen los pelos de punta pero ves el resultado inmediato de lo que has entrenado durante el año». A pocos meses de colgar el mono de piloto, reconoce que echará de menos esa sensación: «Cuando has sofocado un fuego y te acuestas con el pecho hinchado».

Nacido en San Fernando (Cádiz), hijo de un infante de marina, estaba abocado a ingresar en la Armada. Pero no fue así. Desde pequeño mostró su predilección por los aviones, ingresó en la AGA y ha desarrollado su carrera en la base de Torrejón, primero en el Centro de Inteligencia Aérea, que se transformaría en el 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas, posteriormente en el MACOM y, desde hace tres años, en el 43 Grupo. Ha cumplido misión en Libia y Afganistán y recorrido el mundo a los mandos del *Boeing 707*. Con 3.500 horas de vuelo a sus espaldas, acaba de ascender y «probablemente acabe en la UME, algo distinto. No me gusta repetir».

■ Soldado Amparo Díaz Chamorro.  
Administrativa y auxiliar de mecánica

## «EL GRUPO DESTACA POR SU OPERATIVIDAD Y PROFESIONALIDAD»

**M**E hubiera gustado participar en alguna misión fuera de España pero con mi especialidad es complicado». La soldado Amparo Díaz Chamorro es administrativa pero durante la campaña contra los incendios forestales también realiza funciones de auxiliar de mecánica. «Apoyo a los destacamentos en el mantenimiento de los aviones», explica esta soldado que dentro de un año finaliza su contrato con las Fuerzas Armadas tras 18 años de carrera. «Lo voy a pasar fatal cuando me vaya, porque me encanta ser militar, pero tuve hijos muy pronto y me he centrado más en estar con ellos que en promocionar». «Pero me marcharé contenta con todo lo que me ha ofrecido en Ejército. He podido ser lo que he querido».

Tras pasar por el CLAEX y la Agrupación de la base aérea de Torrejón de Ardoz, esta militar llegó al 43 Grupo hace cuatro años. «Me encanta, cuando salimos a los destacamentos de verano nos convertimos en una gran familia. Es un Grupo que destaca por su operatividad y la profesionalidad de su gente».





■ Capitán Miguel Maroto Carmena. Piloto  
**«VOLVEMOS A LA BASE AGOTADOS»**

**D**URANTE un incendio hay mucha tensión, mucha acumulación de medios aéreos, tienes que coordinarte muy bien para que no haya ningún incidente y, a la vez, ser efectivo. Volvemos a la base físicamente agotados y con algún kilómetro menos». El capitán Miguel Maroto conoce muy bien el 43 Grupo donde ha desarrollado toda su carrera profesional. Catorce años lleva maniobrando los *apagafuegos* con los que ha volado más de 2.000 horas. De todos los incendios en los que ha participado, recuerda especialmente el de Gran Canaria del pasado año y el de Andratx (Mallorca) de 2013 donde «nos juntamos ocho aviones cogiendo agua, uno detrás de otro, en el puerto de Palma escoltados por lanchas de la Guardia Civil. Fue una experiencia increíble». Al capitán se le iluminan los ojos cuando habla de su trabajo aunque reconoce tener sensaciones encontradas porque es consciente de que para llevarlo a cabo antes se ha tenido que producir un desastre medioambiental.

De familia militar —su padre, su tío y su abuelo eran oficiales del Ejército de Tierra—, él se decantó por los aviones. Cuando dentro de un par de años ascienda le gustaría seguir volando, aunque sabe que es más complicado. «Un cambio de aires tampoco me importa, me gustaría un destino operativo pero... lo que venga».

■ Subteniente Pedro Pablo García Barroso.  
 Mecánico de vuelo

**«NO HAY TIEMPO PARA PENSAR; LA RESPUESTA DEBE SER INMEDIATA»**

**E**L subteniente García Barroso se encarga de que todos los elementos del avión funcionen correctamente antes, después y durante el vuelo. Viaja en la cabina con los dos pilotos y «eso significa que somos seis ojos para vigilar. Es algo muy importante porque el avión vuela bajo, a poca velocidad y en zonas con humo, cables, antenas, pájaros, un tráfico desmedido. La atención de los tres debe ser máxima». La sincronización entre ellos, señala, es fundamental porque «en momentos críticos, las acciones tienen que ser claras y rápidas, cada uno debe saber dónde está, qué está pasando y lo que tiene que hacer. No hay tiempo para pensar, la respuesta tiene que ser inmediata».

Este mecánico de vuelo pasó 24 años en la base de Albacete antes de llegar al 43 Grupo hace nueve. «Este trabajo me encanta —señala—, tiene su parte de sacrificio pero da mucha satisfacción. Si no te gusta, si no te engancha, si estás incómodo... lo mejor que puedes hacer es dejar sitio a otro. Porque si sufres, no rindes».



*«Tenemos la confianza de que cada miembro del equipo sabe lo que tiene que hacer en cada momento. Y eso es seguridad»*