

43 Grupo de las Fuerzas Aéreas

La participación del 43 Grupo de las Fuerzas Aéreas, que de forma tan decidida, técnica y arriesgada actúa en extinción de incendios, junto a otros organismos públicos, bien merece que se divulgue y que sean justamente valorados sus importantes servicios, que en este trabajo se detallan.

1. HISTORIA DE LA UNIDAD

La utilización del medio aéreo en tareas de protección contra incendios forestales comenzó hace algo más de cincuenta años, teniendo como primera misión la detección de incendios en la costa oeste de los EE. UU.

En la década de los treinta se hicieron los primeros intentos de utilización de aviones en tareas puramente de extinción, siendo los primeros países que trabajaron en estos objetivos la URSS, Canadá y Australia.

En 1950 se registra el primer éxito operativo, aun cuando se puede considerar como anecdótico, ya que fue un avión Beaver quien consiguió retardar un incendio lanzando bombas de agua, cada una con capacidad de 14 litros solamente.

A partir de aquí se sucedieron los avances, especialmente cuando, al finalizar la segunda guerra mundial, comienzan a utilizarse los bombarderos en esta nueva guerra incruenta. Puede decirse que es en este momento cuando se configuran las técnicas, procedimientos y limitaciones operativas y, en definitiva, se crea una «doctrina de empleo».

En 1950 se registra el primer éxito operativo lanzándose una bomba de agua de 14 litros desde un avión Beaver

En 1963, Canadá se lanzó al estudio de las características de un avión ideal para estas funciones, surgiendo de estas investigaciones el Canadair CL-215, quien incluso superaba en algunos casos las características prefijadas.

España, a través del Ministerio de Agricultura, realiza la compra de dos de estos aviones.

El día 8 de febrero de 1971 aterrizan en la base de Getafe, procedentes de Montreal (Canadá), los dos primeros aviones CL-215 adquiridos para cooperar en la lucha contra los incendios, quedando momentáneamente

encuadrados en el 803 escuadrón de FF. AA.

El día 4 de marzo del mismo año son presentados a Su Majestad el Rey (entonces Príncipe de España) y siendo apadrinados por el hoy Príncipe de Asturias, S. A. R. don Felipe de Borbón y Grecia.

En enero de 1973, con estos dos aviones y cuatro avionetas U-9 (Dornier 27), con depósito para 500 litros de agua, se crea el 404 Escuadrón, al que posteriormente, ante los satisfactorios resultados y las continuas peticiones de apoyo aéreo por parte de las autoridades provinciales, se le incorporan ocho aviones más adquiridos en el año 1974, pasando a ubicarse en la base aérea de Torrejón.

Desde entonces, y principalmente durante la estación estival, los llamativos y eficaces aviones del 404 Escuadrón se han hecho populares en numerosos embalses, playas y puertos de toda la geografía nacional.

En el mes de septiembre de 1976, mientras realizaba la extinción de un incendio forestal en el término municipal de Villagarcía de Arosa (Pontevedra), un avión sufrió un accidente, pereciendo los tres miembros de su tripulación. El 404 Escuadrón entregaba

