



Pilotos de lucha contra los incendios al límite

El sobreesfuerzo que los pilotos de extinción de incendios forestales realizan año tras año no es admisible. Ni la experiencia acumulada, ni la vocación de servicio, ni el compromiso con la actividad que realizan compensan las carencias y deficiencias de un sector que requiere una profunda revisión y una vertebración adecuada.

Un verano más -ya no es una excepción- la cantidad y gravedad de los incendios que ha sufrido nuestro país han llevado a las tripulaciones al límite de horas de vuelo -8 horas de vuelo al día y 80 horas de vuelo en 28 continuados-, tensionando al máximo los dispositivos ante la falta de pilotos que puedan hacer relevos para facilitar la necesaria continuidad de las operaciones de emergencia, así como unos turnos de descanso y recuperación adecuados.

A esta acumulación de actividad y su consiguiente impacto en la seguridad operacional, se suman las dificultades logísticas y la deficiente planificación de los operadores y responsables de este servicio, que se traduce en bases de extinción de incendios sin los recursos necesarios para atender a aeronaves y tripulantes, con problemas básicos de alojamiento y alimentación o los desplazamientos continuos por diferentes bases y comunidades autónomas, factores que generan incertidumbre, inestabilidad y afectan negativamente al descanso y a la recuperación psicofísica de los tripulantes.

El reparto de competencias -autonómicas y estatal-, las carencias regulatorias y la falta de relevo generacional han agravado el deterioro del sector de lucha contra los incendios, un deterioro que sufren los profesionales de primera línea y que requiere soluciones cuanto antes; desde los aspectos más básicos, como garantizar alojamiento, comida o aseo personal de las tripulaciones, hasta medidas estructurales que vertebren la actividad.

Incorporar pilotos a esta disciplina requiere tiempo y formación, dada la alta

especialización necesaria. Ya existen propuestas para crear un centro que permita compartir y unificar conocimiento y facilite el acceso de nuevos profesionales.

Regular adecuadamente los periodos de actividad y descanso de las tripulaciones de vuelo teniendo en cuenta las limitaciones del factor humano y las condiciones de fatiga que influyen directamente en la seguridad de las operaciones aéreas es otro factor clave. Se viene trabajando en esa regulación desde hace años y urge disponer de una norma clara y segura.

A lo largo de los últimos meses, el COPAC ha recibido información de los colegiados sobre la improvisación en el desarrollo de las operaciones, problemas en la coordinación aérea, traslados continuos de una base a otra sin reparar en la necesaria comida, el lugar de descanso o el desplazamiento tras su periodo máximo de actividad diario. Reclamamos una vez más la implicación y el compromiso de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), el Ministerio de Transición Ecológica, las comunidades autónomas y los operadores aéreos para regular, planificar y gestionar adecuadamente una actividad que no puede sostenerse con el sacrificio continuo de los profesionales de primera línea y que, respecto a la operación aérea, requiere contar con el conocimiento aeronáutico y operacional de los pilotos -especialmente los egresados en gestión y planificación de la operación aérea- de cara a un adecuado dimensionamiento y ejecución de la actividad.

Prestar un servicio de emergencia no puede ser sinónimo de desorganización y escasez de medios; debe ser todo lo contrario. Sólo desde la planificación, la dotación de medios humanos y materiales suficientes y adecuados y la regulación se puede prestar un servicio imprescindible para la sociedad que debe ser seguro, eficaz y eficiente.

Carlos San José, decano del COPAC