



El despegue DEL LOBO

El 803 Escuadrón inicia la transformación
de sus unidades SAR al helicóptero polivalente *NH90*



Dos de los cinco pilotos de la unidad de Cuatro Vientos certificados para volar el nuevo helicóptero del Ejército del Aire delante del primero de los aparatos, recibido el pasado mes de octubre.

AMANECE Madrid frío y lluvioso un día de diciembre. La pista mojada de la base aérea de Cuatro Vientos devuelve la imagen invertida, como un espejo, del primer helicóptero *NH90* de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Ejército del Aire momentos antes del despegue. Su reflejo sobre el pavimento es un buen presagio para la tripulación, deseosa de poner a prueba, una jornada más, las capacidades de la nueva aeronave polivalente diseñada y construida para operar en todo tiempo.

Dentro de la cabina, a través del cristal empapado, los pilotos contemplan la figura desenfocada del mecánico que les da las indicaciones para el despegue. Durante casi dos horas, los capitanes Antonio y Jesús del 803 Escuadrón SAR se alternarán como comandante de aeronave y segundo surcando el noroeste de la comunidad autónoma madrileña. Lo harán «pinchando nubes» en vuelo instrumental sobre la zona de Torrelodones y, al llegar a las estribaciones de la sierra, sobre el embalse de Valmayor, realizarán tráficos a baja altura y tomas tácticas entre densas brumas, como si se tratara de recuperar a un piloto derribado o

a los miembros de un equipo de operaciones especiales tras una incursión en zona hostil.

«Lluvia persistente, niebla, nubes bajas, engelamiento...». De regreso al aeródromo, el capitán Jesús contabilizaba las inclemencias meteorológicas que condicionaron el vuelo de adiestramiento. «Gracias a la *meteo* complicada hemos podido cumplir muchos requisitos del entrenamiento», añade el capitán Antonio, «con la tranquilidad y la seguridad que ofrece esta aeronave», asegura el oficial, entusiasmado con el comportamiento del *NH90*.

Lejos de haber supuesto una contrariedad, la meteorología adversa para el vuelo en helicóptero fue durante las últimas semanas del pasado año un estímulo para los pilotos, mecánicos,

La entrada en servicio de la nueva aeronave está prevista para el año 2022

ingenieros e informáticos del 803 Escuadrón seleccionados para lanzar el nuevo helicóptero del Ejército del Aire. Los *HD.29* —su denominación militar— sustituirán a los veteranos *AS532 Super Puma (HD.21)* que, desde principios de los 80, operan como plataforma SAR, de aeroevacuación médica (MEDEVAC, por sus siglas en inglés), de recuperación de personal (PR, *Personal Recovery*) en ambiente hostil y de operaciones aéreas especiales (SAO, por su acrónimo en inglés).

La entrada en servicio del *NH90* en la unidad madrileña —previsiblemente para 2022, cuando se alcance la capacidad operativa final— supondrá «un salto cualitativo en el ámbito de los sistemas de ala rotatoria», afirmaba en estas mismas páginas el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, Javier Salto, a pocos días de recibir el primer aparato. El 803 Escuadrón trabaja ya con dos *NH90* —el primero llegó el 14 de octubre y, el segundo, el 4 de diciembre—. En los próximos meses Airbus Helicopters entregará las cuatro aeronaves que completan la primera serie de seis helicópteros, a la que seguirá otra más de media docena de aparatos.



El *Lobo* es un helicóptero polivalente diseñado y construido para operar en las condiciones meteorológicas más extremas como ha tenido la oportunidad de demostrar durante sus primeros vuelos de prueba.

MEJORA DE LAS CAPACIDADES

«El *NH90* significa un avance muy considerable con respecto al *Super Puma*», coincide en asegurar el coronel Gonzalo José Martí, jefe del Ala 48, en la que se integra el 803 Escuadrón. «Además es un reto», destaca la comandante Débora Gómez, jefa de la unidad, «porque pasamos de un helicóptero de segunda generación a otro de cuarta», aclara.

