

Alas de Plata, Tricornio Negro

ANA FAJARDO GOMEZ



La Guardia Civil ha adaptado la utilización del helicóptero a las características y a los servicios peculiares del Cuerpo, proporcionándoles una mayor agilidad y extensión.

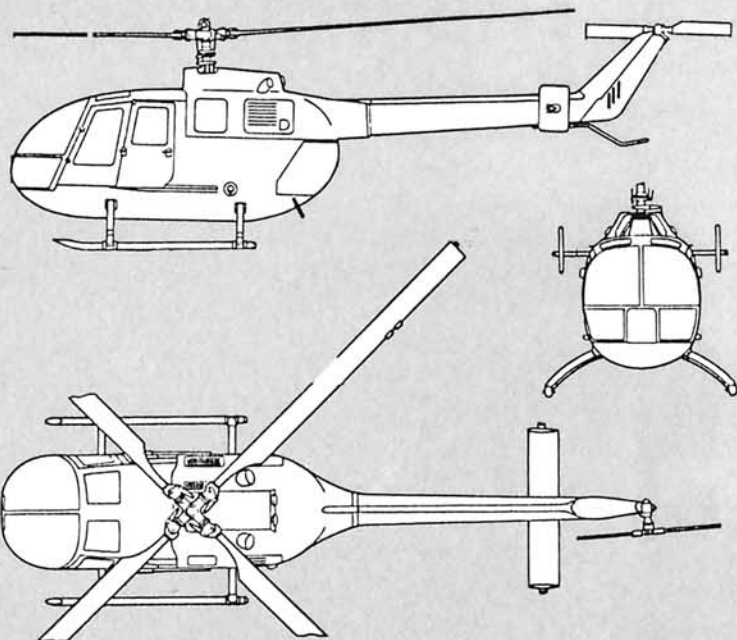
ESTE artículo no es, ni pretendo que sea, un análisis sistemático y preciso de las características técnicas de los helicópteros, pero sí quiero que constituya un medio para conocer, lo más profundo y extenso posible, a unos hombres que valiéndose de "aparatos volantes", llevan a cabo un amplio, eficaz y humanitario servicio a la sociedad española.

De todos es conocido que los helicópteros son aparatos más pesados que el aire, de sustentación y mando originados por la reacción de aquél sobre superficies o hélices de eje vertical —rotores— excitados de forma constante por su rotación mediante acción mecánica. Los pioneros del despeque vertical fueron,

hace dos mil años, los chinos, que construían juguetes con dos palas a las que hacían girar por medio de una cuerda. Desde el siglo XV, cuando Leonardo da Vinci diseñó su "máquina voladora", precursora del helicóptero, hasta nuestros días,

hombres como Lannoy y Bienvenu (siglo XVIII), Ponteu d'Amecourt y Forlanini (siglo XIX), o De la Cierva (siglo XX), entre otros muchos, han hecho posible la existencia de estos "agentes" de salvamento, vigilancia y transporte de corto y medio des-

HELICOPTERO BO 105



RENDIMIENTO Y PESOS PLANTA DE POTENCIA (ISA, SL)

Potencia de despegue con dos motores Allison 250-C208	313 kW (420 shp)
Potencia continua máxima	298 kW (400 shp)
Transmisión principal	FS 728
Continua máxima/despegue	2 × 257 kW (2 × 345 shp)
Operación con un solo motor	1 × 283 kW (1 × 380 shp)