ACTUACIONES SOBRE INCENDIO

1.ª Inspección Regional

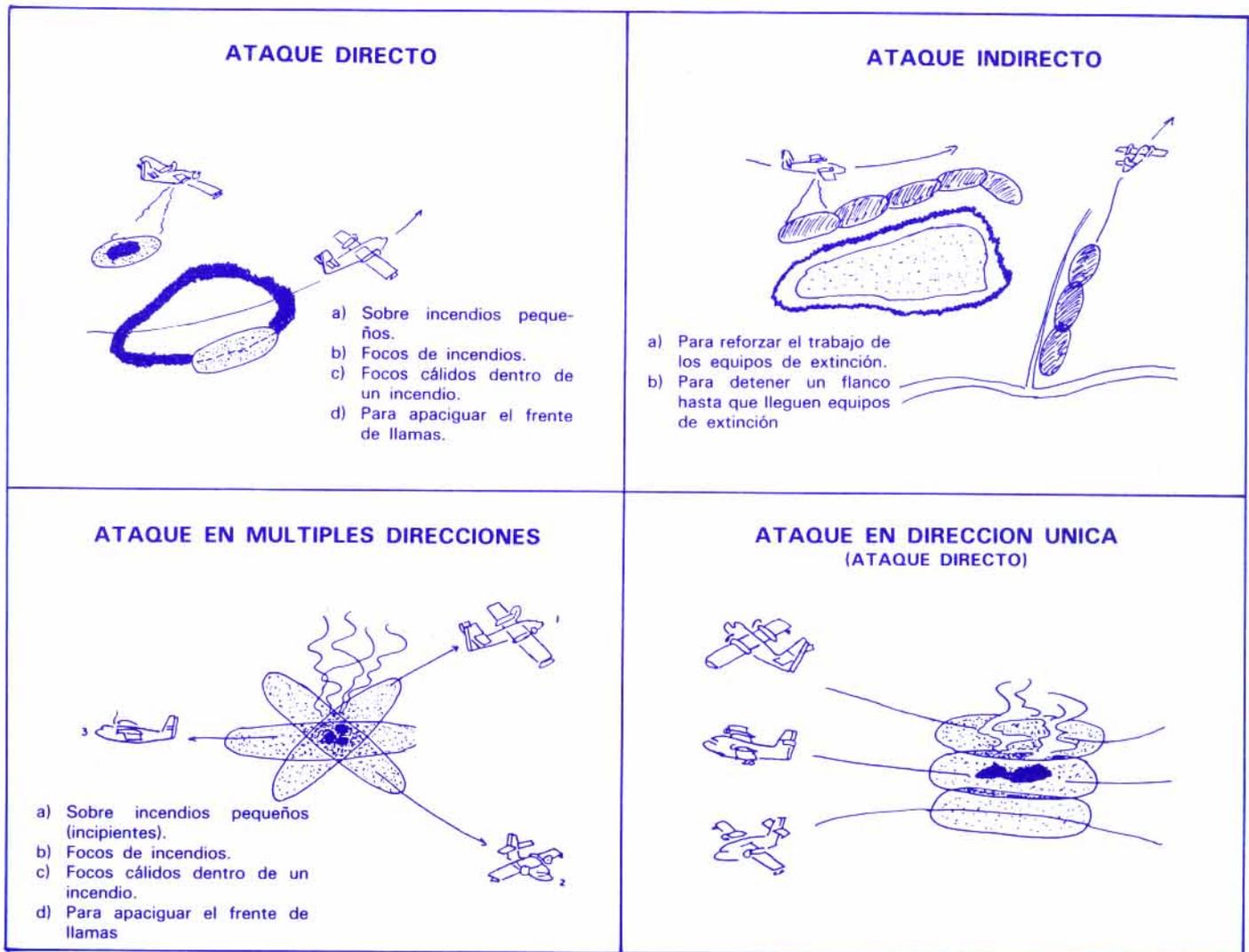
Provincias	AÑOS													Total
	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	
La Coruña	12	46	33	34	88	107	21	38	37	15	61	12	6	510
Lugo	9	13	12	55	16	21	—	9	36	80	5	33	15	304
Orense	13	32	7	72	42	14	12	16	67	33	24	56	9	397
Pontevedra	10	33	40	60	113	91	69	57	173	80	193	114	32	1.065
Total	44	124	92	221	259	233	102	120	313	208	283	215	62	2.276

NUMERO DE DESCARGAS SOBRE INCENDIO

1.ª Inspección Regional

Provincias	AÑOS													Total
	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	
La Coruña	51	472	350	291	993	1.130	217	272	406	137	729	122	53	5.223
Lugo	58	101	123	540	111	124	—	90	244	588	46	246	98	2.369
Orense	90	332	59	752	407	105	77	111	667	205	238	504	46	3.593
Pontevedra	50	287	281	486	1.064	996	558	601	2.089	658	2.439	1.170	301	10.950
Total	249	1.192	813	2.069	2.575	2.325	852	1.074	3.406	1.588	3.452	2.092	498	22.135

FORMAS DE ATAQUE AL FUEGO



de esta manera su tributo de servicio y lealtad a la Patria.