Este salto tecnológico conlleva «un cambio radical en la filosofía de vuelo», apunta el capitán Gonzalo, que implica «una importante reducción de la carga de trabajo de los pilotos a los mandos de la aeronave, que ahora podrán centrarse más en la gestión de sistemas y ejecutar con mayor precisión las misiones», añade. Son varios los cometidos que tiene

asignada la unidad y todos exigen pericia y coordinación. El coronel Martí cita, por ejemplo, la complicada operación de salvamento en el agua de un naufrago con el empleo de la «cuarta vía», el piloto automático de cuatro ejes con el que el helicóptero se mantiene suspendido en el aire, en vuelo estacionario, mientras los esfuerzos de la tripulación se concentran en el izado de la víctima. Es el momento crítico del rescate y los hacen con la moderna grúa *Goodrich* de doble gancho que incorpora el nuevo aparato.

Esta capacidad se suma a la que ofrece una potente cámara panorámica de búsqueda en los espectros visible e infrarrojo —«el FLIR de navegación, alojado bajo el morro», concreta el capitán Gonzalo—, idóneo para operar en con-

diciones meteorológicas adversas y de noche. Otra novedad es el sistema anti hielo «que impide el engelamiento de los motores, las palas del eje central y el estabilizador de cola», añade.

El coronel Martí también enumera entre las mejoras «muy considerables» que ofrece el *NH90* su sistema de navegación *Fly-by-Wire*, sustituto de los controles de vuelo manuales; las comunicación vía satélite SATCOM, que utiliza la constelación *Iridium*; y la radio táctica, con protección anti interferencias *Have Quick II* y banda ancha *Saturn*.

Por otra parte, el nuevo aparato permite al Ejército del Aire interoperar con la Armada, ya que incorpora el sistema TACAM (*Tactical Air Navigation System*) que utilizan los buques, pudiendo,

La llegada del NH90 conlleva «un cambio radical en la filosofía de vuelo», asegura uno de sus pilotos

además, ir embarcados en el LHD *Juan Carlos I* o en los de asalto anfibio *Castilla y Galicia*, gracias «al plegado del rotor de cola y las palas del principal», indica el capitán Gonzalo.

FORMACIÓN Y MADURACIÓN

A los cinco pilotos del 803 Escuadrón que ya han sido certificados para volar la nueva aeronave se suma un comandante del Centro Logístico de Armamento y Experimentación (CLAEX). Todos tuvieron que superar una fase de transformación avanzada al *NH90*, de alrededor de cuatro meses, que se desarrolló en la base de Agoncillo (La Rioja). Es la sede del Batallón de Helicópteros de Maniobra (BHELMA) III de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET), unidad dotada desde 2016 con el *NH90 Caimán* y, desde mediados del pasado mes de octubre, con su simulador, el *Full Mission Simulator*.

«La decisión de realizar la adaptación a la nueva aeronave con los compañeros de Tierra que tienen experiencia real operando la máquina ha sido todo un acierto», se congratula el capitán Gonzalo. Otros dos capitanes de Cuatro Vientos están actualmente formándose en Agoncillo para completar así la plantilla inicial de siete instructores del nuevo aparato con que contará el 803 Escuadrón.

En el BHELMA III realizan una fase teórica de siete semanas dedicada al estudio del empleo táctico del helicóptero, su aviónica, mecánica, prestaciones y procedimientos de emergencia. A continuación, a lo largo de once semanas, tiene lugar una fase práctica «de 20 horas de vuelo diurno y nocturno y 30 en simulador, distribuidas a su vez en otros dos, una básica y otra avanzada», explica el capitán Gonzalo.

Superado este plan de formación de «muy alta experiencia» en las FAMET, los oficiales son certificados con la calificación de comandantes de misión. Los cinco primeros se encuentran ya en Cuatro Vientos, inmersos en el denominado «periodo de maduración». Esta fase abarca seis meses. «Es el tiempo que nos hemos dado para asentar los conocimientos adquiridos en Agoncillo, familiarizarnos con las nuevas sensaciones que nos transmite la aeronave y estar en disposición de ofrecer la mejor



La tripulación de vuelo supervisa el funcionamiento de los sistemas de navegación antes de despegar rumbo a la sierra norte de Madrid.





Además de los pilotos, la tripulación del NH90 incluye dos rescatadores-tiradores —arriba— y un supervisor de carga (a la izquierda, en labores de mantenimiento).