RENDIMIENTO CON PESO TOTAL MAXIMO Y DURACION NORMAL

Velocidad máxima V_{NE} a nivel del mar	270 km/h (145 kts)
Velocidad de crucero máxima a nivel del mar	242 km/h (131 kts)
Régimen de ascenso a nivel del mar (M.C.P.)	7,5 m/s (1476 ft/min)
Régimen de ascenso vertical a nivel del mar (T.O.P)	3,25 m/s (640 ft/min)
Techo estacionario IGE (T.O.P.)	2.560 m (8.400 ft)
Techo en vuelo estacionario OGE (T.O.P.)	1.620 m (5.300 ft)
Altitud de operación máxima	5.180 m (1.700 ft)
Techo práctico con un solo motor con una reserva de ascenso de 100 ft/min (T.O.P)	890 m (2.920 ft)
Alcance con carga útil máxima y capacidad de combustible standard a nivel del mar, sin reserva	575 km (310 nm)
Alcance máximo con dos depósitos auxiliares de largo alcance de 200 litros cada uno a nivel del mar, sin reserva	1.000 km (540 nm)
Autonomía con carga útil máxima y capacidad de combustible standard a nivel del mar, sin reserva	3.5 horas

PESOS

Peso total máximo	2.400 kg (5.291 lb)
Peso en vacío, versión básica	1.236 kg (2.725 lb)
Carga útil	1.164 kg (2.566 lb)
Capacidad de combustible standard	460 kg (1.014 lb)
Capacidad de combustible con depósitos auxiliares	780 kg (1.720 lb)

plazamiento, imprescindibles en multitud de operaciones.

La Guardia Civil ha adaptado la utilización del helicóptero a las características y a los servicios peculiares del Cuerpo, proporcionándoles una mayor agilidad y extensión a éstos. Son, principalmente, la cobertura de fronteras, vigilancia de costas, alteraciones masivas del orden público, escoltas de altas personalidad y convoyes (explosivos, presos, etc.), salvamento y servicios humanitarios, incendios forestales, cercos, batidas, ataques a casas aisladas e inmuebles urbanos, colaboración con la red de transmisiones, transportes logísticos y tácticos, control de tráfico, reconocimientos fotográficos y colaboración con otras Unidades del mismo tipo (SAR, ICONA, Generalidad, etc.). La incorporación del helicóptero a la Guardia Civil es relativamente reciente, pues data de 1972. El primer curso al que asisten Oficiales del Cuerpo es el iniciado en septiembre de 1972, en la Escuela de Helicópteros del Ejército del Aire, en el Aeródromo de Cuatro Vientos. 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 G.C. Con carácter temporal se ubicó la incipiente Unidad en las instalaciones del SAR, en la Base Aérea citada.

PRIMEROS SERVICIOS

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 laboral. 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 de asesoramiento, en la provincia de Granada, por unas inundaciones. El 3 de octubre de 1975, aparece la Instrucción General nº 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 a las provincias Vascongadas y Navarra (5ª Zona de la G.C.). 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 S.M. el Rey. El 26 de Marzo de 1977 se

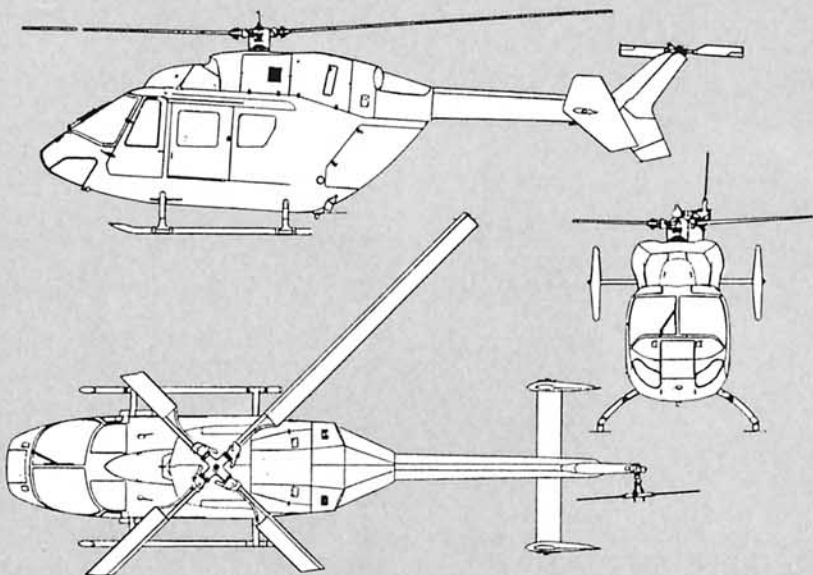
produce el primer accidente, al colisionar un buitre con el aparato HGC-04, rompiendo la cúpula. El segundo accidente tuvo lugar en julio del mismo año, al golpear contra la roca las palas del helicóptero HGC-05; en ninguno de los casos hubo daños personales. En 1979 hay un nuevo cambio de base, trasladándose en esta ocasión a la Base de Torrejón de Ardoz, a las instalaciones del INTA, al 406 Escuadrón del Ejército del Aire. En el año 1980, el mando de la entonces Sección de Helicópteros, pasa de ser de Comandante a ser de 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 el rescate de montañeros, y es aquí, cuando, el día 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.

