

Per il Quebec — un territorio di 1.540.680 km², con estensioni forestali per 68.730.800 ettari — abbiamo parlato con Leo Lejeune, istruttore pilota degli aerei cisterna al Ministero dei Trasporti.

D. *Come è organizzato il vostro servizio anti incendio?*

R. Il problema è di competenza di due Ministeri; quello dei Trasporti per quanto riguarda il servizio aereo, e quello della Terra e delle Foreste per il servizio di protezione. Il servizio di protezione, a sua volta, è affidato a una serie di società private che, in quanto tali, sono in grado di agire con estrema rapidità. Esse sono sovvenzionate dal governo del Quebec, dalle cartiere e dai proprietari di grandi estensioni forestali. Quando queste «società di conservazione» localizzano un incendio, lo segnalano subito via radio alla centrale del Ministero della Terra e delle Foreste (ribattezzato recentemente Ministero dell'Energia e delle Risorse), il quale trasmette immediatamente la richiesta al servizio aereo del Ministero dei Trasporti.

Gli aerei anti-incendio decollano nel giro di 15 minuti dal primo allarme.

Nella stagione degli incendi, sono sempre pronti a partire.

D. *Come riuscite a localizzare subito i focolai?*

R. La provincia del Quebec è divisa in sette zone, la supervisione di ciascuna delle quali è affidata a una *società di conservazione*, che dispone di piccoli bimotori per la ricognizione. La traiettoria di questi giri di perlustrazione viene decisa giorno per giorno sulla base dei rapporti meteorologici che indicano le condizioni atmosferiche (temperatura, umidità, venti, ecc.), e sulla base di dati statistici che indicano come, in determinate condizioni atmosferiche, le probabilità di incendi in una certa zona siano maggiori o minori.

Inoltre, abbiamo un apparecchio elettronico che registra su una carta geografica le scariche dei fulmini in modo che noi possiamo mandar fuori una pattuglia per controllare se il fulmine ha provocato un incendio. Ciascuna *società di conservazione* ha tre aerei in dotazione, il che vuol dire un totale di 21 per tutto il territorio.

Questi aerei, generalmente, sono presi in affitto, su base stagionale, dagli Aeroclub e dalle scuole.

D. *Una volta che il fuoco è stato localizzato e segnalato, cosa avviene?*

R. L'aereo parte per un primo attacco, poi, a seconda della natura e dell'estensione del fuoco, elaboriamo un sistema di coordi-

namento più efficiente. Trasportiamo sul posto in elicottero una squadra di pompieri munita del tradizionale equipaggiamento anti-incendio, come asce, pompe, ecc. Il suo compito è di attaccare il fuoco da terra sotto la guida di un comandante che tiene i contatti con un ricognitore, il quale, restando a quota più alta degli aerei cisterna, li dirige via radio coordinandone gli interventi. L'operazione si svolge in pratica a tre livelli; a terra, da un alto punto di osservazione, e raso terra, dagli aerei cisterna. Per ogni incendio, ci limitiamo ad impiegare un massimo di tre aerei cisterna perché un numero maggiore creerebbe problemi di traffico e li renderebbe meno maneggevoli.

D'altronde i CL-215 hanno un rendimento molto elevato perché possono caricare fino a 4.500 litri, sono molto precisi nella mira e possono rifornirsi velocemente sullo specchio d'acqua più vicino.

D. *In che cosa consiste la vostra flotta anti-incendio?*

R. Usiamo soprattutto i CL-215, anche se disponiamo di sei Catalina. I vantaggi del CL-215 sono notevoli: come ho detto, han-

no un serbatoio molto capiente, possono rifornirsi d'acqua velocemente, sono maneggevoli e stabili anche nel cattivo tempo, possono essere usati di notte, e hanno una *force de frappe* consistente e precisa. Inoltre hanno una lunga autonomia di volo, il che significa che possono mantenere un ritmo intensivo nel momento cruciale.

D. *Quali sono i problemi maggiori che incontrate nell'organizzazione di un simile servizio?*

R. Il coordinamento, l'addestramento e l'adattamento del sistema ai particolari problemi ambientali. Noi abbiamo adottato questo sistema da 21 anni e riteniamo che funzioni bene, ma per avere buoni risultati occorrono velocità, flessibilità e precisione, tutti elementi che si possono acquisire solo dopo un lungo periodo di esperimenti e di prove.

Per l'Ontario — una provincia di 1.068.582 km² con 120.534 ettari di foreste — abbiamo intervistato il comandante dei pompieri, John Goodman.

D. *Come funziona il vostro sistema di avvistamento incendi?*

R. Abbiamo una flotta di piccoli bimotori affidata ad osservatori addestrati nella lotta contro gli incendi e nelle tecniche di avvistamento.

Questi aerei sono mandati in ricognizione secondo una nostra valutazione basata sui pericoli e sui rischi di incendio.

D. *Tra pericolo e rischio, allora, c'è una netta differenza?*

R. Sì, certo. Il «pericolo» si riferisce all'infiammabilità del materiale nella zona: se comincia un fuoco, questo si può estendere velocemente. Queste sono le zone, per esempio, dove, dopo il taglio, rimangono sul terreno molte schegge e trucioli, o dove gli alberi sono stati attaccati dagli insetti e sono seccati. Il «rischio» invece si riferisce alle cause di incendio e esiste maggiormente nelle aree abitate dove la gente, dolosamente o casualmente, giocando o lavorando, può appiccare il fuoco, dove ci sono macchinari che possono provocare incendi o dove i temporali con relative scariche sono più frequenti. Seguendo queste due direttive, noi elaboriamo giorno per giorno un indice delle possibilità di incendio, basandoci sull'*indice canadese del tempo da incendi*, e stabiliamo l'itinerario dei nostri ricognitori.

D. *In che consiste «L'indice canadese del tempo da incendi»?*

R. È un sistema computerizzato che immagazzina dati sul tempo seguendo uno

