

SERVICIO AÉREO DE LA GUARDIA CIVIL, SOFISTICADOS APARATOS EN MANOS DE EXCELENTES PROFESIONALES

Más de 35 años velando por nuestra seguridad desde el cielo



DESDE LA CREACIÓN EN 1973 DEL SERVICIO DE HELICÓPTEROS, LA GUARDIA CIVIL, Y MÁS CONCRETAMENTE EL AHORA DENOMINADO SERVICIO AÉREO, HA CONSEGUIDO QUE SE POTENCIE LA CAPACIDAD OPERATIVA DE LA INSTITUCIÓN EN INFINIDAD DE SITUACIONES EN LAS CUALES, LA PRESENCIA Y APOYO DE MEDIOS AÉREOS, HA FACILITADO TANTO LA TOMA DE IMPORTANTES DECISIONES COMO LA EFICAZ RESOLUCIÓN DE PUNTUALES NECESIDADES OPERACIONALES. HOY NO SERÍA POSIBLE AFRONTAR NINGÚN OPERATIVO DE SEGURIDAD CON GARANTÍAS, SIN LA IMPRESCINDIBLE AYUDA QUE DESDE EL CIELO PROPORCIONAN ESTOS APARATOS QUE, HÁBILMENTE OPERADOS POR EXCELENTES PROFESIONALES, CONSIGUEN MINIMIZAR LOS RIESGOS Y FACILITAR EL TRABAJO Y EL ÉXITO A OTRAS UNIDADES DEL CUERPO.





La exigencia por parte de la sociedad de contar con unos medios adecuados tanto para combatir el mundo de la delincuencia, como la obligada tarea de socorrer y ayudar a todo aquel que lo necesite, ha hecho de nuestros helicópteros una de las mejores herramientas para responder rápida y eficazmente a unas necesidades que sin su providencial apoyo serían imposibles de ejecutar. Muchas son las personas que, accidentadas en la montaña o prácticamente perdidas o ahogadas en el inmenso mar, han sido rescatadas o bien socorridas por nuestras Unidades del Servicio Aéreo; todo ello sin olvidar las importantes misiones en la vigilancia de nuestras costas para evitar el narcotráfico o el, cada vez más preocupante y denigrante, tráfico de personas desde

la zona norte del continente africano.

Desde las bases de Rota o Torrejón, las inmediaciones de las montañas pirenaicas o las aguas que separan nuestras Islas Canarias del continente africano, entre otros lugares de nuestra geografía, los pilotos y sus tripulaciones se manejan y desenvuelven con un alto grado de preparación y experiencia para llevar a cabo las específicas misiones que tienen habitualmente encomendadas.

Este conjunto de acciones desarrolladas por las Unidades del Servicio Aéreo se resumen en un solo objetivo: ofrecer a los ciudadanos un servicio resolutivo desde el aire y un apoyo eficaz y eficiente al mando y a otras Unidades territoriales en el desempeño habitual de sus actividades. Todo ello sería imposible sin las labores de coordinación y colaboración que desde

el Mando del propio Servicio Aéreo y la Jefatura de Unidades Especiales de Reserva supone disponer, y mantener operativos una treintena de aparatos, con sus respectivas tripulaciones, para dar respuesta ante diferentes eventualidades en cualquier lugar de nuestra geografía.

Sofisticados y modernos, o no tan modernos medios, pero eficaces al fin y al cabo, en manos de excelentes profesionales, pilotos y mecánicos, que los mantienen prestos para la respuesta rápida y eficaz, forman un tándem de trabajo que casi siempre nos llevará al éxito; prueba de ello son las continuas manifestaciones y muestras de agradecimiento de las personas que por muy diferentes motivos han tenido que ser rescatadas o simplemente sacadas de un apuro por uno de nuestros helicópteros. ■

LA UNIDAD DE HELICÓPTEROS DE ROTA. UHEL 23

Los ojos del Estrecho

VISITAR Y CIRCULAR POR LA BASE AERONAVAL DE LA LOCALIDAD GADITANA DE ROTA ES COMO TRASLADARSE EN EL TIEMPO Y EN EL ESPACIO. EL, HASTA HACE POCO, IMPORTANTE NÚMERO DE “MARINES” Y SOLDADOS NORTEAMERICANOS EN ESTAS INSTALACIONES MILITARES DE UTILIZACIÓN COMPARTIDA, -ACTUALMENTE SU PRESENCIA ES CASI TESTIMONIAL-, HA DEJADO UNA “IMPRONTA” QUE AL FORÁNEO, DESCONOCEDOR DE SU ENTRAMADO TAN PECULIAR Y A LA VEZ CARACTERÍSTICO, LE PARECE ESTAR VIVIENDO UNA EXPERIENCIA DE PELÍCULA CON LA INFANTERÍA DE MARINA NORTEAMERICANA. EN ESTAS INSTALACIONES, MODÉLICAS Y FUNCIONALES COMO POCAS, SE UBICA LA UHEL 23 DEL SERVICIO AÉREO DE LA GUARDIA CIVIL.