En el año 1977, durante la colaboración en la extinción de incendios en las provincias de Guipúzcoa y Valencia, otros dos aviones causan baja en la misma por accidentes sufridos en la desembocadura del río Bidasoa y en el puerto de Valencia, sin que por fortuna existan pérdidas humanas.

El día 3 de junio de 1978, el 404 Escuadrón ha tenido el alto honor de que Su Majestad la Reina doña Sofía y S. A. R. el Príncipe de Asturias presidieran los actos de la celebración de las diez mil horas de vuelo de la unidad.

Durante el año 1979 se han adquirido siete aviones más de este tipo, por lo que a partir de este año el Escuadrón cuenta con 14 aviones UD-13.

Cabe destacar el año 1979 como el de mayor actividad del Escuadrón en la lucha contra los incendios forestales, ya que solamente en la extinción de los mismos realiza 2.986,15 horas de vuelo y efectúa 8.100 lanzamientos de agua.

En mayo de 1980, dada la entidad del 404 Escuadrón, pasa a denominarse 43 Grupo de FF. AA.

El 12 de octubre de 1980, y cuando colabora en la extinción de un incendio de la provincia de Alicante, otro avión sufre un accidente cuando efectuaba el despegue en el embalse de Beniarrés, y como consecuencia del mismo fallecen el primer piloto y el mecánico del vuelo, resultando con graves heridas el segundo piloto.

El 2 de marzo de 1981, y cuando efectua-

ban su misión de entrenamiento e instrucción en el embalse de Buendía (Cuenca), otro accidente cuesta la vida a los cuatro componentes de la tripulación.

Durante estos años, la actividad desarrollada por el 43 Grupo ha sido reconocida y recompensada con 64 cruces del Mérito Aeronáutico, tres menciones honoríficas, 61 encomiendas del Mérito Agrícola, primera placa de oro al Mérito Agrícola, placa de plata de la excelentísima Diputación Provincial de Madrid, placa de plata de Fomento de Turismo de Palma de Mallorca, placa de plata de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes, placa de plata de la Xunta de Galicia, óscar de oro de la Comunicación a la mejor defensa de la naturaleza, así como un gran número de felicitaciones de organismos oficiales, particulares y personas de distinta condición social.

HORAS VOLADAS SOBRE INCENDIO

1.ª Inspección General

Provincias	A Ñ O S	
	82	83
La Coruña	25,45	10,00
Lugo	94,55	42,40
Orense	158,35	23,40
Pontevedra	239,10	64,15
Total	518,25	140,35

2. FUNCIONAMIENTO Y COMPOSICION ACTUAL DEL 43 GRUPO

Las actividades del 43 Grupo se centran en la extinción de incendios forestales, para lo cual se trabaja en estrecha colaboración

con el ICONA. Las bases de esta labor conjunta vienen determinadas por el protocolo de julio del 81 firmado entre el Ejército del Aire y el ICONA, que viene a actualizar el primitivo acuerdo entre el Ministerio del Aire y el de Agricultura y que se cumplimenta con la «Carta de acuerdos sobre normas y procedimientos».

De este protocolo podemos señalar como puntos de interés general los siguientes:

a) La forma de actuación de la unidad será: bombardeo de agua, vigilancia, reconocimiento y transporte de personal y material.

b) Los dos servicios a prestar por el 43 Grupo pueden ser de dos tipos: servicios imprevistos y servicios previstos.

c) Los servicios imprevistos son los solicitados durante las estaciones del año en que la probabilidad de incendios es reducida, y los que pueden surgir son atendidos desde su base principal de estacionamiento (Torrejón).

d) Los servicios previstos son los realizados durante la época del año en que la probabilidad de incendios es mayor, y para ello la unidad despliega parte de sus aviones en bases secundarias (Reus, Santiago de Compostela, Palma de Mallorca y Jerez de la Frontera).

e) Las peticiones de cooperación de los aviones UD-13 del 43 Grupo habrán de hacerse a través del ICONA.

