

El helicóptero en la Guardia Civil

SUELE ser bastante ingrato el trabajo de todos los que se esfuerzan por conseguir la implantación de medios modernos para problemas antiguos. Los resultados espectaculares sólo se alcanzan cuando se ha trabajado de forma anónima en la creación de una sólida infraestructura. Los logros pueden ser bastante más lentos de lo que nuestra impaciencia es capaz de soportar."

(Cap. Pérez Navas "q.e.p.d.")

HACIA UN NUEVO CONCEPTO OPERATIVO DE LA GUARDIA CIVIL

HASTA hace muy pocos años —en 1962 la Guardia Civil tenía una flota de vehículos que no pasaba de los 1.000— la pareja a pie o a caballo era su forma de trabajo y la "correría" o reconocimiento, combinada con el "apostadero" o la escucha, la modalidad más frecuente de llevar adelante su servicio, mezcla de información y acción.

En estos últimos 20 años el Instituto ha luchado por la modernización de sus medios y procedimientos (informática, automoción, etc.). Mas, una gran renovación de la Guardia Civil creemos haberla iniciado en 1972 con la introducción del helicóptero como sistema operativo.



La gran renovación de la Guardia Civil se inicia en 1972 con la introducción del helicóptero como sistema operativo.

UNA CORTA HISTORIA

ERA septiembre de 1972, cuando, ante la inminente llegada a España de dos helicópteros que la Dirección General había comprado en Alemania, dos Oficiales inician el primer curso de Piloto de Helicópteros para la Guardia Civil. Ahora, casi 18 años después, la situación es muy distinta: tenemos 65 pilotos la mayoría muy cualificados, aquellos dos primeros helicópteros se han aumentado a 24, además, el mantenimiento básico de los aparatos, lo realizan nuestros propios mecánicos y se han sobrepasado las 30.000 horas de vuelo, formando una Unidad importante en la estructura de la Guardia Civil: la Agrupación de Helicópteros, con mando de Coronel por una reciente disposición.

El primer servicio de esta Unidad se prestó en Pamplona (Navarra), el 15 de junio de 1973, con motivo de las alteraciones de orden público producidas por manifestaciones y huelgas de carácter general. El 7 de julio de este año, por dificultades de espacio en Cuatro Vientos, se traslada a la Base de las FAMET, en Colmenar Viejo, y casi simultáneamente se recogen dos nuevos helicópteros en Alemania. En octubre, realiza la Unidad por primera vez un servicio sin asesoramiento, en la provincia de Granada, por unas inundaciones. El 3 de octubre de 1975, aparece la Instrucción General número 3, dando normas para el empleo de los aparatos, normas que en principio fueron muy restrictivas. En este año, se comienza a emplear el helicóptero en acciones antiterroristas, destacando un aparato en el País Vasco y Navarra (5.ª Zona de la Guardia Civil). En el año 1976 los helicópteros se utilizan con la continuidad necesaria para obtener rendimiento en una Unidad de estas características, haciendo servicios de rescate en los Picos de Europa y de protección a personalidades. El 26 de marzo de 1977 se produce el primer accidente, al colisionar un buitre con el aparato HGC-04, rompiendo la cúpula y obligando a efectuar una antirrotación real. El segundo accidente tuvo lugar en julio del mismo año, al golpear contra las rocas las palas del helicóptero HGC-05. En ninguno de los casos hubo daños personales. En 1979 hay un nuevo cambio en la base, trasladándose en esta ocasión a la Base de Torrejón de Ardoz, en las instalaciones del 506 Escuadrón del Ejército del Aire. En el año 1980 el mando de la entonces Sección de Helicópteros, pasa de ser de Comandante a Teniente Coronel. En el año siguiente se comienzan a realizar cursos de vuelo instrumental con el Ejército del Aire. En el año 1982, en abril, por primera vez, se imparte el Curso a Suboficiales y Cabos del Cuerpo, en el Ala 78, en Armilla (Granada). Durante el verano se concentran en los Pirineos y Picos de Europa, helicópteros para rescate de montañeros, y es aquí, cuando, el 30 de agosto, se produce el único accidente mortal, en el que perecen los tres tripulantes de la aeronave, más una espeleóloga inglesa a la que habían rescatado. En octubre intervinieron en aprovisionamientos, evacuaciones y rescates de personas con motivo de las inundaciones habidas en la provincia de Valencia.