Esta base, con el más puro y genuino “sabor” americano acoge la UHEL de Rota. Unidad del Servicio Aéreo de la Guardia Civil que tiene asignada, entre otras misiones específicas, la vigilancia efectiva del Estrecho desde el aire. Su plantilla, al mando de una capitán, que en su día fuera la primera piloto de este Servicio, ha demostrado desde su creación en el año 2000, un alto grado de preparación

y eficacia en todas las misiones que le han sido encomendadas.

Un veterano helicóptero BK, siempre un BK, 13 excelentes guardias civiles, un envidiable ambiente de Unidad y una demostrada capacidad profesional son los parámetros que conforman la UHEL 23 de Rota. Apenas tienen 10 años de historia pero ya cuentan entre sus horas de vuelo con importantes operativos y misiones llevadas cabo en las inmediaciones del Estrecho, dando cobertura y

apoyo aéreo a Unidades territoriales o marítimas del Cuerpo pertenecientes a las Comandancias de Huelva, Ceuta, Cádiz y Algeciras.

A EXPENSAS DEL TIEMPO

Cuando se depende de las condiciones climatológicas para poder llevar a cabo el trabajo siempre te encuentras supeditado a que aquellas sean idóneas y seguras; y es el comandante de la aeronave quien determina en último



momento si se dan las circunstancias para un vuelo seguro. Cuando esto no ocurre, porque la falta de visibilidad, el viento o cualquier otro percance les impiden despegar y se tiene la oportunidad de compartir esos “tiempos muertos” con ellos es cuando verdaderamente comienzas a conocer y valorar de qué material tan especial están hechos estos profesionales. El sargento 1º Barrera es uno de ellos, le falta muy poco para ascender a brigada y cuando después de 24 años de servicio, su vida puede cambiar sustancialmente, no sabe dónde terminará y si deberá dejar el Servicio Aéreo al que ha dedicado toda una vida. Su máxima preocupación, como no podía ser de otra manera, es la de mantener el aparato en condiciones idóneas para el vuelo. Él tiene la confianza de un trabajo bien hecho, algunos son más escépticos y le conminan a no dejar que simplemente pase el tiempo, le conocen y egoístamente piensan que con su mar-

cha pierden un gran compañero; con el sargento Blanco es algo parecido, en este caso no es un ascenso inminente, es su predisposición para el trabajo; otro veterano que llega al hangar donde se estaciona su herramienta de trabajo, el BK 09-234, entra rápida y discretamente para que nadie observe una leve cojera que le produce un pequeño esguince que se ha provocado el día anterior mientras realizaba sus ejercicios para mantenerse en forma, factor que por no conocerlo, no se puede dejar de considerar indispensable en este tipo de Unidades. Pedro, el alférez Juan Carlos Gámiz, Cándido, Raúl, Garrido, Elena o cualquiera de ellos, todo el colectivo ofrece sin pretenderlo, de forma natural, un talante ejemplar y reciben de los miembros de la Armada, con los que comparten instalaciones, elogios y respeto que quienes no los conozcan, y no padezcan a diario ese olor tan característico del combustible que

consumen los aparatos con los que trabajan, no pueden o podrán llegar a entender.

EL OLOR A KEROSENO

Primeras horas de la mañana y todo está dispuesto para iniciar el vuelo, antes, los mecánicos han realizado la preceptiva revisión pre-vuelo y le han comunicado al piloto, en ese momento responsable absoluto de la seguridad del aparato y sus tripulantes, que el helicóptero está en condiciones de volar. El olor a keroseno se percibe por todo el entorno y el ruido de las turbinas subiendo de revoluciones envuelve todo el hangar; nada especial, ninguna dificultad o eventualidad perceptible para los avezados mecánicos y se inicia el despegue. Apenas los patines se han despegado unos metros del suelo, la capitán y jefa de la unidad, Susana Espinosa, observa nostálgica cómo ella, por su avanzado estado de embarazo, no puede acompañarlos; en su mirada



solo un imperceptible atisbo de ansiedad denota el deseo y la cada vez más imperiosa necesidad de encontrarse de nuevo a los mandos de un helicóptero. “El mono”, y en este caso el de vuelo también, espera en la taquilla, y aunque parezca que el tiempo no pasa, ella misma es consciente y así lo comenta que “lleva tres años al mando de la UHEL de Rota y apenas se ha dado cuenta de cómo ha pasado el tiempo”.