LA DESCENTRALIZACION

El 21 de marzo de 1983, comienza la descentralización, creándose una Unidad permanente en la 5ª 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.

En abril, por Orden General nº 20 del 16/3/83, la Unidad pasa a denominarse "AGRUPACION DE HELICOPTEROS DE LA GUARDIA CIVIL". En septiembre se producen las inundaciones de Vascongadas, en las 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 componen la Agrupación. Gracias a esto se salvaron muchas vidas humanas, en estrecha colaboración con el SAR y con las FAMET. En octubre se recibe en Torrejón el 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 nº 11, ubicada en Tenerife, con dotación de dos helicópteros y cinco pilotos. La Agrupación, al terminar el año,

HELICOPTERO BK-117



RENDIMIENTO Y PESOS PLANTA DE POTENCIA (ISA, SL)

Potencia de 2.5 minutos con dos motores	
Lycoming LTS 101-650	485 kW (650 shp)
Potencia de despegue (5 minutos)	448 kW (600 shp)
Potencia continua máxima	410 kW (550 shp)
Transmisión principal	KB 03
Operación con dos motores	
Potencia continua máxima y despegue	2 × 316 kW (2 × 424 shp)
Operación con un solo motor	
Continua máxima	1 × 368 kW (1 × 493 shp)
30 min.	1 × 405 kW (1 × 543 shp)
2.5 min.	1 × 442 kW (1 × 592 shp)

RENDIMIENTO CON PESO TOTAL MAXIMO, DURACION NORMAL

Velocidad máxima V_{NE} a nivel del mar	275 km/h (148 kts)
Velocidad de crucero a nivel del mar	264 km/h (143 kts)
Régimen de ascenso a nivel del mar (M.C.P.)	9.8 m/s (1930 ft/min)
Techo estacionario IGE (T.O.P.)	4020 m (13190 ft)
Techo estacionario OGE (T.O.P.)	3040 m (9975 ft)
Máxima altitud de operación	5180 m (1700 ft)
Techo práctico con un solo motor con reserva de ascenso de 150 ft/min (T.O.P.)	3010 m (9875 ft/min)
Alcance con carga útil máxima y capacidad de combustible standard a nivel de mar, sin reserva	545 Km (294 nm)
Alcance máximo con dos depósitos de largo alcance de 200 litros cada uno a nivel del mar, sin reserva	925 km (500 nm)
Autonomía con carga útil máxima y capacidad de combustible standard a nivel del mar, sin reserva	3.0 horas

PESOS

Peso total máximo	2800 kg (6173 lb)
Peso total máximo con carga externa	3000 kg (6614 lb)
Peso en vacío, versión básica	1540 kg (3395 lb)
Carga útil normal	1260 kg (2778 lb)
Carga máxima	1460 kg (3219 lb)
Capacidad de combustible standar	480 kg (1058 lb)
Capacidad de combustible con depósitos auxiliares	800 kg (1764 lb)



Durante el año 1986 se incrementa la colaboración con las Unidades del SAR en misiones conjuntas y, asimismo, se realizan ejercicios de gran trascendencia, como es el abastecimiento y evacuación en más de cuarenta localidades en la zona del Pirineo.

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 nº 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 H-09-113, con cinco personas a bordo, sin que se registraran heridos.