3. PERSONAL

El personal de que consta la unidad viene detallado en el siguiente cuadro:

Pilotos	42
Mecánicos vuelo	21
Otras especialidades	10
Mecánicos tierra	20
Soldados	24
Núm. total	

El trabajo del personal de mantenimiento es agotador durante la época alta de incendios. La unidad trata de mantener el 75 por 100 de aviones operativos, y para ello, a veces, es necesario trabajar incluso por la noche, intentando recuperar aviones para el día siguiente. Los hangares se convierten en auténticos hospitales de primera línea, donde más de una vez los pilotos y los mecánicos de vuelo (estos últimos casi siempre) han

Provincias en las que se actuó en extinción de incendios, con expresión del número de actuaciones y cargas lanzadas

(Hasta el 31 de diciembre de 1983)

Provincia	Actuaciones sobre incendio	Cargas de agua lanzadas
La Coruña	510	5.223
Lugo	304	2.369
Orense	399	3.609
Pontevedra	1.065	10.950
Asturias	97	764
Santander	7	26
Segovia	2	4
Avila	127	966
Guipúzcoa	8	102
Vizcaya	10	58
Alava	1	9
Navarra	5	36
Huesca	113	953
Zaragoza	30	276
Teruel	27	150
Lérida	69	656
Gerona	193	1.635
Barcelona	164	1.340
Tarragona	730	5.821
Baleares	432	4.827
Castellón	154	751
Valencia	609	3.390
Alicante	95	693
Albacete	11	92
Murcia	6	35
Córdoba	39	297
Jaén	11	59
Granada	92	945
Málaga	123	963
Cádiz	159	1.185
Huelva	207	1.383
Sevilla	45	329
Cáceres	142	1.320
Badajoz	2	8
Madrid	68	629
Guadalajara	19	173
Cuenca	98	775
Ciudad Real	4	9
León	3	8
Zamora	12	73
Salamanca	19	146
Palencia	6	54
Tenerife	12	65
Ceuta (Cádiz)	4	35
Portugal	9	124

ACTUACIONES SOBRE INCENDIOS

4.ª Inspección Regional

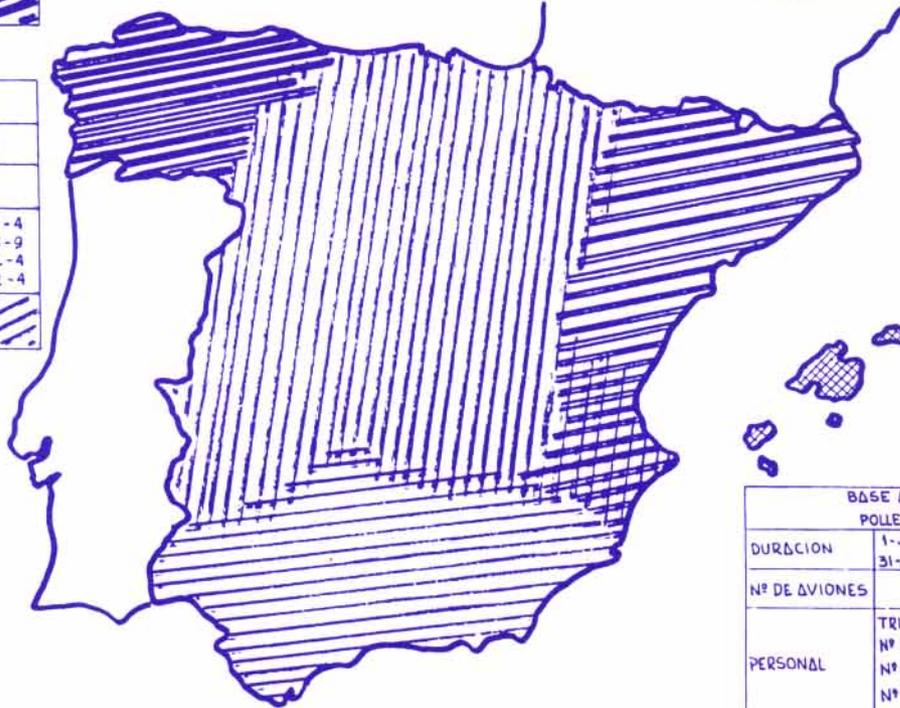
Provincias	AÑOS													Total
	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	
Lérida	—	—	—	—	—	—	—	13	4	36	—	—	16	69
Gerona	3	—	34	5	1	2	—	—	33	7	1	9	98	193
Barcelona	—	—	9	9	1	—	—	3	13	8	4	78	39	164
Tarragona	—	—	2	52	6	105	6	65	188	138	35	64	69	730
Total	3	—	45	66	8	107	6	81	238	189	40	151	222	1.156
Baleares	—	—	—	28	23	25	5	34	66	59	71	16	105	432