Hoy el destino lleva a la tripulación del BK a Isla Paloma en la localidad de Tarifa, donde tras cuarenta minutos de vuelo recogen a quienes hoy serán sus “invitados”, dos miembros de la Gendarmería marroquí que desde hace tiempo vienen haciendo patrullas conjuntas tanto con el Servicio Aéreo como con el Servicio Marítimo en la zona del Estrecho. Treinta minutos de reconocimiento y vuelta a la base. Durante el regreso y aprovechando las posibilidades técnicas que ofrecen

los instrumentos de vuelo y la cámara no cejan en su empeño; la posibilidad de detectar desde el aire cualquier tipo de incidencia, patera con destino a nuestras costas, embarcaciones con dificultades o plantaciones caseras de marihuana, son algunas de las situaciones que desde el cielo ya conocen y han padecido. Muchos de los que hoy pueden disfrutar de las playas y bellos rincones de la provincia pueden hacerlo porque en algún momento de su vida fueron socorridos y salvados por las tripulaciones del Servicio Aéreo de la Guardia Civil que inesperadamente aparecieron, como por arte de magia, desde el horizonte cuando ellos se encontraban al límite de sus fuerzas.

DIVERSIDAD DE MISIONES

Alguien dijo en alguna ocasión que tener un helicóptero en el aire resulta muy caro, pero para quien conoce estos aparatos y trabaja con ellos habitualmente

sabe que lo que resulta verdaderamente caro es, en realidad, tenerlos parados en el hangar. Esto no ocurre con ninguna UHEL de España, siempre disponibles para lo que se les requiera.

En el caso de Rota no les faltan operativos donde acudir, son fijos el Campeonato del Mundo de Motos en Jerez, la Romería del Rocío, la Operación Paso del Estrecho o las regatas en las aguas de la bahía; a estos, debemos añadir todos aquellos que surgen de manera inesperada y que por su premura para la interceptación y localización se debe actuar rápida y eficazmente. Nadie duda de la capacidad disuasoria de un aparato sobre nuestras cabezas y si a todo ello le añadimos la contrastada pericia de nuestros pilotos se puede decir con orgullo que quien sea detectado por algunas de estas Unidades sabe que sus posibilidades de éxito en sus fechorías son mínimas o nulas. ■

LA BASE AERONAVAL DE ROTA

La Base Aeronaval de Rota esta estratégicamente situada cerca del Estrecho de Gibraltar y en el punto medio entre Estados Unidos y Asia. A causa de esta localización ideal la base da cobertura y un mantenimiento básico a las unidades de la Sexta Flota USA en el Mediterráneo y al Comando Aéreo Móvil (AMC) de la USAF en sus tránsitos desde Alemania hacia el Sudeste Asiático.

La base aeronaval hispano-estadounidense de Rota se sitúa en una gran extensión comprendida en el término municipal de la localidad gaditana de Rota y una zona menor comprendida en el término municipal de El Puerto de Santa María y se encuentra bajo el mando conjunto de España y los EE.UU. La Armada norteamericana tiene la responsabilidad del mantenimiento de las infraestructuras de la base, incluidas la pista de aterrizaje con capacidad para todo tipo de aeronaves, una dársena con tres muelles, más de 400 edificios y cerca de 800 casas residenciales.

Es un puerto naval militar al norte de la bahía de Cádiz y un aeropuerto militar de uso compartido. La base sirve como lugar de paso para aviones de carga C-5 Galaxy, C-17 Globemaster III y buques de todo tipo de EE. UU. Y de muchos otros países pertenecientes a la OTAN, que lo usan para repostar. Estados Unidos no mantiene ni aviones ni buques destinados de forma permanente en la base. España dispone de esta base para el mantenimiento y atraque de una importante parte de su Armada, al igual que helicópteros y aviones tipo Harrier II y Cessna Citation que tienen su estacionamiento en esta base. Además en una de sus instalaciones se ubica la Unidad de Helicópteros de la Guardia Civil. UHEL 23.



