

Apagar un incendio desde el aire no es un paseo

Contra el riesgo, la abrupta geografía y el viento, los aviadores de Sancti Spíritus han prestado un valioso servicio para contribuir a sofocar el incendio forestal en la zona de Pinares de Mayarí

delante, voló la cuadrilla de los tres M-18 con una tripulación integrada por tres pilotos y cuatro técnicos hasta el aeropuerto de la ENSA, en Bayamo, que funcionaría como la pista madre, porque para las operaciones directas en el incendio se escogió el aeródromo de San Germán, una pista de tierra donde los aviadores espirituanos se pusieron otra vez el traje de bomberos del aire y hasta bebieron de su polvo.

Dada la situación excepcional, la cuadrilla fue autorizada a despegar de Bayamo casi sin asomar el amanecer; apuraba ganar tiempo para esa travesía diaria de 20 minutos hasta San Germán. Allí esperaba siempre el dispositivo responsabilizado con la carga de agua y ya al filo de las 6:30 a. m. los aviones volaban para el incendio.

“Primero se hizo una patrulla forestal, un vuelo de reconocimiento en un AN-2 de la flota de Bayamo, donde nos montamos y fuimos a la zona de Mensura Piloto, un lugar de mucho bosque forestal, ahí estaba prendido el fuego; nos fueron dando las indicaciones de por dónde ir combatiendo las llamas. Ese mismo día empezamos a tirar agua, pero hubo que parar porque el viento era muy fuerte. Al otro día volvimos, estuvimos tirando agua hasta que regresamos el 2 de marzo, y partió otra dotación a continuar el trabajo”, así lo describe Alexei Morales Astencio, piloto desde hace 33 años.

La dotación hizo ocho líneas de vuelo en la pista de San Germán y cada travesía exigía concentración, deparaba riesgo. “Apagar un incendio desde el aire no es un paseo, siempre es tenso —declara el piloto Morales Astencio—. Había que coger 1 000 metros para pasar

por arriba de unos picos, después descender, meterte en la meseta, hubo momentos en que la turbulencia y los vientos eran fuertes, se paraba, y cuando mejoraban las condiciones, volvíamos.

“El agua se tira por una compuerta inferior, sobran 2 segundos para soltar la carga, lleva un procedimiento, no meterte dentro del humo, más bien de frente al viento o una componente delantera que no exista peligro ni para el piloto ni para el avión. En la pista cargar el agua al avión tardaba 3 minutos; lo que más demoraba era la travesía de San Germán a donde estaban los focos del incendio, hubo zonas donde tiramos agua en la Sierra de Cristal a 60 kilómetros; pienso que el trabajo de los M-18 fue útil, porque donde cae esa agua, si no ensopa, refresca”, relata el piloto.

NADIE EXTINGUE EL FUEGO SOLO

Con 55 años en el mundo de la aviación agrícola, el técnico Enrique Villegas Alonso se ha vuelto la retaguardia más segura para cuanta operación se le pone delante a la flota aérea espirituana. Integrar la primera dotación para el incendio de Mayarí fue como mandar en el grupo al padre de los pilotos. “Uno los ve crecer y los quieres como un familiar allegado”, dice con la emoción retratada en los ojos.

“Donde mismo ocurre este incendio, años atrás hubo otro que nos tocó también, lo que este está muy extendido. Lo de nosotros es asegurar técnicamente el avión, porque la maniobra más dura la hace el piloto, pero esa operación lleva una retaguardia fuerte, nadie solo puede extinguir el fuego”, sentencia.

Asegura Villegas Alonso que siempre había tensión en el aeródromo de San Germán, “porque las desfavorables condiciones meteorológicas y geográficas hacían peligrosos los vuelos; además, son mis compañeros de muchos años, había momentos en que la nave despegaba que se te perdía en medio del polvo; luego ver que descargó la carga y viró bien, ahí está el éxito de la extinción, y tiramos agua sobre las llamas hasta donde se podía”, destaca.

El primer destacamento espirituano acumuló en ocho días de operaciones cerca de 70 horas de vuelo en función de apagar el incendio de grandes proporciones. Una labor que el piloto Lester Pérez Sánchez —con más de tres décadas en el oficio— no la considera una proeza, como si sobrevolar las alturas de Mayarí fuese igual a fumigar los arrozales de Sur del Jibaro en la llanura de La Sierpe. “Es lo que nos toca por la profesión; miedo no hay; tensión, sí, porque para mí apagar el incendio es el vuelo más difícil que hacemos nosotros”.

La vida de Lester Pérez está tan entrelazada al M-18 que, sentado en la sala de su casa, narra el vuelo como estuviera en ese instante tirando agua sobre el fuego.

“Siempre uno quiere pegarse lo más que pueda al incendio, tratar de dar en las llamas o donde los forestales te dicen que apliques. Muchas veces los que iban en el AN-2 te decían: ‘Buen tiro. Oye, eso es’; son cosas que te hacían sentir bien, para eso estábamos allí. Viví una experiencia fuerte, es un incendio exigente en todos los sentidos, había que tener en cuenta muchas cosas que no te podían fallar, salí más piloto del fuego de Mayarí”.



