



UNIDAD DE HELICÓPTEROS DE LA **ERTZAIN'TZA**

“Doce de la mañana. La actividad en las instalaciones que la *Ertzaintza* tiene en Iurreta es la habitual, casi monótona. Como es normal en esta zona de Vizcaya, lleva casi tres días sin parar de llover, aunque de forma no especialmente intensa. De pronto, llega un aviso telefónico alertando de un incidente protagonizado por un pesquero en la zona de Bakio, nave que se encuentra a unas quince millas de la costa y está a punto de irse a pique.

OCTAVIO DÍEZ CÁMARA

La premura con la que hay que intervenir para rescatar al patrón y a los seis tripulantes que le acompañan aconsejan hacerlo en helicóptero, por lo cual se da aviso a la tripulación que está en alerta inmediata. Junto a ellos, viaja un especialista-rescatador de uno de los Grupos de Buceo, por si es necesaria su intervención. En menos de diez minutos, y tras calentar turbinas, situar el material de uso

cias a un salvavidas y agarrado a un cabo que le han lanzado sus compañeros. Un ertzaina rescatador-buzo se lanza en su auxilio, a la vez que otro agente se concentra en el manejo de la grúa para evacuar también a quienes viajan en la embarcación. En algo menos de media hora todo el grupo está a salvo y volando hacia un centro sanitario próximo donde les esperan para realizar un reconocimiento médico.



básico en la célula y prepararlo todo, el aparato está en el aire y comienza su tránsito hasta la zona. La peculiaridad del rescate a realizar, y la disponibilidad de plataformas, han aconsejado emplear un SA-365-C3, modelo galo que destaca por ser bimotor –lo que da más seguridad en las operaciones de rescate navales– y por su capacidad para transportar a un amplio grupo de personas.

Las emisiones radio del pesquero, alertando del punto aproximado donde se encuentran, les permiten llegar pronto en su auxilio. Una vez localizado, proceden a analizar las condiciones del lugar para realizar a una más precisa acción de rescate. En el agua, hay un pescador que se mantiene a flote gra-

Una vez que les han dejado en “buenas manos”, los ertzainas vuelven a su sede en el Centro de Iurreta. La satisfacción general puede verse en sus caras, pues llevar a cabo una misión con la máxima precisión y rapidez es el mejor referente a su trabajo diario, el que realizan buscando la máxima profesionalidad y eficiencia.”

Múltiples cometidos

Hemos iniciado estas páginas novelando una de las actividades que son comunes a nuestros protagonistas, los especialistas que conforman la Unidad de Helicópteros de la Ertzaintza, la que se conoce con las siglas UHE. Por su singularidad, capacidades y me-

dios que tienen asignados, realizan cometidos de rescate y otros muchos que conoceremos en estas páginas, tarea policial que, en buena medida, va dirigida a cooperar con las distintas divisiones de la Policía Autónoma Vasca.

Encuadrados, junto a distintas unidades a las que apoyan –ver TACTICAL nº 7 y nº 9–, en la División de Recursos Operativos, los que componen la UHE tienen como misión específica el facilitar apoyo aéreo a

las unidades y servicios de las divisiones de Seguridad Ciudadana y Policía de lo Criminal, en lo que son tareas relacionadas con dispositivos y operativos de prevención, investigación o intervención. En el desempeño de ese cometido, llevan a cabo operativos como los siguientes: acompañamiento a comitivas de personalidades VIP (*Very Important Person*) a requerimiento de las áreas de Escoltas o de Intervención; vigilancias de determinados eventos e



incidentes policiales –manifestaciones, pruebas deportivas, ...–; patrullas sobre ciudades o puntos del ámbito rural para apoyar a los efectivos de Seguridad Ciudadana; seguimientos de personas o vehículos relacionados con todo tipo de delincuencia; patrullajes asociados a la Seguridad Vial y apoyo a las unidades de Tráfico; vuelos preventivos en zonas costeras, marítimas o de montaña, y otros.

Complementariamente, y como actividad secundaria, asumen distintas funciones de apoyo a los servicios de atención de emergencia, y pueden llevar a cabo otras misiones que, puntualmente y por sus capacidades operativas y equipamiento, se les puedan asignar. Participan en rescates y búsquedas, cooperan con Protección Civil e intervienen en traslados de personal o material sanitario.

Para poderlas llevar a cabo, con un nivel de eficacia que ha sido especialmente alto en los años transcurridos desde su creación, mantienen una estructura de trabajo sencilla y pensada para lograr la máxima capacidad de respuesta. Un comisario, que a su vez es director de operaciones y responsable de la actividad aeronáutica, es su Jefe, mientras que un subcomisario, responsable del área policial, actúa como Subjefe. El resto de agentes se reparten entre el núcleo de pilotos y el núcleo de operadores de vuelo, grupo que totaliza unos cuarenta y cinco efectivos si contamos también el personal que realiza tareas administrativas y de logística o el equipo de civiles que, pertenecientes a una empresa contratada al efecto, asume distintas tareas relacionadas con el mantenimiento de las plataformas aéreas y de los equipos asociados a las mismas.