MAS AGILIDAD

Por la Orden general nº 23 de 24/3/86, se reestructura la Agrupación de cara a un aumento de su agilidad operativa mediante la necesaria descentralización de sus medios de vuelo y potenciación de sus apoyos en base; en esta Orden se prevé la creación de Unidades en las cabeceras de las Zonas de la Guardia Civil, con una dependencia táctica, orgánica y administrativa del Jefe de la Zona correspondiente, a través de la Plana Mayor de Mando, y técnica de la Agrupación de Helicópteros, a través de la Jefatura del



Por orden general nº 23 de 24/3/86 se reestructura la Agrupación de cara a un aumento de su agilidad operativa mediante la necesaria descentralización de sus medios de vuelo y potenciación de sus apoyos en base.

Grupo de Vuelo, que determina las limitaciones que hayan de imponerse para el empleo del material y su mantenimiento.

Durante el año 1986 se incrementa la colaboración con las Unidades del SAR, en misiones conjuntas. Asimismo, se realizan ejercicios de gran trascendencia, como es el abastecimiento y evacuación en más de cuarenta localidades en la zona

del Pirineo, o como la localización y rescate de siete montañeros en un refugio del Naranjo de Bulnes, o como el transporte de un corazón y equipo médico para efectuar el primer trasplante de este órgano en Andalucía. En los meses de octubre y diciembre llegaron los dos últimos helicópteros BO-105, de los cuales uno está íntegramente montado por C.A.S.A.



En estos momentos la Agrupación cuenta con una Fuerza total de ciento cinco hombres entre pilotos, mecánicos de helicópteros, mecánicos de radio-aviónica, servicio de automovilismo y oficinas.

GRATITUD

En enero de 1987, una de las Unidades de la Agrupación, la UHEL-51, con base en Logroño, recibe el premio de "Riojanos del Año 1986", en reconocimiento a los servicios prestados desde su creación. Además de éste y con anterioridad, ya se han recibido numerosas muestras de agradecimiento, felicitación y distinciones de diversos países y organismos, como la Gran Cruz de Caballero de la Orden del Mérito, de la República Federal Alemana; la Placa de plata "Orden pesquera"; varias medallas de Protección Civil; felicitaciones y cartas, y el reconocimiento de distintos medios de comunicación social, como la Cadena COPE, que otorgó el título de "Más Bonito que Un San Luis", así como particulares que han mostrado su gratitud de las más diversas formas.

PERSONAL

La Agrupación de Helicópteros de la Guardia Civil se estructura de la siguiente forma:

La Jefatura de la Agrupación la ocupa un teniente coronel, que será responsable ante el Director



La Agrupación de Helicópteros es, hoy por hoy, una de las Unidades de la Guardia Civil más operativa y de una mayor preparación técnica por parte de sus componentes.

General de que las Unidades Operativas bajo su Mando estén en condiciones de cumplir las misiones que el Cuerpo tiene encomendadas; para asistir a éste, facilitando su acción de Mando, está el Jefe de la Plana Mayor, quién asimismo, impulsará los servicios en base, para lo que contará con la Unidad de Servicios Generales.

La Unidad táctica y operativa de la Agrupación es el Grupo de Vuelo, cuyo principal cometido es el que se deriva del cumplimiento de los servicios peculiares del Cuerpo que se le encomiende y cooperará en otras misiones, establecidas y aprobadas previamente por el Director General y en situaciones de emergencia y catástrofe.

Las Unidades de helicópteros de Zona serán operativamente los núcleos fundamentales del despliegue y contarán con los medios necesarios, humanos y materiales, de vuelo y mantenimiento, que las disponibilidades permitan, en sus respectivas bases de Zona.

En estos momentos la Agrupación cuenta con una Fuerza total de ciento cinco hombres entre pilotos, mecánicos de helicópteros, mecánicos de radio-aviónica, servicio de automovilismo y oficinas.

