

# Combatre el foc des de l'aire

## Tractors aeris, les potents eines que vigilen i ataquen les flames

Ecoltar les paraules d'un pilot d'extinció d'incendis, la seva feina, els seus vols, els seus destins... evoca, sense cap mena de dubte, els temps de la Latécoère i les gestes dels pioners de l'aviació. Un pilotatge molt manual, la importància de les sensacions, la llibertat, una vida laboral espartana, la passió pel vol, un canvi d'hemisferi anual, una travessia oceànica i un salt sobre els Andes no poden fer altra cosa que fer volar la imaginació i fer pensar en aventurers com Didier Daurat, Antoine de Saint-Exupéry o Jean Merdoz.

Text > **DAVID GARCÍA ALGILAGA**, historiador

**C**ada temporada, cada estiu, unes pesades i potents aus migratòries metàl·liques de color groc ens visiten i nien en els nostres aeròdroms. Són els Air Tractor AT802, de les companyies que contracten la Generalitat de Catalunya i el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA) per a les tasques d'extinció d'incendis. Arriben a Sabadell (on tot l'any trobem la presència de dos apa-

rells de la modalitat amfibi), Igualada, Reus i Empuriabrava. Per a aquest darrer destí, LEAP, en terminologia aeronàutica, el MAPAMA contracta dos d'aquests AVA (Avió de Vigilància i Atac) de tipus terrestre.

Toni H., rosinc amb més de vint anys d'experiència en el món aeronàutic, darrerament ha estat un dels dos pilots destinats a l'aeròdrom empordanès. La seva (quasi) obsessió és combatre el foc. Durant molts anys ho va fer com a

bomber. Des del 2011, ho fa des de l'aire, com a pilot. És una combinació perfecta que uneix les seves dues passions. Ell ens descobreix aquesta eina de treball aeri amb què combat les flames, i la vida dels pilots (més aviat aviadors) que la fan treballar. Els Air Tractor són monomotors, d'un o dos tripulants, terrestres o amfibis (amb flotadors, versàtils, per operar des de terra o des d'aigües calmades d'un estany, embassament o mar tranquil·la), amb una potència de 1.400/1.500 CV, i amb un dipòsit, al morro, entre el motor i la cabina, amb una capacitat de 3.000 litres per a aigua, retardant de flama o espuma, segons el tipus de foc que hagin d'apagar.

Durant la seva primera campanya, va haver de fer front a un gran repte: el foc de l'Empordà. Vuit hores al dia, el màxim que la legislació permet, dedicades a lluitar contra un monstre agitat per la tramuntana. Però, afortunadament, no tot són grans incendis. També hi ha els vols de manteniment o de ruta, que es fan al migdia, de freqüència variable en funció del risc existent. Consisteixen en un vol de vigilància pel territori, durant el qual sempre troben alguna *cosa* a ex-



>> Air Tractor a la capçalera de la pista 35 LEAP en una campanya a l'hemisferi nord. (Autoria: DAVID GARCÍA ALGILAGA)



>> Cabina d'un Air Tractor encarant la línia de foc. (Autoria: TONI HERRUZO)

tingir. Els incendis sempre són sinònim de risc. Fum, vent, temperatura... és una barreja perillosa per treballar des de l'aire quan hi entres pesat, t'acostes a la línia de foc, deixes anar la càrrega i en surts lleuger enmig de poderoses turbulències calentes verticals. La seva tasca és molt útil, bàsica per controlar un incendi forestal, i és paral·lela a la que realitzen els mitjans terrestres. I durant l'espera, a terra, a l'aeròdrom, viuen l'avorriment en precàries instal·lacions temporals, lluny del que molts es podrien pensar basant-se en una tergiversada experiència cinèfila, i molt a prop de la realitat dels aviadors que obrien rutes aèries durant els anys vint i trenta del segle passat.

### Com les aus migratòries

Amb el canvi d'estació, com les aus migratòries, es preparen per viatjar. Quan s'acaba la temporada d'incendis a l'hemisferi nord, comença a l'hemisferi sud, i és que aquestes empreses, i aquests avions, són globals, i aprofiten al màxim les seves prestacions. El salt (*el ferri*, com l'anomenen ells) d'Espanya a Xile es fa en cinc dies, en cinc etapes, en cinc vols, durant els quals el paisatge i el clima van canviant. D'Andalusia a les Canàries, d'aquelles illes a unes altres, al Cap Verd, a Isla de Sal, després Atlàntic pur fins a Recife (Brasil), el llarg vol fins a Asunción (Paraguai) i, finalment, el darrer trajecte fins a Concepción (Xile).