La unidad del Ala 48 de Cuatro Vientos contará con una plantilla de siete instructores de vuelo

Los nuevos helicópteros permitirán al Ejército del Aire interoperar con la Armada a bordo de sus grandes buques

formación a nuestros compañeros en su transformación a la nueva máquina». La mayoría de estos instructores ya eran pilotos del *Super Puma* y todos tienen al menos un mínimo de cinco años de bagaje como «primeros» (comandantes de aeronave) para realizar misiones SAR. Además, son los que mayor formación y mejor preparación tienen para ejecutar las de PR y SAO. «Eso que llevamos ganado», concluye el capitán Gonzalo.

Como explica el coronel Martí, no se trata solamente de «soltar» a los pilotos como instructores, sino también de «chequear los planes de instrucción ya elaborados por el Ejército de Tierra, comprobando que se corresponden con lo que nosotros consideramos correctos y, además, definir los de adiestramiento».

El plan de instrucción, adaptado a las necesidades del Ejército del Aire, «capacitará a los pilotos de *Super Puma* a volar el nuevo aparato como copilotos de misión», explica la comandante Débora Gómez, mientras que el plan de adiestramiento básico «les permitirá, a continuación, ir subiendo de nivel de cualificación con el fin de poder ejecutar, finalmente, todas las misiones encomendadas al Escuadrón como comandantes de aeronave», añade la jefa del 803.

«Primero, asumiremos los cometidos SAR y MEDEVAC», indica el coronel Martí. Será una vez concluido el periodo de maduración, definida la Capacidad Operativa Inicial de la unidad, transformados los primeros pilotos de *Super Puma* al *NH90* y recepcionados los cuatro helicópteros restantes de la primera entrega. «Después, previsiblemente a finales de 2022, podremos realizar, además, operaciones aéreas especiales y de recuperación de personal», concluye el jefe del Ala 48.

TRIPULACIÓN TRADICIONAL

La dotación mínima del *NH90*, según su manual de vuelo, es de un piloto y un tripulante. «En nuestro caso, debido a la complejidad del tipo de misiones que realizamos, volaremos siempre con dos pilotos», afirma el capitán Gonzalo. A ellos se sumarán, como en el *Super*

Puma, dos rescatadores-tiradores, que irán trincados al techo como medida de seguridad, porque, durante el vuelo, permanecen de pie, ojo avizor, asomados al vacío con las puertas laterales de la aeronave abiertas. En las tomas críticas «somos los *sensores* de aparcamiento del helicóptero», destaca el soldado Sergio Santalices, dos años en el 803 Escuadrón y especializado en la recuperación de personal.

La tripulación se completará con un supervisor de carga que, además, asu-

nuevos cometidos, como «leer determinados parámetros de vuelo para descargar de trabajo al comandante y su segundo», afirma.

«Estamos muy ilusionados, sobre todo, los capitanes más jóvenes, los que tendrán mayor recorrido en la unidad», asegura el coronel Martí. «El *Lobo* es, como el *Super Puma*, una máquina muy demandante y exigente para el piloto y te puede dar mucho», añade el capitán Gonzalo, el más veterano de los siete seleccionados para lanzar el *NH90*. «Al



Detalle de la cabina de la nueva aeronave durante un vuelo de entrenamiento al norte de Madrid, a mediados del pasado diciembre.

me las funciones de operador de grúa en las operaciones de rescate. Este profesional es también mecánico de vuelo en el *Super Puma*, pero en el *NH90* esta especialidad no se contempla, porque «en este helicóptero el control de los motores es automático», apunta el sargento Marc Flores, capacitado para llevar a cabo esta labor manualmente en los propulsores del *Lobo* que sí lo permiten. «Ahora, el *bicho* lo hace todo solo», aclara, aunque se reivindica en su antiguo rol ocupando «la tercera silla» dentro de la aeronave, en el espacio situada entre los dos pilotos, como hacía en el *Super Puma*. Ahora tiene

HD.21 le pedíamos un diez en capacidades y siempre nos devolvió diez, como en la misión en Afganistán, de la que pudimos volver todos sin problemas gracias a él», recuerda en referencia al despliegue de más de ocho años del destacamento de helicópteros del Ejército del Aire en el país asiático. «Al *NH90* también le pediremos diez, pero nos devolverá 20», pronostica, expresando el deseo de los miembros de la unidad de volver a la acción cuanto antes en ejercicios y misiones reales con el nuevo sistema de armas.

José Luis Expósito
Fotos: Pepe Díaz