La Base, debido a sus especiales características no es comparable con ninguna otra dependencia de la marina española, principalmente por su extensión, que abarca un área de 2.300 hectáreas con un perímetro de 26 kilómetros, y en la que se ubica un puerto con capacidad para unos 24 buques y un aeródromo militar que en el transcurso del último año registró un tráfico aéreo de cerca de 45.000 aeronaves. Otra característica diferencial, es la autorización de uso por la Marina de los EE.UU. de determinadas instalaciones, dependiendo directamente del AJEMA en este aspecto, y con una relación constante con el Comité Permanente Hispano-Norteamericano, que controla todos los

aspectos del Convenio de Cooperación para la Defensa entre el Reino de España y los Estados Unidos de Norteamérica.

En esta Base se ubica el Almirante Jefe de la Flota con su Estado Mayor y Cuartel General, así como las principales unidades operativas de la Armada: la Flotilla de Aeronaves, Grupo de Proyección de la Flota, 41ª Escuadrilla de Escoltas, y centros importantes como el CPT-CIA, ISEMER, y CEVACO. Los Servicios Aéreos de la Base son responsables del apoyo a unidades aéreas como son control de todo el tráfico aéreo, servicio meteorológico, contra incendios, suministro de combustible, mantenimiento de pistas.

UNOS DISFRUTAN, OTROS RESCATAN. LA UHEL 41 DE HUESCA



Profesionalidad y pericia frente al riesgo

GOZAN DEL RESPETO Y CONSIDERACIÓN DE COLEGAS, MONTAÑEROS, Y PROFESIONALES DEL MEDIO; ELLOS AVEZADOS PROFESIONALES, CURTIDOS Y FORMADOS EN ARRIESGADAS, Y DESGRACIADAMENTE BASTANTE FRECUENTES OPERACIONES DE RESCATE, SON LOS PILOTOS Y TRIPULACIONES DE LAS UHEL 41 DE HUESCA, QUE EN PERFECTA COORDINACIÓN CON LAS UNIDADES DE MONTAÑA Y LOS MÉDICOS QUE LES ACOMPAÑAN, SE HAN DISTINGUIDO POR EL IMPORTANTE NÚMERO Y CALIDAD DE LAS INTERVENCIONES, LOGRANDO MINIMIZAR EL RIESGO QUE MUCHOS ASUMEN EN UN MEDIO HOSTIL COMO PUEDE LLEGAR A SER LA MONTAÑA.



Hace años, cuando solo unos pocos aficionados se desenvolvían en los macizos pirenaicos, sabían que ante cualquier eventualidad contaban con la demostrada pericia de nuestros pilotos en la montaña. Hoy, cuando el entorno natural oscense se ha convertido en un lugar donde predomina el ocio y el “pasatiempo”, la problemática es muy diferente. Inexpertos excursionistas, domingueros disfrutando con sus familias de impresionantes parajes y algún que otro irresponsable que no entiende que la montaña se puede convertir en un espacio peligroso en muy poco tiempo suelen ser los fehacientes testigos de la calidad humana y profesional de estas expertas tripulaciones. Tampoco faltan los experimentados montañeros que conociendo perfectamente el medio, en ocasiones se han visto sorprendidos por una naturaleza cambiante. Desde lejos casi todos tuvieron la oportunidad de escuchar un sonido esperanzador: se trataba del helicóptero de la Guardia

Civil que acudía, con los integrantes del Servicio de Montaña, en su ayuda.

La desventura, que no temeridad, viene propiciada en sus actuaciones por una continua instrucción, una exhaustiva preparación técnica y práctica y especialmente la cantidad y calidad en sus horas de vuelo por los valles que forman el norte de la provincia aragonesa. Ellos también sirven de apoyo y acuden a llamadas desde otros lugares de la región o a otras Unidades del Cuerpo pero mayoritariamente y sobre todo en temporada estival se desenvuelven en las inmediaciones de las cumbres pirenaicas.

UN POCO DE HISTORIA

Desde el año 1982, con motivo de las concentraciones que durante el verano se realizaban en la localidad de Jaca, ya se puede hablar de la presencia de un helicóptero para rescate en los Pirineos. Estas concentraciones estivales, con el paso del tiempo y motivadas por la importancia de sus actuaciones en número y eficacia llegaron a convertirse en permanentes.

Es en el año 1986, en el mes de junio, cuando comienza a funcionar la UHEL 41 de Huesca: tres pilotos, dos mecánicos un helicóptero BO-105 y un camión cisterna en el aeródromo de Monflorite, en las proximidades de la capital, fue la ubicación escogida. En un hangar compartido, se inició lo que se convertiría en una de las Unidades de helicópteros de la Guardia Civil con mayor vocación de rescate y apoyo.

