POTENCIA AEROMÓVIL EN ESLOVAQUIA

La unidad de helicópteros del Ejército de Tierra contribuye a la disuasión y defensa de la OTAN en el flanco este



Dos helicópteros de ataque *Tigre* y un *Chinook* en formación de vuelo.

Ejército de Tierra

A más de 2.000 kilómetros de territorio nacional, desde la base aérea eslovaca de Malacky, un contingente de 55 militares de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET) vuela y sostiene de manera permanente una flota de cuatro helicópteros: dos EC665 de ataque y destrucción *Tigre*, uno de maniobra NH-90 y otro de transporte pesado CH-47F *Chinook*. «Se trata de una unidad muy versátil que combina el empleo en un ambiente multinacional de tres modelos de aeronaves con capacidades diferentes. Tanto de día como de noche, pueden ejecutar operaciones de apoyo aéreo y de combate cercano, helitransporte de personal y cargas, extracciones e infiltraciones de tropas y evacuaciones médicas, entre otras», destaca el comandante Jesús Alfonso Garrido, jefe de la actual Unidad de Helicópteros de Eslovaquia, UHEL SVK, por sus siglas en inglés. Su despliegue fue activado a finales de mayo de 2025, en el marco de las operaciones de Presencia Avanzada de la OTAN en el este de Europa, como capacitador de Cuerpo abarcando los tres países, no solamente a la brigada multinacional», añade el comandante Garrido, al frente del destacamento desde finales de junio de este año. Esta sexta rotación de las FAMET finalizará su misión a mediados del próximo mes de diciembre, después de casi seis meses dando soporte aeromóvil al *battlegroup* de la Brigada en Eslovaquia, la República Checa y Hungría.

DESPLIEGUE

Camp Slávia, ubicado en el área de entrenamiento militar eslovaca de Lest, es el centro de operaciones de la mayor proyección de tropas de las Fuerzas Armadas



ESPUHEL VI/FAMET

La tripulación del NH-90 ultima las revisiones de la aeronave antes del despegue delante de uno de los dos hangares de mantenimiento climatizados.

españolas en el exterior: un grupo táctico de alrededor de 800 militares, a los que se suman también checos, eslovacos, eslovenos y portugueses.

El ESPUHEL VI opera a algo más de 162 kilómetros al oeste, desde la citada base aérea de Malacky, próxima al municipio que da nombre al distrito de Kuchyňa, en la región de Bratislava. Los componentes de la actual rotación allí destacados proceden de los batallones de Helicópteros de Ataque I de Almagro (Ciudad Real), de Maniobra III de Agoncillo (La Rioja) y de Trasporte IV de Colmenar Viejo (Madrid). Son las unidades de origen, respectivamente, de las aeronaves de ataque y destrucción, de maniobra y de aerotransporte pesado de las FAMET. El ESPUHEL VI, al igual que los contingentes anteriores, completa su despliegue con personal de su Batallón de Cuartel General y Grupo Logístico.

La unidad de helicópteros forma parte de la denominada Fuerza Kuchyňa, también desplegada en la base aérea de Malacky. Su Elemento Avanzado de Cuerpo de Ejército o CFE (*Corps Forward Element*) aporta sobre el terreno, el área Eslovaquia-Chequia-Hungría, las capacidades de mando y control del Cuartel General Terrestre de Alta Disponibilidad (HQ NRDC-ESP) de la OTAN en Bétera (Valencia). Entre otras muchas funciones, el CFE facilita el enlace táctico permanente de la *Force Task Slovakia* desde Lest con la estructura de fuerzas de la OTAN, en su caso, la División Multinacional Centro, radicada en la localidad magiar de Székesfehérvár y en la que se integra la Brigada liderada por España. Ambas unidades, junto a la de Transmisiones y un equipo sanitario con capacidad médica de escalón ROLE 1, constituyen la denominada Fuerza Kuchyňa.