A los problemas de aprender a volar, se sumó una reluctancia general de las Unidades a su empleo. Hoy hay Unidades que no pueden trabajar sin él. (Montaña, Antiterrorista, etc.)

El 21 de marzo de 1983, comienza la descentralización, creándose una Unidad permanente en la 5.ª Zona (Logroño), compuesta por dos helicópteros y cinco pilotos, dependiendo a efectos técnicos y de mantenimiento de la Base Central y relativo a servicios, directamente de la Jefatura de la Zona y de la AHSL.

En abril, por Orden General núm. 20 de 16-III-1983, la Unidad pasa a denominarse "AGRUPACION DE HELICOPTEROS DE LA GUARDIA CIVIL". En septiembre se producen las inundaciones en el País Vasco, en la que los helicópteros jugaron un papel fundamental, debido principalmente al profundo conocimiento del terreno por la Guardia Civil, a la gran maniobrabilidad del helicóptero y a la preparación y valor de los hombres que intervinieron. Gracias a esto se salvaron muchas vidas. En octubre se recibe en Torrejón un helicóptero BK 117, el primero de los tres comprados hasta ahora. En septiembre de 1984 llega el segundo. Y a finales de este año se crea la Unidad Periférica núm. 11, ubicada en Tenerife, con dotación de dos helicópteros y cinco pilotos. La Agrupación al terminar el año cuenta con dieciséis aparatos en servicio, de los cuales dos son del tipo BK 117.

Durante el año 1985, a raíz de la creación de la UHEL núm. 41, en Huesca, se intensifica la colaboración con las unidades francesas del mismo tipo, dando cobertura entre ambas a la totalidad de los Pirineos en sus dos vertientes. El 17 de octubre se estrelló en la provincia de Huesca el helicóptero 09-113, con cinco personas a bordo, sin que se registraran heridos.

A la Unidad núm. 51 se le dota también de un BK. En el presente año han iniciado su andadura las UHEL's 12 y 21 (Madrid centro y Sevilla) quedando pendientes de creación la 31 (Valencia) y la 61 (León) previsible para un futuro inmediato.



En octubre de 1983 se recibe en Torrejón el primer helicóptero BK 117.

A raíz de la descentralización de la Agrupación, creando Destacamentos permanentes, el número de servicios realizados y horas voladas por año llegan a los 1.900 y 4.000, respectivamente. Uno de los principales bloques lo constituye el de Servicios Humanitarios, que fueron durante el año 1984 de 122, 238 servicios en 1985: 349 en 1986, y 600 en 1989; este aumento se produce sobre todo por el alto grado de efectividad demostrado en sus intervenciones. Del resto, cabe destacar en orden a los resultados obtenidos los relativos a instrucción de los propios pilotos, acciones antiterroristas, en sus vertientes de protección personal y material (escortas de convoyes de explosivos, traslados de fuerzas, controles, etc.) vigilancia de costas y fronteras con los que se han apreciado un sensible descenso de los pasos clandestinos de personas y géneros de contrabando, en las zonas donde ha actuado el helicóptero y recientemente el montaje de un cerco antiatracos en la provincia de Madrid.

FORMACION DEL PERSONAL

PARA ingresar en la Agrupación de Helicópteros como piloto es necesario solicitar el Curso Básico de Helicópteros del Ejército del Aire, a realizar en Armilla, Granada (Ala 78). Previamente se llevará a cabo una fase de selección en la Base Central, en Torrejón de Ardoz, superada la cual y el reconocimiento médico en el CIMA, pasa a efectuar el curso impartido por el Ejército del Aire. Este tiene una duración aproximada de tres meses. Terminado el mismo, de nuevo a Torrejón, donde realizarán la transformación al Bo 105, ya que en Granada han volado los helicópteros Bell 47G (HE-7A) o Hughes 300-TH55 (HE-20).

Esta transformación comprende los cursos básico y avanzado de seis meses de duración, en los que se aprende a controlar el helicóptero en todo tipo de situaciones límite y sobre todo, a hacerse al aire. Finalmente toman contacto con todos los equipos opcionales que puede montar el Bo 105 (gancho, grúa, cesta de rescate, plancha de rappell, etc.). Para poder operar como Comandantes de aeronaves deben superar el Curso operacional en que se les capacita para

vuelos en condiciones especiales (montaña, nocturno, nieve, agua, etc.) y acumular en su cartilla un número de horas de vuelo que fijan en cada caso las Secciones de Operaciones y la Unidad de Enseñanza.