FORMACION

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 (A1a 78). Previamente se lleva a cabo una fase de preselección en la Base Central, en Torrejón de Ardoz; superada ésta y el reconocimiento médico en el CIMA, pasan a efectuar el curso impartido por el Ejército del Aire. Este tiene una duración aproximada de tres meses. Terminado el mismo, pasarán de nuevo a Torrejón, donde realizarán la transformación al BO-105, ya que en Granada han volado helicópteros Bell-47G (HE-7A) o Hughes 300-TH55 (HE-20).

Esta transformación comprende el curso básico y el curso avanzado en los que se aprenden a controlar el helicóptero en todo tipo de situaciones límite. Finalmente toman contacto con todos los equipos opcionales que puede montar el BO-105, (gancho, grúa, cesta de rescate, plancha de rappel, etc.). Para poder operar como Comandantes de aeronave deben superar el curso operacional en el que se les capacita para vuelos en condiciones especiales (montaña, nocturno, nieve, agua, etc.), y acumular en su cartilla un mínimo de horas de vuelo que fijan en cada caso las Secciones de Operaciones y 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, contado 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 en la Escuela 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 y Aviónica, que efectúan el curso en la Escuela de Transmisiones del Ejército del Aire, ubicada en la Base Aérea de 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 sobre todo en los medios específicos empleados por la Guardia Civil. Además de estos cursos, la Sección de Enseñanza es la encargada de mantener operativos a los pilotos mediante reciclajes periódicos, que en ningún caso pueden ser inferiores a uno por año, tanto en lo que atañe a los pilotos como a mecánicos; al mismo tiempo gestiona los cursos e intercambios 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 vehículo contraincendios, y los Guardias, Cabos y Suboficiales de las oficinas, que realizan una oscura y eficaz labor, soportando la pesada, pero necesaria, carga de la burocracia.

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 Prue-

CARACTERISTICAS DE LOS HELICOPTEROS EN SERVICIO

BO-105

Motores: 2 turbinas ALLISON de 400 HP
cada uno

Dimensiones:

- Longitud máxima con rotores extendidos 11,86 m.
- Diámetro del rotor principal 10,00 m.
- Ancho de rodadura 2,50 m.
- Alto 3,00 m.

Plazas sentados:

- En versión Standard 5 (incluido piloto)
- En versión militar 5 (incluido piloto)

Velocidad de crucero: 100 nudos

Autonomía: 3 horas 15 minutos

Radio de acción 325 millas

Peso máximo a distribuir entre personas, combustible y carga: 1.272 kgs.

BK-117

Motores: 2 turbinas LYCOMING de 600 HP
cada uno

Dimensiones:

- Longitud máxima con rotores extendidos 13,00 m.
- Diámetro del rotor principal 11,00 m.
- Ancho de rodadura 2,50 m.
- Alto 3,30 m.

Plazas sentados:

- En versión Standard 8 (incluido piloto)
- En versión militar 10-11 en función del peso

Velocidad de crucero: 120 nudos

Máximo peso en área de equipaje: 250 Kgs.