«Aunque Malacky es nuestro centro de operaciones para volar en Eslovaquia, también desplegamos al noroeste, en la República Checa, y al sur, en Hungría», apunta el comandante Garrido, quien destaca la ventaja de operar con las unidades de helicópteros de estos países para mejorar la interoperabilidad en misiones aeromóviles tácticas. Por ejemplo, con el Ala 51 de la Fuerza Aérea eslovaca que integra los de transporte *Sikorsky* UH-60M *Black Hawk* y Mil Mi-17 en la base aérea de Prešov. En este sentido, el Gobierno de Bratislava ha solicitado formalmente prolongar dicha colaboración por los excelentes resultados que ofrece la instrucción conjunta.

En su área de despliegue, la ESPUHEL sigue un programa de adiestramiento aliado muy demandante y complejo en misiones de asalto y apoyo aeromóvil. Especialmente, en el centro de entrenamiento militar de Lest con el *battlegroup* de la Brigada Multinacional liderada por España y en coordinación con su Unidad de Defensa Antiaérea (UDAA). También en la República Checa, participando en ejercicios como los *Czech CAS SOF Week* de operaciones especiales y *Ample Strike* de Apoyo Aéreo Cercano (CAS, *Close Air Support*), o en Hungría en el *Air Wolf Hunting* de búsqueda y rescate de personal en combate (*Personal Recovery*). Al margen de los planes de instrucción, la unidad exhibe sus capacidades en misiones CAS en eventos como las Jornadas de Aviación Internacional, que se celebran en las bases aéreas eslovacas de Malacky y Prešov, uno de los encuentros de la aviación militar más importantes del centro de Europa.

La unidad está compuesta por dos helicópteros *Tigre*, uno de maniobra NH-90 y otro de transporte *Chinook*

En Lest, a mediados del pasado mes de octubre tuvo lugar la fase de adiestramiento Beta del *battlegroup*, para el que se diseñó un escenario de alta intensidad con el empleo de fuego real. Los helicópteros de ataque y destrucción *Tigre*, integrados con otras fuerzas aliadas, reaccionaron ante las amenazas aéreas y terrestres programadas, establecieron pasillos de vuelo seguros, zonas de no sobrevuelo y contribuyeron al control del espacio aéreo coordinados con las baterías de misiles *Mistral* tierra-aire de corto alcance y los sistemas de guerra electrónica y contra drones *Cervus* de la Unidad de Defensa Antiaérea española de la *Task Force Slovakia*.

Por su parte, el NH-90 y el *Chinook* centraron su esfuerzo en el traslado de tropas y la inserción y extracción de unidades de infantería ligera. Además, el *Chinook* puso a prueba sus capacidades para la proyección de grandes cargas y el helitransporte de piezas de artillería como el cañón ligero *Light Gun*.

COBERTURA Y PROTECCIÓN

«En este tipo de misiones de entrenamiento, que son como las que llevamos a cabo en territorio nacional, nuestro cometido, principal es proporcionar escolta táctica a la formación en vuelo y durante su entrada y salida de la zona caliente», explica el subteniente Rodrigo Lara, piloto del *Tigre*, destinado en el BHELMA I. También ofrecen cobertura de seguridad y protección para el movimiento de tropas y las columnas de vehículos aliados que progresan sobre el terreno. Si las fuerzas desplegadas son hostigadas por el enemigo, los helicópteros de ataque trabajan a demanda de las peticiones directas de las unidades de mando terrestres ejecutando misiones de Ataque en Combate Cercano o mediante el guiado de las aeronaves desde el suelo a cargo de los Controladores de Ataque Terminal Conjunto (JTAC, *Joint Terminal Attack Controller*) en acciones de Apoyo Aéreo Cercano.

En estos entrenamientos, los helicópteros *Tigre* de las FAMET también operan detrás de las líneas enemigas, en labores de

interdicción suprimiendo objetivos a retaguardia o de reconocimiento armado, buscándolos e identificándolos.

«Siempre actuamos por binomios. Uno de los pilotos ejerce como jefe de patrulla y el otro actúa de punto o *wingman*», detalla el subteniente Lara. «El primero —añade— define la formación de vuelo, el perfil de aproximación o la modalidad de ataque, bien con las dos aeronaves haciendo fuego simultáneamente o alternándose». Es decir, mientras un helicóptero realiza la pasada utilizando su cañón automático GIAT/Nexter THL30 30 de calibre 30 mm. sincronizado con el casco del tirador y copiloto, el otro orbita para dar cobertura a su pareja y detectar otras amenazas.

