

50 años de la llegada de los aviones Canadair a España

Ricardo Vélez Muñoz
rvelez.incendios@gmail.com

En los años 60 del pasado siglo, la importancia del impacto negativo de los incendios forestales en los ecosistemas comenzó a hacerse evidente por toda España. Ello se tradujo para la Administración forestal en la necesidad de establecer un plan de acción que hiciera frente a un problema al que hasta entonces no se había prestado mucha atención. El primer paso fue la aprobación en 1968 de una Ley de incendios forestales, que establecía un marco legal para el desarrollo de un sistema de prevención y extinción adecuado técnicamente y proporcionado a la intensidad del problema.

Junto con el desarrollo de medios de personal y mecánicos para la extinción de los fuegos por tierra, se consideró interesante la experimentación de medios aéreos para lanzamiento de agua sobre los incendios, actividad sobre la que se disponía de información procedente principalmente de Norteamérica. En España, existía una flota numerosa de aviones de fumigación con capacidades de carga que no superaban los 800 l, pero disponibles para la experimentación de la lucha desde el aire. A la vez, se tenía noticia de que Francia estaba tramitando la compra de un avión anfibia Canadair CL-215, que iba a ser trasladado a Europa para probarlo.

Con estos datos, en 1969, el Ministerio de Agricultura promovió un contrato para probar aquel año varios aviones de fumigación más el avión anfibia citado durante la época de peligro. El anfibia llegó a España a principio del verano y se le envió al Aeropuerto de Santiago de Compostela, como base de trabajo, contando con que no le faltaría tarea, dado el elevado número de incendios que ya entonces se producían en el Noroeste de la Península, así como la posibilidad de carga de agua en las rías y en los numerosos embalses del interior.



Los resultados de la prueba no fueron precisamente espectaculares. Las tripulaciones canadienses no estaban acostumbradas a trabajar acudiendo a los numerosos incendios simultáneos típicos de aquella zona. El personal encargado del despacho del avión, preocupado por lo elevado del coste de la hora de vuelo, tardaba en decidir las salidas.

Tampoco se sabía que el avión necesitaba paradas para mantenimiento, que podían coincidir con los momentos de mayor número de incendios que requerían atención. Además, en una toma de agua en una ría, un tronco flotante rompió una pala de una hélice. El avión regresó a su base, pero el repuesto para la reparación tuvo que venir desde Canadá y tardó una semana, durante la cual se produjeron numerosísimos fuegos que fueron atendidos por las cuadrillas forestales, pero sin apoyo aéreo. En el mes de septiembre, con el resto de horas contratadas, se programó un vuelo por toda España para visitar embalses y comprobar si eran adecuados para las operaciones de carga de agua del anfibia. Como yo era el más joven del Servicio y el último que había llegado, me tocó acompañar a los canadienses en ese vuelo, que duró varios días, pero que resultó positivo para futuras operaciones.

Aprendimos todos mucho en aquel verano de 1969 y, aunque se programó en 1970 la prueba de otro avión, el Twin Otter, se concluyó que el apoyo aéreo era útil para