Autonomía: 2 horas 30 minutos

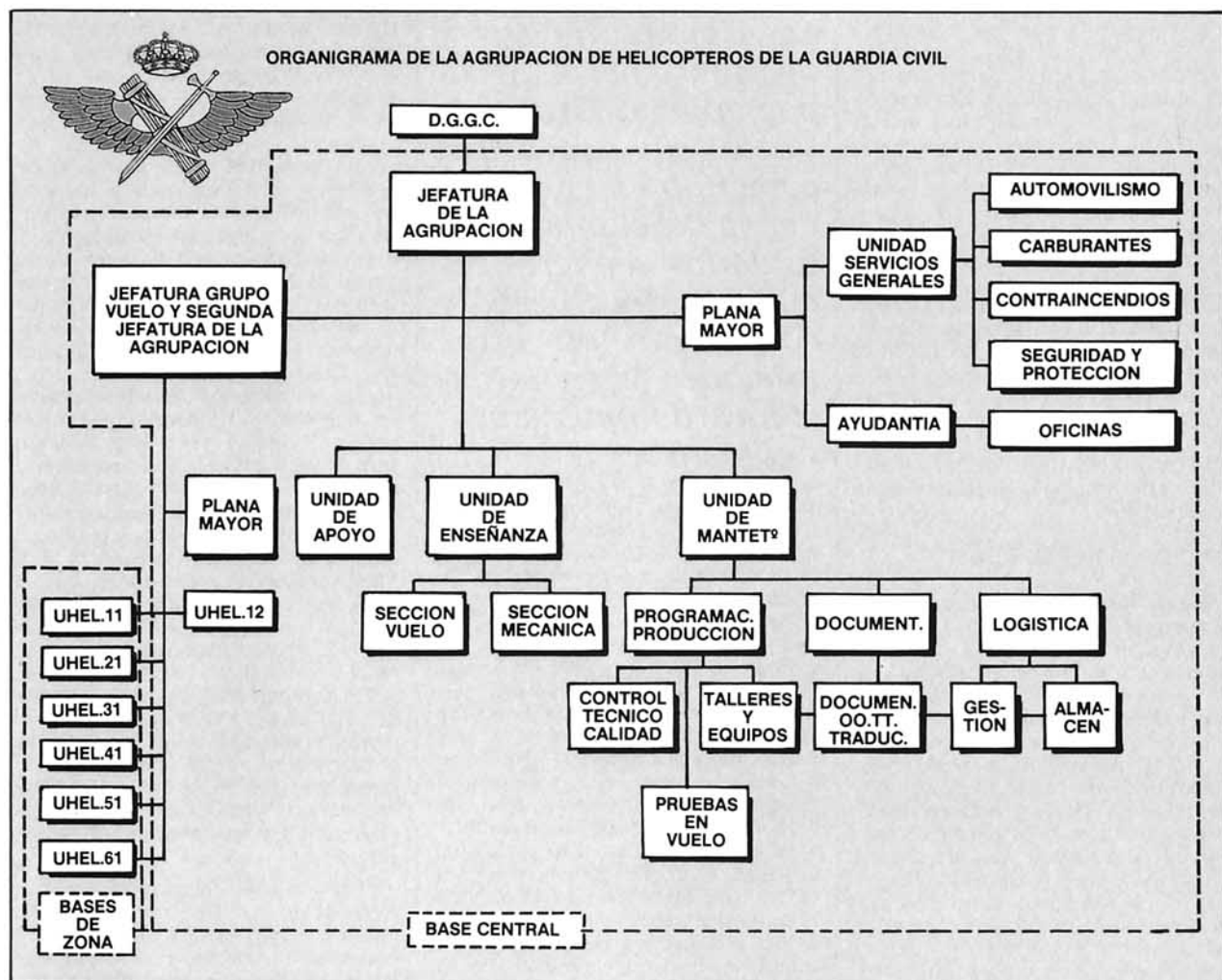
Radio de acción: 300 millas

Peso máximo a distribuir entre personas, combustible y carga: 1.250 kgs.

Todos los aparatos llevan enlace aire-tierra en VHF y el VHF/FM usado en el Cuerpo. Algunos llevan enlace aire-tierra HF.

NOTA: Los datos operativos son valores medios que pueden variar ligeramente en determinadas condiciones

ORGANIGRAMA DE LA AGRUPACION DE HELICOPTEROS DE LA GUARDIA CIVIL



bas o de Instructor, con las FAMET; Supervivencia en agua, con la Armada; y distintas especializaciones mecánicas o de radio en diversas empresas, tanto nacionales como extranjeras.