Con estas importantes misiones y potenciado por su excelente ubicación geográfica, esta Unidad se ha convertido, con el paso del tiempo, en apoyo fundamental para el Servicio de Montaña, Escuela y Jefatura, el Seprona o las Unidades territoriales que se sirven de ella para optimizar y mejorar los recursos y medios ya existentes. Si en un principio sus cometidos se repartían en servicios ordinarios y extraordinarios por Aragón y Cataluña, con la reestructuración de 1998, a la UHEL de Huesca se le determinó su ámbito de trabajo en la Comunidad Autónoma de Aragón y operaciones de socorro en la montaña de Navarra.



LOS PILOTOS. LOS PRIMEROS DE LA CLASE

En esta ocasión tenemos la oportunidad de conocer y volar con el teniente Baranco y el sargento José Manuel, ambos son expertos pilotos, formados para el vuelo en estas poderosas y bellas montañas, dos integrantes de montaña, y Marta una médica “rescatadora”; en un primer momento el traslado placentero y tranquilo hasta la localidad de Benasque, desde allí, base de operaciones para los aparatos de la UHEL de Huesca hasta los Llanos de Hospital.

La misión de esa soleada mañana es un ejercicio combinado, durante el período de instrucción, con un grupo de integrantes del Servicio de Montaña y algunos otros médicos “rescatadores” que desde el año 1999, gracias a un convenio firmado con la Universidad de Zaragoza, se han integrado de manera efectiva a las tripulaciones de nuestros helicópteros en Huesca.

La reiteración en las prácticas y la aplicación de una completa y restrictiva doctrina de actuación, así como la

aplicación de unas exigentes normas de procedimiento minimizan los elevados riesgos de una peligrosa pero necesaria actividad; lo saben los pilotos, los mecánicos y los médicos “rescatadores”. Por ello al mantener y ejecutar a la perfección los procedimientos, han conseguido que esa UHEL se signifique por un elevado índice de éxitos en los rescates para los que son requeridos.

LA UNIVERSIDAD Y LOS MÉDICOS RESCATADORES

El verano del año 1999 fue el punto de inflexión para la UHEL 41 de Huesca, mientras otras Unidades se veían en cierta manera desplazadas por la aparición de otros tipos de servicio que también utilizaban helicópteros en sus misiones y cometidos, el Ministerio del Interior, la Diputación General de Aragón y la Universidad de Zaragoza iban a firmar un convenio que supondría la reválida para una Unidad que venía demostrando su gran eficacia en rescates, año tras año. Con la firma de este convenio se formaliza un Curso Master de Urgencia en Monta-

ña (CUEMUN) que significa, entre otras cosas, la medicalización de los rescates. La presencia de un médico especializado, que además de sus conocimientos propios de medicina debe realizar una intensiva instrucción de especialista en montaña, en nuestros aparatos ofrece una nueva magnitud en nuestra forma de trabajar en la montaña, aportando un nivel importante de calidad y eficiencia. La Unidad, que con el Servicio de Montaña ha participado en la formación de estos médicos especialistas en montaña, ha potenciado con la aportación de estos profesionales una espectacular y cualificada mejoría en sus cometidos y misiones. En la actualidad son 11 los médicos que acompañan en sus respectivos turnos a las tripulaciones, que se potencian en verano, con la concentración de otro aparato en la localidad de Benasque con enfermeros también titulados.

LOS RESCATES: EL RIESGO SIEMPRE PRESENTE

Nadie mejor que un piloto para explicar el riesgo de un rescate en alta montaña, ellos



a los mandos de sofisticados aparatos son los que en última instancia y bajo su entera responsabilidad deben determinar hasta dónde pueden llegar. En la cabina los integrantes de montaña y el médico que les acompaña solo pueden observar, con un importante grado de admiración y otro poco de preocupación, o tal vez miedo, por qué no decirlo, cómo esas expertas manos llevan las palas de los helicópteros a los límites para conseguir su propósito último y fundamental: salvar una vida. Son conscientes de ello y para ello se preparan; apenas le dan importancia pero quien lo observa desde fuera percibe claramente que lo que ellos hacen “fácil” solo se consigue con una excelente y continuada preparación. Nueve rescates en un “soleado” día de verano, no hace mucho, del amanecer al anochecer, sin parar, dan fe de ello y los pilotos que lo padecieron, a pesar de todo, lo siguen considerando como normal. “Es nuestro trabajo”, contestan con evidente y merecido orgullo.