Normalmente, pilotos y operadores constituyen la tripulación. Dos de los primeros –piloto y copiloto– se encargan de manejar lo que es el aparato en sí y de su control en aquellas situaciones policiales en las que sea requerida su presencia. Les auxilia una tercera persona, un operador policial que se encarga de tareas complementarias –opera las cámaras de televisión, maneja los equipos de fotografía aérea, asume las tareas relacionadas con el empleo de los sistemas de comunicación, opera la grúa, mueve los focos de iluminación cuando se emplean en búsquedas, ...– y actúa como rescatador en aquellos operativos en los que es necesaria esa especialización.

Plataformas de vuelo

La realidad que, a día de hoy, caracteriza a la UHE en lo que son sus medios aéreos es multidisciplinar en sus capacidades y variopinta en lo que son los distintos modelos que tienen a su disposición. Mantienen en servicio cuatro plataformas que han sido fabricadas por la firma Eurocopter, radicada en Francia y con carácter europeo, y, por sus capacidades, se complementan entre sí. Las más modernas de todas ellas



son una pareja del tipo EC-135, modelo que otros cuerpos policiales españoles también están adoptando como estandarizado para reemplazar a los anticuados BO-105 y BK-117. Ambos ejemplares, recibidos en 1997 –la *Ertzaintza* se convirtió en el primer cuerpo policial del mundo en incorporar ese modelo a su flota–, se caracterizan por su avanzada configuración y por las prestaciones que consiguen con sus dos turbinas. Tienen un peso de despegue máximo de 2.835 kilogramos, lo que les permite llevar un total de siete personas incluida la tripulación.

Ese potencial de transporte, que combina bien con una autonomía de vuelo de unas dos horas y media y con un alcance próximo a los seiscientos kilómetros, les permite asumir distintas tareas, desde las escoltas aéreas, en las que especialistas de la Unidad de Intervención se sitúan con armas largas en sus costados –protegen así acontecimientos concretos y podrían reaccionar con rapidez en caso de que se produjese un incidente hostil–, a patrullas relaciona-

das con la vigilancia y seguimiento de aquellos que son su objetivo. Incorporan “cortacables”, elemento de seguridad muy útil ante la presencia de cables del tendido eléctrico –una de las principales amenazas a las que se enfrentan en sus vuelos a baja y muy baja cota– y una pequeña grúa en el costado izquierdo.

Sus cualidades hacen que puedan ser empleados en preventivos policiales –filmaciones aéreas o patrullas–, como plataforma aérea para las unidades de Intervención o para cumplimentar operaciones de rescate en montaña o en el entorno marítimo costero. Operativamente hablando, señalar que son especialmente útiles cuando se les instalan los sistemas Wescam que incluyen un módulo, controlado a distancia, con cámaras de televisión y térmicas que les permiten captar, mientras se desplazan a una altura de unos mil pies, imágenes lejanas tanto de día como de noche o con mal tiempo; sus filmaciones, que pueden transmitir a estaciones terrestres, son especialmente útiles cuando se desea seguir, con una notable discreción, a quienes realizan actividades sospechosas de vulnerar la legalidad.

Bien distintas son las capacidades del helicóptero de mayores dimensiones que poseen, el SA-365-C3 “Dauphin”. Con un peso máximo de 3,5 toneladas, esta plataforma, que también es bimotor, tiene una célula más amplia y es capaz de acoger en su interior hasta catorce personas, lo cual lo convierte en un recurso especialmente útil para despliegues inmediatos de ertzainas a distintos puntos del País Vasco. En su interior pueden llevarse equipos de rescate, unidades de intervención y hasta guías con sus perros para participar en búsquedas en áreas rurales o urbanas.

Entre otros detalles, señalar que sus patines están equipados con flotadores que le permitirían realizar tomas de emergencia en el agua. Para mejorar su capacidad de operar en condiciones adversas, incluye en su proa un radar meteorológico, sistema complementario de la grúa lateral o de los focos de iluminación de gran potencia, “accesorios” que lo hacen idóneo para actuaciones generales de rescate y muy apto para las que tienen lugar sobre el mar.

El cuarto aparato que vienen usando es el que tiene menores prestaciones. Se trata de un AS-350-B2



“Ecureuil”, monomotor en el que, pese a que sólo puede llevar a seis personas, hay que destacar su autonomía y alcance, respectivamente de 3 horas y 740 Km. Sobre todo, se emplea para preventivos policiales que incluyen desde patrullas a su uso como plataforma aérea para intervenciones. Por ser monoturbinas, no se le autoriza a sobrevolar núcleos urbanos que tengan una población superior a los cincuenta mil habitantes.

