

Los escaladores de las FAMET



El Batallón de Helicópteros de Maniobra III está especializado en misiones de transporte de alta montaña

LA base de Agoncillo nos proporciona una libertad de movimientos increíble para el vuelo en montaña, la principal peculiaridad del Batallón de Helicópteros de Maniobra (BHELMA) III». El jefe de la unidad, el teniente coronel Mariano Arrazola, se refiere a la orografía abrupta que rodea el lugar, marcada por el Sistema Ibérico y los Pirineos. En sus montes, pináculos y valles cerrados se adiestran

entre los 1.500 y los casi 3.000 metros de altitud las tripulaciones de estas aeronaves de transporte medio de personal y material de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET). Dotada con doce *AS 532 Cougar* y ocho *UH-1H*, el batallón se encuentra ubicado desde 1974 en La Rioja, a 14 kilómetros de Logroño y muy próxima en vuelo a Jaca, «a poco menos de una hora en helicóptero», añade el teniente coronel Arrazola.

En la ciudad oscense se encuentra la Escuela Militar de Alta Montaña y de Operaciones Especiales. El uso de las aeronaves del BHELMA III es esencial para la preparación de sus miembros. No son los únicos que demandan estos vuelos. «También realizamos misiones helitransportadas con otras unidades de Infantería» en otro tipo de escenarios menos elevados. En estos casos la instrucción tiene lugar fundamentalmente



El Pirineo es el escenario principal en el que se desenvuelven los helicópteros riojanos y sus tripulaciones, adiestradas para volar en el ambiente más exigente y complicado.



en el Campo Nacional de Adiestramiento de San Gregorio en Zaragoza, también a una hora de vuelo de Agoncillo.

Los helicópteros despegan desde esta base para el adiestramiento de sus tripulaciones en un espacio aéreo restringido de un radio de aproximadamente 40 kilómetros sobre una superficie escasamente poblada.

«Las FAMET siempre han tenido vocación expedicionaria», señala el teniente coronel Arrazola. En el caso del batallón riojano, comenzó hace más de 20 años en el norte de Iraq en la operación *Provide Comfort*. Desde 2007 continúa en Afganistán donde los *Chinook* y los *Cou-*

gar de las FAMET se alternan en la Base de Apoyo Avanzado de Herat del Cuartel Regional Oeste de la ISAF.

Hoy, la unidad se abre al futuro. A lo largo de los próximos años el batallón aspira a convertirse en regimiento. Más personal con medios renovados. Agoncillo ha sido la base elegida por el Ejército para concentrar los modernos helicópteros de maniobra *NH90* llamados a sustituir a los *Cougar* (ver entrevista).

Los primeros aparatos comenzarán a llegar previsiblemente en 2013. Ahora está por determinar si la totalidad de la flota asignada a la Fuerza Terrestre en el programa *tomará* en la base riojana o si el

número de unidades se verá modificado por las limitaciones presupuestarias.

Existe la posibilidad también de que los helicópteros del BHELMA III puedan compartir espacio con los vehículos no tripulados de la Plataforma Aérea Sensorizada de Inteligencia (PASI) desplegada ahora en Afganistán. El Ejército de Tierra está valorando esta opción para ubicar en Agoncillo la unidad cuando las tropas españolas pongan fin a su presencia en el país asiático en 2014.

La ausencia de tráfico aéreo civil en esta zona y, sobre todo, la escasez de interferencias radioeléctricas propias de la actividad humana son algunas de las razones de peso para inclinarse por el despliegue en este base. San Gregorio es la otra alternativa.

TRIPULACIONES

En enero de 2011 el BHELMA III alcanzó las 100.000 horas de vuelo, cifra siempre simbólica para cualquier unidad aeronáutica. «El 70 por 100 del personal destinado en Agoncillo trabaja vinculado a la actividad aérea», explica el teniente coronel Arrazola. En el Ejército de Tierra no existen escuadrones, sino unidades de vuelo integradas por pilotos — oficiales y suboficiales que a menudo comparten los mandos de la aeronave — y operadores de vuelo o *tiradores*.

Los pilotos llegan a sus respectivas unidades de destino con aproximada-

mente 250 horas de vuelo. Las primeras 50 se realizan en la base de Armilla (Granada) a los mandos de un *EC-120 Colibrí*, del Ejército del Aire con el que cualquier miembro de las Fuerzas Armadas obtiene las *alas básicas* para volar.

La formación continua en el Centro de Enseñanza de las FAMET (CEFA-MET) a bordo del moderno *EC-135* de enseñanza. En la localidad madrileña de Colmenar Viejo los oficiales superan una fase táctica para obtener la capacidad de jefe de patrulla y los suboficiales la de comandante de aeronave. Unos y otros reciben formación en vuelo instrumental y con gafas de visión nocturna.