Si se trata de ingresar como mecánicos, se hace también una preselección, en la cual se les exige estar en posesión del Título de Oficialía o Maestría Industrial en cualquiera de sus ramas o cualquier otro título equivalente o superior. Los aspirantes que deseen asistir a este Curso, deberán reunir la antigüedad, como mínimo de un año en el Cuerpo contando a partir de la fecha del primer destino obtenido en el mismo, no estar destinado en otra especialidad que tenga servidumbre de mínima permanencia y no haya cumplido ésta. Los seleccionados una vez superado el reconocimiento médico en el CIMA, pasan al Curso de Mecánicos de Helicópteros del Ejército del Aire, en Armilla. Una vez terminado regresan a Torrejón para la homologación al BO 105 y al BK 117. Esta tiene una duración de tres meses. En este curso se pretende que los mecánicos conozcan la configuración y el mantenimiento de los dos tipos de helicópteros a la perfección, así como que queden capacitados para cumplir misiones como miembros de una tripulación en operaciones. De forma análoga se desarrolla la preselección de los mecánicos especialistas en radio Aviónica, que efectúan el curso en la Escuela de Transmisiones del Ejército del Aire, ubicada en Cuatro Vientos. Finalizado el mismo realizan el Curso de Comunicaciones y Aviónica de los helicópteros BO 105 y BK 117, ya en la Base Central durante un período de un mes, en el cual se insiste en los medios específicos empleados por la Guardia Civil. Además de estos cursos, la Unidad de Enseñanza es la encargada de mantener operativos mediante reciclajes periódicos tanto en lo que atañe a los pilotos como a los mecánicos; al mismo tiempo gestiona los cursos e intercambio a realizar en otras Unidades u Organismos, ya sean españoles o extranjeros.

Dentro del personal no especialista se engloba a todos los que su misión no es específicamente aeronáutica, como los conductores, que son los encargados de los vehículos, incluyendo cisternas y vehículos contraincendios; los Guardias, Cabos y Suboficiales de oficinas que realizan una eficaz labor.

Además de los que se imparten dentro de la Agrupación se pueden realizar numerosos cursos en otras Unidades, como el de Vuelo Instrumental, o de Supervivencia, con el Ejército del Aire; de Piloto de Pruebas o de Instructor, con las FAMET; Supervivencia en agua con la Armada; y distintas especialidades mecánicas, tanto nacionales como extranjeras, sobre todo en Alemania y Estados Unidos.

Los modernos equipos complementarios de que se va dotando a los helicópteros, tales como un sistema aero-terrestre de televisión, para orden público, requieren cada día un número mayor de operadores especializados.

MATERIAL

LA decisión para elegir un determinado tipo de helicóptero no fue fácil. Existían varias opciones dentro de la gama —que en principio— podían ser válidas para las misiones encomendadas a la Guardia Civil. Tras los estudios pertinentes, la decisión se dirige hacia un aparato diseñado bajo conceptos revolucionarios en aquellos tiempos. El consorcio alemán MBB fabricaba un helicóptero que presentaba dos características importantes: por un lado, contaba con doble turbina y ese doble motor era lo adecuado para vuelos sobre ciudades y sobre el mar, y por otro, ofrecía una innovación tecnológica de primera categoría: el rotor rígido. Hasta entonces, las largas palas de los helicópteros necesitaban una complicada mecánica en su rotor, para absorber las torsiones que se originaban durante el vuelo. Sin embargo, el BO 105 evitaba muchos de los problemas mecánicos de las palas al fabricarlas con un material de la suficiente flexibilidad como para absorber ellas mismas las torsiones. El único inconveniente era que en España no se tenía experiencia sobre este modelo, pero sus cualidades hicieron que fuera escogido.

En enero de 1973, llegan los dos primeros aparatos BO 105 de la casa alemana MBB, impartiendo ésta, en ese mismo mes, un Curso de Mecánicos en el Parque de Automovilismo de la Guardia Civil. Con carácter temporal se ubicó la incipiente Unidad en las instalaciones del S.A.R. en la Base Aérea de Cuatro Vientos.

Diez años más tarde, en 1983, se comienza la adquisición de BK-117 fabricados por MBB-KAWASAKI, un 8-11 plazas de características similares al BO-105, con motor LY COMING y una transmisión instalada en la parte superior de la célula que deja el habitáculo diáfano. Creemos que acertamos con este material. ■