BASE AUXILIAR SANTIAGO DE COMPOSTELA	
DURACION	15-JULIO-84 15-SEPTIEMBRE-84
Nº DE AVIONES	2-3
PERSONAL	TRIPULACIONES 4-6 Nº PILOTOS 9-13 Nº MECANICOS V. 4-6 Nº MECANICOS T. 4-6
ZONA A CUBRIR	

BASE PRINCIPAL 43 GRUPO TORREJON DE ARDOZ	
DURACION	TODO EL VERANO
Nº DE AVIONES	7-1
MISIONES	CUBRIR ZONA APOYO RESTO DE ESPAÑA

BASE AUXILIAR REUS	
DURACION:	15-JUNIO-84 Nº DE AVIONES 2 31-AGOSTO-84
PERSONAL	TRIPULACIONES 4-5 Nº PILOTOS 8-10 Nº MECANICOS V. 4 Nº MECANICOS T. 4
ZONA A CUBRIR	

BASE AUXILIAR JEREZ DE LA FRONTERA	
DURACION	15-JULIO-84 15-SEPTIEMBRE-84
Nº DE AVIONES	1-2
PERSONAL	TRIPULACIONES 2-4 Nº PILOTOS 5-9 Nº MECANICOS V. 2-4 Nº MECANICOS T. 2-4
ZONA A CUBRIR	



BASE AUXILIAR POLLENSA	
DURACION	1-JULIO-84 31-AGOSTO-84
Nº DE AVIONES	1
PERSONAL	TRIPULACIONES 2 Nº PILOTOS 4 Nº MECANICOS V. 2 Nº MECANICOS T. 2
ZONA A CUBRIR	

tenido y tendrán que echar una mano al personal de mantenimiento en tierra para acelerar las revisiones o las reparaciones.

Todos estos esfuerzos se traducen en el siguiente resumen de actividades hasta la fecha del 31-12-83:

Total horas voladas	35.338
Total tomas de agua	18.674
Total cargas de agua	85.971
Núm. litros de agua arrojados al fuego	515 millones

En 1971 llegan a España los dos primeros aviones CL-215 para cooperar en la lucha contra incendios

4. DESCRIPCION DEL AVION

Los 12 aviones CL-215 (Canadair), cuya denominación española es la de UD-13, son de construcción canadiense y diseñados especialmente para la lucha contra incendios forestales.