Las tripulaciones de nuestros helicópteros, no solo los de la UHEL 41, se han significado desde siempre por su excelente preparación. Conocer el terreno donde evolucionan, su pericia y su grado de preparación ofrecen como resultado la participación efectiva en más de 4.200 operaciones de rescate, con desgraciadamente 441 fallecidos, pero asimismo rescataron a cerca de 3.300 heridos y 1.800 ilesos que pueden agradecer a esos pro-

fesionales, y de hecho lo hacen siempre que tienen oportunidad, el poder seguir disfrutando de la montaña en compañía de amigos y familiares gracias al buen trabajo de las tripulaciones y los médicos “rescatadores” que desde el cielo cuidan y velan por la seguridad de todos ellos.

EL RECONOCIMIENTO SIEMPRE LLEGA

En una provincia como Huesca, en la que todos o casi todos se conocen, es muy difícil obviar los hechos que acaecen de forma casi continua, y de forma casi continua es el trabajo de la UHEL 41 allí desplegado. Tripulaciones y médicos desde su fundación en el año 86 ha servido de cabecera en multitud de ocasiones en los medios de comunicación locales por la excelencia de su trabajo. Asociaciones de todo tipo, colegios profesionales, Ayuntamientos o clubs deportivos especialmente de montaña, han agradecido con menciones, reconocimientos placas conmemorativas la importante labor que UHEL, Servicio de Montaña y médicos CUEMUN vienen realizando en favor y socorro de toda la sociedad en general y la aragonesa en particular. Más allá de ocupar líneas en los periódicos o momentos de efímera gloria en espacios radiofónicos, ellos, los verdaderos profesionales, los que se enfrentan a las paredes de riscos y barrancos imposibles de atacar, salvo por manos hábiles y expertas, esperan la,

siempre inevitable, llamada para acudir en auxilio de quien lo demanda. Cerca de 100 distinciones nos recuerdan que tenemos un querido y respetado pasado y un esperanzador futuro gracias a la importante labor de las tripulaciones de nuestro Servicio Aéreo.

LOS LLANOS DEL HOSPITAL EN BENASQUE, UN REFUGIO EN LA TORMENTA

Las montañas en los alrededores de Benasque y las condiciones que reúnen para un trabajo en conjunto han hecho que los Llanos del Hospital, y en concreto su hospedería se haya convertido en lugar de referencia para tripulaciones y montañeros. Cuántas veces sus instalaciones han servido como refugio cuando las condiciones meteorológicas ofrecen su peor cara y cuántas veces desde allí, después de un gratificante café, se han iniciado las indispensables sesiones de instrucción y prácticas que en futuro servirán para desenvolverse con mayor seguridad en ese entorno tan hermoso pero a la vez tan hostil. Los vehículos y la presencia efectiva de integrantes del Servicio de Montaña y tripulaciones de nuestros helicópteros se ha convertido en habitual para los excursionistas y montañeros que conociendo tan pintoresco y especial refugio acuden a él de forma periódica en sus jornadas de ocio y descanso o vacaciones, ya sean invernales o durante el verano. ■

TORREJÓN DE ARDOZ. LO QUE EL RESTO NO PUEDE CUBRIR

El cielo de media España es para ellos

ESTÁN REPARTIDAS POR TODA NUESTRA GEOGRAFÍA, PERO LA EFICACIA DE LAS UNIDADES DE HELICÓPTEROS TENDRÍAN MUY LIMITADA SU OPERATIVIDAD SI DESDE TORREJÓN DE ARDOZ, DONDE SE UBICA LA JEFATURA DEL SERVICIO Y OTROS DEPARTAMENTOS TAMBIÉN INDISPENSABLES COMO EL GRUPO DE MATERIAL Y EL CENTRO DE ADIESTRAMIENTO Y ESTANDARIZACIÓN, NO SE DIERA LA ADECUADA COBERTURA A TRIPULACIONES Y APARATOS. NO SE PUEDE OBLVIAR LA NECESARIA INTERVENCIÓN DE AQUELLOS QUE CON SUS TAREAS BUROCRÁTICAS, TAMBIÉN COLABORAN Y HACEN POSIBLE QUE NUESTROS PILOTOS Y MECÁNICOS PUEDAN, DÍA A DÍA, CONCENTRARSE EN LO QUE ES SU COMETIDO ESPECÍFICO: MANTENERSE SIEMPRE ALERTA Y MANEJAR CON PERICIA LOS HELICÓPTEROS PUESTOS POR LA SOCIEDAD A LA QUE PROTEGEN EN SUS EXPERTAS MANOS.