MATERIAL DISPONIBLE

La Guardia Civil emplea para el desarrollo de sus misiones, como ya han sido repetidas veces mencionados, dos tipos de helicópteros, un HU-15 (BO-105C y BO-105B), y un HU-22 (BK-117); el primero de ellos monta dos turbinas Allison de 400 cv., cada una. Su principal característica es la cabeza del rotor, confeccionada en un sólo bloque de titanio al cromo-níquel-molibdeno, que lo convierte en el helicóptero de respuesta más rápido al mando. Esto, unido a su pequeño diámetro de rotor, hace que sea el avión ideal por su versatilidad y seguridad, al llevar duplicados todos los sistemas y conducciones, para las múltiples misiones encomendadas. Por otra parte, algunas de estas misiones como reconocimiento y vigilancia de

costas y traslado de V.I.P.S., hicieron necesaria la compra del helicóptero BK-117, que monta dos turbinas Lycoming, de 600 cv., cada una, conservando el resto de las características del BO-105, si bien puede transportar a once personas con mayor velocidad y comodidad, aunque por su mayor peso y tamaño

La Jefatura de la Agrupación la ocupa un Teniente Coronel, que será responsable ante el Director General de que las Unidades Operativas bajo su Mando estén en condiciones de cumplir las misiones que el Cuerpo tiene encomendadas.

pierde parte de la maniobrabilidad del otro aparato.

Además de los equipos opcionales que traen de fábrica y de los sistemas de armamento que se les pueden acoplar en caso de necesidad en un momento dado, esta Unidad dispone de múltiples equipos para aumentar la operatividad del helicóptero en cada misión específica, como son: camilla, iluminación VFR nocturna, gancho de carga externa, asiento reversible del copiloto, plegado de alas, grúa de rescate, esquiés para nieve, flotadores, altavoces exteriores, depósitos auxiliares, microfiltro de combustible, sistema de extinción de fuego, sistema de aumento de estabilidad, proyector eléctrico y de infrarrojos, luz de búsqueda y aterrizaje, barra distribuidora de emergencia, pantallas protectoras de entrada del motor, y muchos otros que sería prolijo enumerar. La Jefatura de la Unidad del Mantenimiento de los helicópteros corre actualmente a cargo de un comandante, que realiza el correspondiente a primero, segundo, ter-

cero y cuarto escalones, enlazando con la industria civil, nacional e internacional, para el mantenimiento del quinto escalón. La Sección de Programación y Producción realiza los trabajos del taller con personal especialista en las distintas versiones de mecánica, electricidad y aviónica; asimismo se encarga de garantizar la calidad de los trabajos mediante la inspección de personal técnico experimentado, y estudia, programa y controla la ejecución de las órdenes técnicas relativas a materiales y verificación de los mismos. Por otra parte, en Logística y Documentación se gestionan el repuesto y almacenamiento para atender a las previsiones de mantenimiento, así como la documentación necesaria para importación/exportación de repuestos.

SERVICIOS REALIZADOS

A raíz de la descentralización de la Agrupación, creando destacamentos permanentes, el número de servicios realizados y horas voladas por año, superan los 1.900 y las 3.000, respectivamente. Uno de los principales bloques lo constituye el de los servicios humanitarios, que fueron durante el año 1984 de 122; 238 servicios en 1985, y 349 en 1986, este aumento se produce sobre todo por el alto grado de efectividad demostrado en sus continuas 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, etc.), vigilancia de costas y fronteras con los que se han apreciado un sensible descenso en los pasos clandestinos, de personas y géneros de contrabando, en las zonas donde ha actuado el helicóptero. De todos lo servicios prestados desde su creación se puede destacar por su repercusión internacional el siguiente: Durante el invierno de 1983, en febrero, cuando en las costas cantábricas las tempestades son frecuentes, un buque mercante alemán, el MAREIKE-B sufrió un accidente, quedando a unos quinientos metros al este del Puerto de Pasajes a merced del fortísimo oleaje; los equipos de salvamento llegaron con prontitud, pero nada pudieron hacer pues el estado de la mar hacía imposible el acercamiento con lanchas desde tierra, por lo que se requirió un helicóptero al ser éste el único procedimiento para poder auxiliar a la tripulación que aún permanecía en el navío siniestrado; el que más cercano se encontraba al lugar del