Estos procedimientos de escolta y fuego de cobertura también se siguen en las misiones críticas de búsqueda y rescate de personal combatiente, de apoyo y combate cercano, de infiltración y extracción de tropas de infantería ligera y de operaciones especiales y de soporte sanitario avanzado mediante evacuaciones médicas planificadas (MEDEVAC) y de urgencia sin personal médico (CASEVAC).



ESPUHEL VI/FAMET

El piloto y el tirador del *Tigre* revisan la documentación del helicóptero en la base aérea de Malacky.

MANIOBRABILIDAD

En estas intervenciones, los *Tigre* actúan con helicópteros de transporte eslovacos y húngaros y, sobre todo, con los NH-90. «Cuando desplegamos con unidades de operaciones especiales trabajamos con un nivel de exigencia un poquito más alto de lo normal», afirma el sargento Héctor Alcalá Cayén. Este suboficial destinado en el BHELMA III de Agoncillo es el jefe de los operadores de a bordo de la ESPUHEL VI, los «artilleros de puerta» que se asoman al vacío en los laterales de los helicópteros, en el caso de los *NH-90* con ametralladoras pesadas M3M del calibre 12,70, y en los *Chinook,* al borde de su rampa trasera, parapetados tras ametralladoras pesadas M240-H de 7,62.

«Con operaciones especiales, lo idóneo es actuar de noche, tanto por nuestra seguridad como para que la misión tenga más posibilidades de ser fructífera», destaca el sargento. En estas ocasiones, los operadores, tiradores y pilotos en cabina navegan y toman en tierra utilizando gafas de visión nocturna. Los operadores de a bordo prestan apoyo directo a los pilotos durante toda la fase de la misión. «Desde los portones les informamos en tiempo real de lo que sucede en el entorno exterior y en los ángulos ciegos de la aeronave». También les guían durante las tomas, especialmente las tácticas a baja cota, y despegues en terrenos accidentados y zonas confinadas. «Somos responsables de la autodefensa de la aeronave y proporcionamos apoyo de fuego si fuera necesario durante el vuelo y las maniobras de aproximación y salida», indica el sargento Alcalá Cayén, quien asegura que ha pasado «del calor intenso y la humedad al frío casi extremo», ya que antes de desplegar en el centro de Europa participó en la misión EUTM-Malí a bordo del NH-90.

Al abrigo de las bajas temperaturas, el fuerte viento y la humedad propias de Eslovaquia en esta época del año trabaja el sargento Ymir Baldomir Val. Su puesto se sitúa en uno de los dos hangares climatizados de 1.500 m2 cada uno levantados en Malacky para realizar las labores de mantenimiento de la flota de la UHEL SVK. Destinado en el BHELMA III, el sargento es mecánico y certificador de base del NH-90, que junto al del *Tigre* y del *Chinook* conforman el núcleo de los tres especialistas encargados de dirigir, supervisar, diagnosticar y certificar la totalidad de las intervenciones de mecánica y aviónica que se les realizan a las aeronaves, además de dar el visto bueno a los vuelos de prueba. Estos profesionales forman parte del equipo de mantenimiento y armeros, integrado por 20 militares, la mitad del contingente. «Dentro de los hangares movemos palas y rotores sin problemas y realizamos las tareas de línea, la diagnosis avanzada de averías y amplias inspecciones», afirma el suboficial, quien destaca también el buen hacer del personal técnico para optimizar el empleo del material logístico y de las herramientas en los tres modelos de helicópteros.

El empleo conjunto de los tres tipos de aeronave en una misma unidad refuerza la maniobra terrestre

En vuelo, sus tripulaciones operan con extremada precisión a pesar de estar sometidos a frecuentes variaciones meteorológicas, frío intenso, humedad, cambios en la dirección del viento que provocan turbulencias en las aeronaves, brumas que reducen la visibilidad… Los pilotos alternan la navegación táctica en formación a baja o muy baja cota —sobrevolando mesetas o extensas llanuras de altitud moderada y alta, como en el área de entrenamiento de Lest— con tráficos sobre densas masas forestales y terrenos montañosos abruptos, de origen volcánico, riscos accidentados, fuertes desniveles y pendientes escarpadas, como en las montañas Mátra y la zona de adiestramiento de *CTA Croft*, en Hungría, o en la de Boletice, de la República Checa.