La Jefatura del Servicio Aéreo se ubica en los edificios y hangares que en el interior de las dependencias del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) se localiza en la localidad de Torrejón de Ardoz. Desde allí, y al mando del coronel Eduardo Luis Fernández Martín, se gestiona una importante flota de aparatos compuesta por 36 helicópteros repartidos por toda nuestra geografía y dos aviones de ala fija que actualmente operan desde las Islas Canarias. En estas modernas y funcionales instalaciones también se agrupan otros departamentos que sin ser estrictamente operativos son esenciales para el eficaz funcionamiento del Servicio.

El GAPO, (Grupo Apoyo Aéreo), se podría determinar que es la UHEL de Madrid, con 15 pilotos, siete mecánicos, y cuatro aparatos como dotación y al mando del comandante Dorda, tiene la responsabilidad de atender las necesidades policiales en una extensa demarcación territorial, además de dar respuesta a otras necesidades como pueden ser el traslado de integrantes de diferentes Servicios y Unidades, que por premura de tiempo deben desplazarse a cualquier lugar de

nuestra geografía; también depende de esta Unidad el apoyo a las comandancias de la comunidad de Cataluña en sus misiones aún encomendadas a la Guardia Civil, referidas a vigilancia fiscal, del medio ambiente (Seprona), vigilancia de costas y aguas territoriales en apoyo al Servicio Marítimo o la frontera con la vecina Andorra.

No se debe olvidar la importante responsabilidad que la UHEL de Madrid asume en todo lo que se refiere a rescates tanto en montaña, donde ofrece una excelente cobertura en la zona norte de la Sierra de Guadarrama en la provincia de Segovia o la Sierra de Gredos en Ávila, como el apoyo que puntualmente realiza,

durante la época estival, a la Comandancia de Huesca con la concentración de un aparato y su tripulación en el pueblo pirenaico de de Benasque. Traslado de personalidades para su asistencia de diferentes actos institucionales o misiones en el extranjero son otros de los cometidos de esta Unidad que resulta indispensable para cubrir cualquier eventualidad o necesidad imprevista. Tal vez la incorporación de un helicóptero “medio” para determinadas y específicas misiones, y a la vez potenciar el servicio, colmase las aspiraciones de este grupo de profesionales que están dedicando parte de su vida a surcar nuestro cielos para proteger y auxiliar a todo aquel que les requiera.■



EL ALA FIJA EN VUELO

El mes de junio del año 2008 se presentaba en las instalaciones del Servicio Aéreo en la base de Torrejón de Ardoz el que iba a ser un nuevo reto para la Institución: el nuevo avión de ala fija que operaría la Guardia Civil. Una aeronave CASA CN-235, con todas las innovaciones tecnológicas: moderno y versátil, este aparato ha resultado ser un eficaz instrumento para la vigilancia y control de nuestras fronteras exteriores. Actualmente son dos las aeronaves que desde las Islas Canarias están operando en las misiones referidas al control de embarcaciones o cayucos que llegan a nuestras aguas desde las costas africanas. Con estos nuevos medios no solo se consigue una eficaz actuación contra las mafias de trata de personas sino que además sirve para la lucha contra el narco-

tráfico y la protección de la frontera meridional de la Unión Europea. Después de dos años de arduo trabajo, también se han significado nuestras aeronaves y sus tripulaciones en el auxilio en la búsqueda y salvamento marítimo y el apoyo a la vigilancia medio ambiental y la persecución de quienes pretenden hacer del mar un vertedero controlando la contaminación marítima.

Con más de 10 horas de vuelo de autonomía, una velocidad de más de 245 millas y los más sofisticados y modernos sistemas de navegación y detección de buques en aguas oceánicas, las aeronaves de ala fija

de la Guardia Civil están demostrando una importante eficacia de la que dan fe las cifras que hasta el momento ofrecen: 1.464 horas de vuelo de los aparatos, 800 horas por parte de los pilotos y 1235 horas de los operadores de sistemas. Además, bajo el ámbito de FRONT-TEX han desarrollado misiones en la base aérea de Gando en Las Palmas de Gran Canaria, destacamento de Dakar en Senegal y Nouakchott en Mauritania. También destaca su importante colaboración en las labores de búsqueda y rescate del avión de Air France siniestrado en aguas del Atlántico.