Las aportaciones que se consiguen con los anteriores, capaces de llevar equipos desfibriladores como el “Lifepak” CR Plus –han sido los primeros aparatos policiales españoles en embarcar estos sistemas–, están en proceso de renovación, pues se ha programado la ejecución de un plan de sustitución que permitirá homogeneizar los distintos modelos en una plataforma de más y mejores prestaciones, proceso que está en curso y del que pronto podría conocerse una decisión al respecto. Téngase en cuenta que los antecedentes históricos de la capacidad actual se remontan a 1986, cuando comenzaron a operar los helicópteros del Departamento de Interior del Gobierno Vasco; no fue hasta 1997 cuando se constituyó la UHE.

Los tripulantes

Catorce pilotos y una decena de operadores policiales conforman el colectivo profesional que se encarga de trabajar con esas “máquinas”. Por los cometidos que se les encomiendan, la selección de estos agentes requiere de unos parámetros bien distintos de aquellos que trabajan en otras unidades.

Quienes son pilotos, tienen que formarse previamente en alguna de las escuelas homologadas por Aviación Civil, para conseguir la titulación que les acredita para volar helicópteros. Una vez son destinados a la UHE llega el proceso de adaptación a lo que serán sus misiones policiales, con prácticas que se realizan cada cierto tiempo para mantenerles es-



FOTO: Ertzaintza

pecialmente preparados en los distintos tipos de servicios. Dado que tendrán que volar plataformas de diversas características, se les exige que tengan que cumplimentar un proceso de habilitación operativa que les permite volar con cada uno de los modelos que ahora tienen en servicio.

La preparación de los operadores policiales pasa por el conocimiento de los distintos sistemas y equipos que llevan consigo, por lo cual tienen que aprender tanto a operarlos como a extraer de ellos sus máximas prestaciones, una exigencia que se va renovando cada vez que se produce algún cambio de material o una nueva incorporación. A ellos les corresponde actuar durante los rescates, por lo que tienen que tener una buena forma física y dominar técnicas sanitarias, de reanimación o de salvamento, las que les sean útiles durante los operativos en los que participen. Complementariamente, tienen que conocer las capacidades de los distintos sistemas radio y como emplearlos, pues ellos se encargan de la gestión de las comunicaciones entre los helicópteros y los diferentes estamentos de control aéreo con los que se relacionan en sus vuelos.

Todo ello, hace que para la formación de las tripulaciones de la UHE se tengan que realizar diversos cursos, talleres formativos y clases, buena parte de las mismas impartidas por empresas especializadas

en cada una de las materias y el resto, englobadas en un programa de entrenamiento y formación que es continuo, con aportaciones de especialistas de distintas unidades de la División en la que están encuadrados. Es un proceso especialmente costoso, por lo cual tienen que comprometerse a una permanencia mínima de ocho años en ese destino.

Los aparatos de la *Ertzaintza* se identifican, cuando emplean las comunicaciones radio, con el código "Golf" y un número asignado a cada una de las plataformas. Últimamente, han venido desarrollando una actividad especialmente intensa por lo cual sue-



len volar unas ochocientas horas anuales y participan en medio millar de actuaciones anuales, tanto policiales –seguimientos, filmaciones, operaciones, vuelos preventivos, entrenamientos de pilotos y operadores, ...– como asistenciales –rescates y rastreos tanto en el mar como en la montaña, y otros–. Operativamente hablando sus actuaciones se suelen llevar a cabo de día y afectan en un mayor tanto por ciento, y por este orden, a los territorios de Vizcaya, Álava y Guipúzcoa.

Completando estas páginas, señalar que la UHE ocupa unas amplias instalaciones, con unos dos mil metros cuadrados de superficie, en el Centro de Iurreta. De las mismas hay que destacar, además de la zona para tomas y despegues –convenientemente balizada y con ayudas para ello–, un amplio hangar

donde pueden situarse no menos de cuatro helicópteros para proteger las células de las inclemencias ambientales o llevar a cabo las tareas de entretenimiento y mantenimiento programado que les son habituales. En unos edificios anexos se encuentran algunos almacenes donde se guarda equipo complementario y oficinas desde donde se programan las distintas actividades, espacio en el que se incluye una moderna torre de control policial de información aeronáutica que sirve tanto para coordinar las operaciones de despegue y aterrizaje en el lugar como para controlar los operativos en curso, para lo cual dispone



FOTO: Ertzaintza

de una estación meteorológica y de distintos equipos radio –sistemas UHF con canales de banda aérea, equipos similares adaptados a los marítimos, emisoras policiales TETRA, ...– que permiten enlazar con los helicópteros propios y con otros emplazamientos.

Allí, en todo momento hay, como mínimo, una tripulación dispuesta para intervenir ante cualquier emergencia, rescate o servicio que les sea requerido desde la *Ertzaintza*, capacidad operativa que les sitúa como una referencia europea dentro de su especialidad.