Cadascun d'aquests trams, com si es tractés d'un joc de videoconsola amb diferents nivells de dificultat, repta l'aviador amb un obstacle diferent. Durant el primer tram, el vent. La calma i la visibilitat reduïda, per la proximitat del Sàhara, confonen fins i tot l'horitzó, i provoquen cansament durant el segon tram. Al llarg de la (solitària) travessia de l'Atlàntic, volant en la franja de baixes pressions del cinturó intertropical, conegut com ITCZ (Intertropical Convergence Zone), les turbulències són l'enemic a batre. Per superar amb solvència el quart tram, l'enlairament ha de ser ben d'hora ben d'hora, per evitar les tempestes de creixement vertical



>> L'Air Tractor en una pista agroforestal inhòspita en una campanya a l'hemisferi sud. (Autoria: TONI HERRUZO)



>> El salt dels Andes, cinquena etapa del viatge entre una campanya i una altra. (Autoria: TONI HERRUZO)

que la humitat i la calor de la zona generen. I per acabar, el repte més gran, els Andes, l'altitud i l'oxigen, dos elements a tenir en compte per finalitzar el viatge.

Una vegada a Xile, ràpidament, els pilots amb els seus Air Tractor volen fins a la curta i precària pista agroforestal assignada, i es posen a treballar, formant equip amb un mecànic i un

ajudant de pista, des d'instal·lacions inhòspites enmig del no-res, lluny de la família, durant períodes de quasi tres setmanes. La vida és dura, però la feina és motivadora per a un pilot aviador que sent passió per un vol a l'antiga amb constants nous reptes a superar amb habilitat i intuïció.

A l'Amèrica del Sud, l'estratègia és lleugerament distinta. El motiu de la

contractació també, però l'objectiu és el mateix: apagar foc des de l'aire en col·laboració amb els efectius terrestres. Si a Europa el contractant és un ens públic, que necessita tenir eines per lluitar contra un enemic per un interès general, a Xile el contractant és una empresa privada que té cura dels seus propis interessos amb un rerefons clarament econòmic. Passen a formar part d'un



>> Columna de fum d'un incendi forestal vist des d'un Air Tractor. (Autoria: TONI HERRUZO)



>> Una base xilena afectada directament pel fum d'un incendi. (Autoria: TONI HERRUZO)

engranatge empresarial a la recerca de la minimització de les pèrdues. El negoci a preservar és el forestal, i el bé a protegir és, sobretot, el *Pinus radiata*, espècie de la família de les pinàcies, caracteritzat pel seu ràpid creixement i per la qualitat de la seva fusta. Les grans empreses forestals que exploten aquest cultiu inverteixen grans recursos en l'extinció dels incendis que posen en perill la seva indústria. Per aquest motiu, han ideat una estratègia efectiva a partir d'una precoç detecció i una ràpida i efectiva intervenció: així que una de les moltes torres de vigilància distribuïdes pel territori localitza una columna de fum, dona tot tipus d'informació: *fundo* afectat, color del fum, intensitat de les flames, vent dominant... A partir d'aquí es triangula la ubicació exacta i la sala de coordinació facilita als mitjans aeris la informació rebuda i els dona el rumb corresponent perquè es puguin dirigir al foc. En pocs minuts els avions estan bombardejant les flames amb el producte adequat, i les brigades aerotransportades són enviades per intentar eliminar el perill abans que sigui massa tard i el focus es converteixi en un gran incendi.

La gestió és molt bona, però l'amenaça, durant els darrers anys, ha crescut exponencialment, circumstància que ha provocat que la lluita sigui constant i els incendis, descomunals. A banda del motiu aparent, els incendis a Xile han augmentat en nombre i intensitat per l'acció humana, per l'acció del poble maputxe, que reclama part del pastís que genera l'explotació de les que havien estat les seves terres. Aquesta reivindicació ha derivat en un conflicte en què el foc és una arma habitualment utilitzada, i que per a molts s'emmarca dins d'un tipus de terrorisme forestal. La gran quantitat de focus col·lapsen els recursos i generen immensos incendis que cremen milers d'hectàrees i que omplen l'espai aeri d'un fum tan dens que limita la visibilitat i impossibilita el vol.

Aquesta lluita s'ha fixat també en els mitjans que combaten els focs, fet que ha comportat un augment significatiu del risc per als pilots. Trets contra els avions en vol i atacs contra les mateixes bases han comportat haver de blindar avions, aprofitant l'experiència dels colombians que fumigaven les plantacions de coca, i haver de ser protegits, i a vegades rescatats, pel mateix exèrcit. Aquestes situa-

cions confirmen la deriva bel·licosa del problema i dibuixen un escenari que fa que els pilots d'extinció d'incendis es replantegin si el que reben, econòmicament i personalment, paga la pena davant l'augment de les exigències i els perills.

#### Monocultius forestals

A Xile, les potents indústries forestals controlen els monocultius de *Pinus radiata*, originari de Califòrnia, i d'eucaliptus, dues espècies controvertides per la seva relació amb els incendis forestals i l'eliminació dels boscos naturals.

#### Latécoère - Aéropostale

El somni de Pierre-Gorges Latécoère, crear una companyia aèria comercial unint Europa i l'Amèrica del Sud a través d'Àfrica, es va iniciar el 1919 connectant Tolosa i Casablanca, passant per Barcelona, i va culminar el 1929, salvant els Andes i aterrant a Xile.