Desearía comenzar estas líneas agradeciendo a la Revista del Cuerpo la oportunidad que me brinda de dirigirme a sus lectores, a los que transmito un cordial saludo.

Desde el primer vuelo del primer helicóptero, mucho ha evolucionado el mundo aeronáutico. Los antiguos helicópteros con motores de explosión y palas de madera fueron precursores de los actuales, con varios motores controlados por ordenador y dotados de piloto automático.

Paralelamente a esta evolución el Servicio Aéreo ha ido incorporando y renovando sus medios, desde la adquisición del primer BO-105 a la empresa alemana MBB, hasta la incorporación de los últimos EC-135 de Eurocopter, y los modernos aviones EADS CN-235, en su versión de Patrulla Marítima.

La antigua Agrupación de Helicópteros se creó en el año 1972, y ya en ese año se recibieron los dos primeros BO-105. El Servicio Aéreo ha ido creciendo tanto en cantidad de medios y misiones, como en despliegue a lo largo de la geografía española. En lo referente a los medios, la actual flota está compuesta por 21 helicópteros BO-105, 8 BK-117, 7 EC-135 y dos aviones CN-235.

En la actualidad se está procediendo a la retirada paulatina de los BO-105, conforme se realizan nuevas adquisiciones de helicópteros más modernos, dotados de un piloto automático de tres ejes, capacitados para realizar vuelo instrumental; dotados de un equipo GPS, con cartografía digital, todo integrado en los sistemas de navegación del helicóptero, y que están equipados, incluso, con un radar meteorológico.

En cuanto a los BK-117 se está procediendo a la modernización de los A-3 por el estándar A-4, que posee una mayor potencia, sin que

CORONEL JEFE DEL SAER



se tenga prevista su sustitución a medio plazo.

En lo referente a los aviones CN-235 de patrulla marítima, poseen un sistema táctico integrado de misión que hace que los datos recibidos por el radar de búsqueda, y el sistema de captación de imágenes, sean controlados por un único sistema, y sus datos puedan ser transmitidos a los Centros de Control en tiempo real.

Durante estos 37 años se han realizado más de 160.000 horas de vuelo, llevándose a cabo infinidad de servicios, siendo los más arriesgados y agradecidos los rescates y evacuaciones en montaña. Se han obtenido diversos reconocimientos por parte de diversas instituciones, tanto nacionales como internacionales, como la Medalla del Congreso de los Estados Unidos por el rescate de dos militares estadounidenses. Se han realizado también muchos servicios en otros ámbitos como la lucha antiterrorista, con intervención en la operación SOKOA; en la protección del medio ambiente, controlando los vertidos procedentes del Prestige; en la lucha contra el tráfico de estupefacientes y la inmigración irregular, dentro de la operación Indalo y el proyecto Atlantis.

Al igual que se ha ido evolucionando en el medio aéreo también han mejorado las instalaciones, de las que el SAER dispone a lo largo

de toda la geografía española. A principios de 2006 se entregó una nueva base para el órgano central del SAER, en unos terrenos cedidos por el INTA, en Torrejón de Ardoz, donde se encuentran, por fin, reunidos la Jefatura, el Grupo Aéreo de Apoyo, el Grupo de Material, el Grupo de Ala Fija y el Centro de Adiestramiento y Estandarización; abandonando las instalaciones cedidas por el Ejército del Aire en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz.

Son varios los retos que le esperan al SAER en el futuro. Entre ellos destaca la necesaria profundización en las misiones con los medios de ala fija. También está planteada la renovación de los helicópteros BO-105, y la puesta en funcionamiento de nuevas Unidades, para cumplir el objetivo de disponer de un helicóptero a menos de 30 minutos de vuelo de cualquier punto de la geografía española.

Otro reto es proporcionar a la Institución la posibilidad de embarcar helicópteros en el buque oceánico que se prevé sea entregado a la Guardia Civil en 2010, para así aumentar la operatividad y el radio de acción tanto de los medios aéreos como de los marítimos.

En cuanto al largo plazo, se espera adquirir helicópteros medios, para poder satisfacer las necesidades de transporte de más personal y equipo a mayor distancia.

Como resumen podemos decir que el Servicio Aéreo intenta que sus medios apoyen en todas las facetas del Servicio al resto de las Unidades de la Guardia Civil, en todo tiempo y en cualquier lugar para facilitar el trabajo, extender su radio de acción, reducir los tiempos de respuesta y mejorar, en fin, sus capacidades operativas y logísticas.

EDUARDO LUIS FERNÁNDEZ MARTÍN
Coronel Jefe del SAER