Superada la formación en el CEFA-MET, los nuevos pilotos abandonan Colmenar Viejo con una adecuada formación integral de vuelo, pero limitada en el ámbito del combate. Es la capacitación *Limited Combat Ready* (LCR), utilizando la misma gradación de calificaciones que el Ejército del Aire.

CONVERSIÓN AL COUGAR

A lo largo de 2012 se incorporarán a la unidad riojana siete pilotos para realizar su transformación al *Cougar* que lleva implícita el paso de la capacidad LCR a la de *Combat Ready 1* (CR1), 75 horas de vuelo distribuidas a lo largo de dos me-

Al igual que los pilotos, la calificación de los operadores de vuelo también viene determinada por las horas a bordo de los helicópteros y los diferentes niveles de *Combat Ready*. La misión principal de los componentes de la Unidad de Tiradores es proporcionar la seguridad durante las operaciones de helitransporte. Se asoman al vacío desde las puertas laterales de los aparatos tras sus ametralladoras *MG3*, el elemento disuasorio, que no de ataque, del *Cougar*.

Como explica el brigada Francisco Mateo, jefe de la Unidad de Tiradores del BHELMA III, «somos el enlace visual entre los helicópteros y marcamos objetivos constantemente al piloto».

FORMACIÓN AVANZADA

En la unidad se imparten además dos cursos de perfeccionamiento, uno de instructores para evaluar a los pilotos en los diferentes niveles de capacitación *Combat Ready* y otro de pilotos de pruebas de los *UH* y los *Cougar* tras una reparación o revisión periódica. «Son gente muy experimentada con más de 1.000 horas de vuelo que han superado correctamente todos los programas de formación», explica el teniente coronel Arrazola.

«Ante la llegada de los *NH90* hemos realizado dos cursos de instructores en los últimos seis meses orientados al personal que deberá impartir la formación de vuelo inicial de sus tripulaciones». La aspiración de la unidad es preparar a ocho de sus pilotos para esta función.

ALTA COTA

«Nuestra peculiaridad es el vuelo en montaña», insiste el comandante Mostaza. Para ello existe una preparación específica en este ambiente que se prolonga durante dos semanas en el Pirineo, una en periodo estival y otra en periodo invernal. Los cursos también están dirigidos a otros pilotos de las FAMET, de la Armada, del Ejército del Aire e, incluso, a militares extranjeros. El plan de instrucción de la unidad incluye ejercicios *alfa* (compañía) y *beta* (batallón) y dos o tres meses de vuelos diurnos alternados con un mes de vuelos nocturnos.

La instrucción de los pilotos se solapa con la de la tropa profesional concentrada en la Compañía de Servicios. Sobre estos soldados y sus mandos recae la responsabilidad, por ejemplo, de establecer un puesto de mando —el germen



Plenamente operativos, los helicópteros más veteranos del Ejército —un *Bell UH-1H Iroquis*, en la imagen— comparten espacio y vuelos en Agoncillo con los *Cougar*.

El curso se completa con una fase de supervivencia, «vital para nuestras tripulaciones porque muchas veces actúan de manera aislada», explica el jefe de la Unidad de Vuelo, comandante Fernando Mostaza. En operaciones existe la posibilidad de sufrir una avería en *tierra de nadie* o ser atacados y derribados sin más autodefensa que la propia de los pilotos, mecánicos y operadores de vuelo de los dos helicópteros que siempre participan por patrullas en las misiones de transporte de personal o material, como ocurre en Afganistán. En este sentido, «casi toda nuestra instrucción va orientada hacia los procedimientos de extracción y supervivencia o de trato de prisioneros», añade el comandante Mostaza.

ses. Mantener esta aptitud supone dos o tres años hasta alcanzar la cifra de 500 horas de vuelo.

Las prácticas incluyen maniobras básicas, avanzadas —tomar en áreas confinadas (con obstáculos) o en pináculos—, y tácticas, propias del vuelo diurno y nocturno en montaña.

El procedimiento es similar para pasar de la calificación CR1 a la de *Combat Ready 2* (CR2) aunque el número de horas de vuelo es mayor, 130. Esta nueva fase de formación incluye la realización de tomas rodadas —volar despacio y bajo para entrar en una zona con uno de los dos motores del *Cougar* averiado— u otras incidencias como fallos de sistema hidráulico o del piloto automático.

«Agoncillo será nuestra base de transporte medio»

DURANTE el mes de junio el general Miguel García de las Hijas cumplirá cuatro años como jefe de las FAMET. Desde el inicio de su mando a mediados de 2008 ha trabajado y dirigido la adaptación del personal y el material de la unidad a las nuevas necesidades de la Fuerza Terrestre: la modernización de los diferentes modelos de helicópteros actualmente en servicio y la progresiva renovación de la flota con las entregas iniciales de los de ataque *Tigre* y de enseñanza *EC-135*. Ahora llega el turno de desarrollo del programa de los de transporte medio *NH90*.