La Unidad táctica y operativa de la Agrupación es el Grupo de Vuelo, cuyo principal cometido es el que se deriva del cumplimiento de los servicios peculiares del Cuerpo y cooperarán en otras misiones y en situaciones de emergencia y catástrofe.

suceso era un helicóptero de la Guardia Civil, destacado en Lemoniz, que con una dotación de dos hombres (un capitán y un cabo), partió de inmediato para poder llegar antes de que se hundiera el barco. Tras peligrosísimas maniobras, habiendo ya anochecido y gracias a la pericia del piloto, lograron rescatar, por medio de un cable atado a uno de los patines del helicóptero a tres marineros y al capitán, al izar a este último la nave zozobró y desapareció bajo las bravías aguas. Por este arriesgado servicio, el Gobierno Alemán concedió, al capitán y al cabo, la Gran Cruz de Caballero de la Orden del Mérito de la República Federal Alemana, que les fue impuesta por el Canciller Helmut Köhl, en una recepción en el Palacio de El Pardo con motivo de la visita que efectuó a nuestro país. Otros muchos servicios se podrían narrar, pero baste a título de ejemplo éstos: En las inundaciones de Vizcaya, un helicóptero tuvo que romper con los patines todas las antenas de un edificio para poder rescatar a las personas que allí se encontraban aisladas y en peligro de perecer. En la Mesa de los Tres Reyes, de Navarra, un helicóptero logró recoger a un montañero herido en un lugar tan impracticable que ni los propios compañeros del accidentado creían posible el rescate. El arriesgado vuelo desde Vascongadas a Madrid

Las Unidades de helicópteros de Zona serán operativamente los núcleos fundamentales del despliegue y contarán con los medios humanos y materiales necesarios.

para trasladar a un terrorista herido cuando manipulaba un artefacto explosivo, y llegar a tiempo de salvar su vida. En medio de una nevada que impedía casi por completo la visibilidad, se evacuó a más de veinte personas y se abasteció de víveres y medicamentos a más de setenta núcleos de población aislados por la nieve. La localización y detención de presos fugados de la cárcel de Avila y la interceptación de una banda de atracadores en Huesca, deteniéndolos al poco tiempo de cometer el delito, cuando trataban de huir por carretera. Con motivo de las alteraciones de orden público en Reinosa (Cantabria), a pesar del continuo disparo con tiragomas, de tornillos y tuercas y del lanzamiento de cohetes y piedras contra el aparato, permaneció cumpliendo su misión de vigilancia, control, información y enlace entre la Fuerza y el Mando, pues los repetidores habían sido destruidos por los manifestantes con cócteles Molotov, evitando así numerosas emboscadas y acorralamientos a las Unidades de tierra y protegiendo las instalaciones de la ciudad. El helicóptero proporciona, pues, una visión total de la actuación de todas las Unidades, permite el enlace visual y el enlace radio y transmite a las Fuerzas propias una gran sensación de seguridad.

Hace ya más de catorce años, la Agrupación de Helicópteros de la Guardia Civil, con mucha ilusión y pocos medios, viene realizando servicios en cualquier punto del territorio nacional; desde La Coruña hasta Almería, desde Gerona a Huelva, Islas Canarias, Baleares, Ceuta, Melilla o cualquier pueblo, aldea o caserío, los helicópteros están siempre alerta para llegar al lugar más inaccesible, donde fueran necesarios.

La Agrupación es, hoy por hoy, una de las Unidades de la Guardia Civil más operativas y de una mayor preparación técnica de sus componentes, precisas para la amplia gama de misiones a desarrollar.

Desde su creación innumerables intervenciones de todo tipo han jalonado su historia: Traslados, escoltas, apoyos, persecuciones y rescates, son la vida diaria de esta Unidad, poco conocida todavía, en la que un importante porcentaje de los servicios que presta son de carácter humanitario. Su forma de trabajo hace que, aún siendo poco reconocido el gran esfuerzo que estos hombres llevan a cabo, sea la que, quizás, más importantes recompensas recibe: el agradecimiento de los beneficiados y la satisfacción del deber cumplido. ■