Sus características principales son:
Avión especial diseñado para la extinción de incendios forestales mediante bombardeo de agua y para misiones secundarias de

NUMERO DE DESCARGAS SOBRE INCENDIO

4.ª Inspección Regional

Provincias	AÑOS													Total
	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	
Lérida	—	—	—	—	—	—	—	129	32	387	—	—	108	656
Gerona	36	—	210	39	2	41	—	—	340	56	5	55	851	1.635
Barcelona	—	—	30	86	8	—	—	13	107	43	17	689	347	1.340
Tarragona	—	—	16	406	36	932	31	597	1.264	999	241	608	691	5.821
Total	36	—	256	531	46	973	31	739	1.743	1.485	263	1.352	1.997	9.452
Baleares	—	—	—	174	194	234	35	502	754	618	659	228	1.429	4.827

transporte, salvamento, fumigación, vigilancia costera, etc.

Dimensiones

Envergadura	28,60 m.
Longitud	19,82 m.
Altura	8,92 m.
Superficie alar	100 m ²

Propulsión

Dos motores Pratt and Whitney R-2800 CA3, de 2.100 BHP, de 18 cilindros en doble estrella.

Velocidad

Máxima operativa	188 Km.
De crucero	145 Km.
De maniobra	115 Km.
Mínima control	86 Km.

Autonomía

En misión S. A. R.	12,30 horas
En extinción	5,00 horas

Pesos

	Libras
Máximo al despegue (en tierra y en agua)	43.500
Máximo al aterrizaje (en tierra) ..	34.400
Máximo al aterrizaje (en agua) ..	39.000

*En la actualidad,
el escuadrón contra
incendios dispone
de 12 aviones CL-215*

Carga de agua

Dos depósitos de 6.000 libras cada uno. Este avión presenta las siguientes limitaciones y ventajas:

4.1. Limitaciones

1. Por falta de sistema de dilución de aceite, la puesta en marcha del avión no puede realizarse con temperaturas inferiores a cinco grados centígrados.

2. La actuación del avión se hace prohibitiva:

- En agua, con viento de 12 kilómetros y cruzado 90 grados.
- En tierra, con viento de 22 kilómetros y cruzado 90 grados.
- Con fuertes turbulencias.

3. Debido al excesivo esfuerzo al que se someten los aviones, éstos deben entrar en revisión cada cuarenta horas.

4.2. Ventajas

a) Atacar el incendio rápidamente antes de que pueda adquirir gran tamaño y violencia.

b) Atacar incendios localizados en terrenos inaccesibles para los equipos de tierra.

c) Descargar grandes cantidades de agua o retardantes químicos sobre el incendio, todo ello en cortos intervalos de tiempo.

d) Cambiar rápidamente de un incendio a otro, extinguir focos iniciales y lejanos entre sí y proteger hombres y material.

DESPLIEGUE DE AVIONES

Años	Aviones/Días	Destacamentos				
		Santiago	Reus	Jerez	Valencia	Palma
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

6. CAMPAÑA DE INCENDIOS VERANO 84

Comienza el despliegue del 43 Grupo el día 15 de junio con el desplazamiento de dos

HORAS VOLADAS SOBRE INCENDIO

4.ª Inspección Regional

Provincias	AÑOS	
	82	83
Lérida	—	58,35
Gerona	25,00	290,00
Barcelona	237,25	125,50
Tarragona	177,45	232,00
Total	440,10	706,25
BALEARES ...	49,35	290,50

aviones Canadair y su correspondiente servidumbre en hombres y material de mantenimiento a la base secundaria de Reus, y los demás desplazamientos está previsto que se realicen el día 1 de julio, tal y como se especifica en el anexo.

La retirada de la última base secundaria se realizará el día 15 de septiembre (Santiago de Compostela), siempre y cuando las condiciones meteorológicas u otros agentes favorables a la producción de incendios forestales no aconsejen que se prolongue el estacionamiento de los aviones en sus bases secundarias.

La base aérea de Torrejón (base central del 43 Grupo) abarca las misiones de cobertura directa de la zona central, y al mismo tiempo sirve de apoyo para el resto de las bases secundarias en caso de necesidad en algún momento determinado del verano.

En el mapa anexo vienen indicados de forma resumida los cuadros operativos previstos para cada base secundaria, así como las zonas aproximadas de cobertura de las mismas. ■