— ¿Cuándo y dónde desplegarán los *NH90*?

— A partir de abril de 2013, en Agoncillo, donde se encuentra la base del BHELMA III. En la actualidad disponemos de dos batallones de helicópteros de maniobra: el ya citado y el gemelo BHELMA IV en El Coper (Sevilla). De acuerdo a los estudios iniciales, la propuesta actual es agrupar, a largo plazo, todos los helicópteros *NH90* en una sola unidad de maniobra tipo regimiento.

— ¿Y si no llegan todos debido a los ajustes presupuestarios?

— El Ejército ha solicitado 28 de las 45 aeronaves que componen el programa de adquisición para las Fuerzas Armadas. Empezaremos creando un batallón y, si el contrato continúa, constituiremos el segundo. En



cualquier caso queremos que los helicópteros nos lleguen totalmente equipados para tener la capacidad de desplegar de forma inmediata tras su entrada en servicio allí donde el Gobierno decida.

— ¿Por qué se ha elegido Agoncillo?

— La base de La Rioja cumple los mejores requisitos para albergar la futura unidad. Agoncillo se encuentra a una distancia muy corta del Centro Nacional de Adiestramiento de San Gregorio. También tenemos muy próximos el Pirineo y el Sistema Ibérico para las prácticas de vuelo en alta y media montaña y el Polígono de Tiro de las Bardenas Reales del Ejército del Aire. Por otro lado, se encuentra rodeada por un espacio aéreo restringido para preparación de la unidad, en un área de escaso tráfico general. En todo caso cabe reseñar que no estamos hablando del año que viene, sino de planes a largo plazo.

— ¿Por qué concentrar los helicópteros en una sola unidad?

— Ahora la tendencia es disponer de helicópteros multirol y agruparlos por modelos en una única unidad, sobre todo, para abaratar los costes de mantenimiento. Así, las FAMET tendrán tres tipos de aeronaves: de ataque en Almagro y de transporte medio en Agoncillo y pesado en Colmenar Viejo, además de los ligeros *EC-135* de enseñanza y otros de apoyo a la UME.

de una base operativa avanzada— y de actividades tan peculiares en este tipo de unidades de helicópteros como el denominado *repostaje en caliente* para proporcionar combustible a las aeronaves sobre el terreno aumentando su autonomía durante las misiones.

«El vuelo en montaña es la culminación de la formación del piloto de helicópteros». Lo dice el más veterano del BHELMA III, el subteniente Manuel García Llorente, 5.000 horas de vuelo, 34 años de servicio, dos cervicales fastidiadas «por el peso de las gafas de visión nocturna» y una lumbar magullada porque «el *UH* obliga al piloto a forzar su postura inclinando el cuerpo hacia adelante».

PROYECCIÓN EXTERIOR

«Las operaciones internacionales han sido el motor de los cambios en el Ejército», dice el teniente coronel Arrazola. «También en las unidades de helicóp-

teros». La primera participación de las FAMET en el exterior tuvo lugar hace poco más de 20 años. Fue en 1991 en la ya citada operación *Provide Comfort* en la que participaron dos *UH* del BHELMA III, integrados en una agrupación de helicópteros de las Fuerzas Aeromóviles

Se han realizado dos cursos de instructores de *NH90*

del Ejército de Tierra. Posteriormente, sus pilotos y el personal de apoyo saltaron con sus aeronaves a los Balcanes. Cumplieron su misión en seis de los 22 destacamentos de helicópteros desplegados durante diez años en las ciudades de Ploce y Mostar. En 2000 le llegó el

turno a Pristina, capital de Kosovo, bajo el mando del general Juan Ortuño, jefe entonces del Eurocuerpo. El estreno en Afganistán tuvo lugar en 2007, apenas ocho meses después de recibir en Agoncillo los nuevos *Cougar*.

Entre los *Bell UH-1H Iroquis* que llegaron en 1974 a la entonces denominada Unidad de Helicópteros III y los modernos *NH90* han transcurrido 38 años. A estos modelos hay que añadir los *Alouette III*, los *Bell OH-58A Kiowa*, los *MBB Bö (Bölkow) 105* y los *Cougar*.

«Las máquinas son cada vez mejores, pero el piloto siempre será el mismo», dice el subteniente Llorente, quien asegura que todavía sigue aprendiendo y descubriendo cosas nuevas a los mandos de un *UH* o un *Cougar* entre los 1.500 y los casi 3.000 metros de altitud. Llegará tarde al *NH90*. El próximo mes de julio pasará a la reserva.

J.L. Expósito
Fotos: Pepe Díaz