Esta es la climatología inestable y la orografía de contraste en la que se desenvuelve la Unidad de Helicópteros de Eslovaquia, un despliegue aéreo táctico pionero de las FAMET al integrar en una misma agrupación tres modelos de helicópteros, tan polivalentes que combinados contribuyen a potenciar la disuasión y defensa aliada en el este de Europa.

J.L. Expósito

COMANDANTE JESÚS ALFONSO GARRIDO CARRASCO
JEFE DE ESPUHEL VI

TRES HELICÓPTEROS, UNA SOLA CAPACIDAD DE COMBATE


ESPUHEL VI/FAMET

«TODO suma cuando se combinan las capacidades de combate del helicóptero de ataque *Tigre*, la versatilidad del NH-90 como medio de transporte de tropas y el empleo del *Chinook*, el mayor helicóptero de carga de las Fuerzas Armadas», asegura el comandante Garrido, jefe de la sexta rotación de la unidad de las FAMET desplegada en Eslovaquia. Destinado en su Batallón de Cuartel General en Colmenar Viejo y experimentado piloto de *Chinook*, destaca la novedad que conlleva la integración conjunta de los tres modelos de aeronaves en una misma operación, circunstancia que, afirma, «está siendo superada con éxito en los complejos ejercicios de adiestramiento en los que participamos».

—¿Qué peculiaridades tiene este despliegue de las FAMET en el centro de Europa?

—Nos encontramos en un ambiente multinacional, tanto a nivel de la Alianza Atlántica como de la Unión Europea, en el que se llevan a cabo operaciones muy complejas junto a aeronaves de diferentes nacionalidades y distintas formas de vuelo. Adiestrarnos con los aliados implica un plus de dificultad a la hora de operar, pero ello aumenta nuestra motivación. Debemos aprovechar esta oportunidad y lo estamos haciendo.

—¿Cuál es el grado de interoperabilidad de nuestros helicópteros con los medios aliados?

—Tenemos la suerte de trabajar integrados con unidades de helicópteros de Eslovaquia, la República Checa y Hungría en aspectos como el planeamiento conjunto o la ejecución de misiones aire-tierra. También operamos con aviones de caza y de transporte de otros países aliados desplegados en la zona. Por ejemplo, de Alemania, Estados Unidos, Francia, Italia, Polonia…. La interoperabilidad no se está construyendo desde cero. Digamos que se está engrasando. Trabajamos para mejorarla en el marco de un programa de ejercicios muy exigente.

—¿Qué ofrece la fusión de medios de ataque y de transporte táctico y pesado?

—La actitud de vuelo, la velocidad de crucero o la maniobrabilidad de un *Tigre*, un NH-90 y un *Chinook* son muy diferentes. Sin embargo, cuando actúan de manera conjunta, integrados en una misma unidad, sus capacidades son muy potentes. Operan como un capacitador, un refuerzo de la maniobra terrestre para ejecutar, por ejemplo, operaciones de infiltración de tropas de infantería o de operaciones especiales, tanto de día como de noche.

—¿Cómo se consigue mantener tan alta disponibilidad estando lejos de sus bases de origen?

—Nuestro músculo es un equipo de mantenimiento altamente cualificado y experimentado, predispuesto a trabajar, no solo con los helicópteros, también con el material de apoyo en tierra que sirve a las aeronaves, al armamento y a los vehículos de dotación, para que estén siempre en perfecto estado operativo. En este aspecto contamos también con el personal de Plana, dedicado a tareas tan importantes como la logística en apoyo a los helicópteros. Además, ante cualquier problema, por ejemplo, de tipo mecánico, tenemos la suerte de contar desde territorio nacional con personal dispuesto a prestarnos cualquier servicio o resolver consultas las 24 horas del día.

Gracias a nuestros especialistas en zona y los que operan desde las bases en España la unidad presenta un nivel de operatividad muy alto en las mejores condiciones de vuelo para trabajar con los aliados.