Los aviones operaban a mucha altura y en condiciones adversas.

Foto: Juan Pablo Carreras

José Luis Camellón Álvarez

DE tanto sobrevolar candelas, Léster Pérez Sánchez se ha vuelto un bombero del aire; bien lo sabe, porque repetidas veces ha estado en diversos parajes del territorio nacional enrolado en la extinción de las llamas que devoran bosques; por eso, ser convocado a contener el fuego en Pinares de Mayarí no lo sorprendió, aunque no sabía con certeza la magnitud del siniestro. “Estos son los vuelos más difíciles, he estado en otros incendios, pero este estaba bravo, no es lo mismo tirar agua en la montaña que en el llano”.

Así narra a *Escambray* tras volver del incendio que desde hace varias semanas azota la serranía de Holguín. Apenas conoció el interés periodístico, encendió las memorias de la travesía; su mente se trasladó hasta la línea de vuelo, y en su imaginación se vio sentado en la cabina del M-18, aguardando la orden de despegue.

“El especialista forestal nos guiaba desde un AN-2 que volaba más arriba, nos decía dónde tirar el agua, nosotros decíamos si se

podía o no, hubo zonas que, una vez cerca de allí, nos percatábamos de que no podíamos, le contestábamos: ¡Qué va!, ahí está muy difícil, el viento no deja, hay mucho humo. Había lugares muy peligrosos”.

FLOTA APAGAFUEGOS

La Unidad Empresarial de Base Sancti Spíritus, de la Empresa Nacional de Servicios Aéreos (ENSA), concentra actualmente la flota del avión M-18 —también llamado Dromedario—, la única nave de la aviación civil que interviene en Cuba en operaciones de este tipo, la cual, por sus características técnicas, puede emplearse tanto en la extinción de incendios como en labores agrícolas y en cada vuelo lanzar sobre las llamas 1 500 litros de agua.

Aunque en los últimos años el M-18 no reportó participación en los siniestros forestales, la flota espirituana ha regresado a su rol de apagafuegos; en agosto pasado formó parte del dispositivo aéreo que combatió las llamas en la Base de Supertanqueros de Matanzas, y ahora presta un valioso servicio para contribuir a cortarles el paso a las llamas en Pinares de Mayarí. El 23 de febrero, con un AN-2

Topes de Collantes estrena Licenciatura en Turismo

El objetivo de la carrera es formar a profesionales con preparación integral y de esta forma brindar servicios de excelencia

José Lázaro Peña

Como parte del plan nacional de acercar los estudios a la montaña, la Universidad de Sancti Spíritus José Martí Pérez estrenó la carrera de Licenciatura en Turismo en el Complejo Topes de Collantes.

A más de 800 metros sobre el nivel del mar, la nueva especialidad no solo egresará profesionales para el territorio, sino que fortalecerá los conocimientos de los ya graduados en busca de que sean más competentes e integrales.

“La Licenciatura en Turismo se proyecta hacia el desarrollo de este sector estratégico en el territorio espirituano. Una de las grandes ventajas de estos planes es su carácter mixto, pues, por un lado, la asistencia a las aulas propicia la apropiación de conocimientos y, por otro, las prácticas en hoteles permiten a los alumnos combinar lo aprendido en

clases con la experiencia de los trabajadores del sector”, afirmó la decana de la Facultad de Ciencias Técnicas y Económicas Oliurca Padilla García.

El objetivo central de la carrera es formar a profesionales con preparación integral y de esta forma brindar servicios de excelencia en la tercera villa y otros polos turísticos del país.

“Gracias a los planes de estudio —añadió la especialista—, puede afirmarse que los licenciados habrán adquirido habilidades sustanciales que les permitirán planear y coordinar acciones para resolver prácticamente cualquier problema concreto de su profesión.

“Nuestros estudiantes pueden trabajar en agencias de viajes y turoperadoras, oficinas de información turística, alojamiento, alimentos y bebidas, transporte de pasajeros y la renta de autos, agencias publicitarias, oficinas de tipo territorial relacionadas con

el turismo y entidades de ocio y recreación, comercio y logística, productos y consultoría e investigación turística”, explicó Padilla García.

Muchos detalles del plan de la carrera fueron sometidos a la consideración de especialistas y también al criterio de estudiantes sobresalientes. Ello asegura que fuera conformada con una visión horizontal. Se tiene como referencia el currículo base elaborado por la Comisión Nacional de la carrera, donde se hace énfasis en objetivos y contenidos diseñados para su aplicación en los elementos del producto turístico.

Las cualidades del claustro se evidencian en que los profesores poseen habilidades académicas y científicas relevantes, y reconocidos por su experiencia en la formación de profesionales del sector.

Los alumnos son, además, trabajadores del complejo.



Una vez por semana, los trabajadores reciben las clases. /Foto: Cortesía de Oliurca Padilla