

SOLDADOS RAIDS



BHELEME II

**BUCEADORES
DE COMBATE
ALEMANES**

**FORMACIÓN
DE LA ÉLITE:
CAZADOR DE
MONTAÑA ET**



**MUSEO DEL
EJÉRCITO
EN TOLEDO, 1º**



BHELEME II



BATALLÓN DE HELICÓPTEROS DE EMERGENCIAS

“Ring, ring,... Una llamada en el teléfono móvil alerta al propietario de que se le activa para una misión.”

Octavio Díez Cámara

En diez minutos se persona en la Sala de Operaciones y se reúne con quienes ya han llegado para estudiar los parámetros de lo que se les exigirá. Valorado el escenario donde tendrán que trabajar, lo lejos que se encuentra y otros condicionantes, la decisión a tomar está clara. Embarcarán en uno de los helicópteros “Cougar”, asignado para cubrir la alerta, y volarán con él hacia destino. Los mecánicos se afanan por completar las últimas revisiones prevuelo y por incluir en la célula unos complementos que les podrán ser especialmente útiles: grúa y sistema de búsqueda infrarroja FLIR (*Forward Looking Infra Red*).

Cinco militares llegan a la aeronave y comienzan su preparación. Veinte minu-

tos después están en el aire moviéndose desde la zona terrestre de su sede, en Bétera, a una adyacente donde el azul del Mediterráneo marca la monotonía. Poco más de una hora de tránsito y llegan a destino en la isla de Mallorca. Son las siete de la tarde y se les ha recabado para cooperar en las operaciones de salvamento de un grupo que ha quedado aislado cerca de un incendio forestal. Reciben los datos de donde se encuentran los que buscan, embarcan a unos pocos bomberos por si es requerida su cooperación y parten hacia el lugar cuando ya anochece. Las gafas de visión nocturna y el FLIR les brindan capacidad total para alcanzar su destino con precisión cuando ya el ocaso se ha completado.

Toman tierra y no paran los motores. Un par de rescatadores acompañados de algunos bomberos

se acercan a una casa donde se piensa están los que buscan. Los localizan y les ayudan a trasladarse al helicóptero. Embarcan y pronto otra vez en el aire. Han recogido nada menos que a doce personas y en quince minutos ya están

a salvo, atendidos por los servicios sanitarios para ver su estado. La operación ha sido exitosa. Su presencia en la zona hace que sean requeridos para cooperar en lo que es la propia extinción, lo que lleva a montar un accesorio específico que les permite

les autoriza a regresar a su Base. De nuevo, tránsito a baja cota sobre el mar y aterrizaje sin problemas. Han completado un total de dieciséis horas en sus



“atacar” el fuego: el helibalde. La jornada siguiente se centran en ello, aunque siguen en alerta por si son requeridos para otra actividad.

Después de cincuenta horas alejados de su lugar natural se les autoriza a regresar a su Base. De nuevo, tránsito a baja cota sobre el mar y aterrizaje sin problemas. Han completado un total de dieciséis horas en sus

Página anterior, arriba: Este Batallón del ET opera con dos modelos de helicópteros para sus misiones. Son los AS-532 AL y los EC-135. (Fotografía: Ofic.Com.Publica UME)

Izquierda: Emblema que se observa en las células y que es heredero directo del que se usaba en el disuelto BHELMA II.

Arriba: Binomio de rescatadores preparando una mochila configurada como soporte vital básico y muy útil para atender a posibles heridos.

Abajo, centro ambas páginas: La Base de “Jaime I” en Bétera, próxima a Valencia, acoge al Batallón de Helicópteros que les presentamos en estas páginas.

Abajo, derecha: Encuadre que permite al lector observar como es el casco de vuelo de los pilotos y las modificaciones para situar el equipo de visión nocturna.





incluye sobre todo especialistas encargados de mantener el material de vuelo y de prepararlo -realizan labores de primer y segundo escalón para los AS-532 propios, en plantilla, o agregados de otras unidades de las FAMET-, incorporando ellos en las células los equipos específicos para poder acometer una determinada misión o actuación; una Compañía de Apoyo que cubre servicios complementarios en relación con el suministro de carburantes, apoyo contra incendios aeronáuticos, despliegues y otras necesidades propias de un Batallón de sus características, y dos elementos de vuelo en los que nos detendremos algo más.

Uno es la Unidad de Helicópteros Ligeros que está localizada físicamente en la Base de Colmenar Viejo en Madrid. Allí está por una doble decisión, la de compartir instalaciones de mantenimiento con otros aparatos del mismo modelo que allí se usan y porque puede así atender mejor a una serie de servicios propios de la UME. Incluye en su seno el helicóptero ligero Eurocopter EC-135, modelo del que vuelan cuatro ejemplares que ostentan los numerales ET-195 a ET-198.

Otro es el Subgrupo de Helicópteros Medios, algo mayor por la cantidad de personal que tiene adscrito y por la capacidad de los aparatos de que disponen. Su día a día lo hacen desde la Base de Bétera, aunque también pueden ser destacados a otros puntos peninsulares e insulares. De momento, porque ha habido alguna previsión sobre ampliar el número, vuelan cuatro helicópteros de transporte medio Eurocopter AS 532 AL "Cougar", los ET 668 a ET 671.

En cuanto a las misiones, podemos apuntar que las que les son propias están recogidas en la Instrucción 70/2011 de Normas de Organización y Funcionamiento del ET.



vuelos, un esfuerzo que se aprecia en los semblantes de la tripulación."

Esa explicación novelada, se inscribe dentro de uno de los supuestos más clásicos de la Unidad militar que les presentamos en estas páginas, toda una referencia nacional e internacional por el tipo de cometidos que se les han asignado y por su adaptación para asistir a los ciudadanos españoles en el caso de incidentes especialmente graves.

Protagonistas de este reportaje son los integrantes del Batallón de Helicópteros de Emergencias II, también conocido como BHELEME II.

Unidad de FAMET

Aunque sus cometidos operativos se inscriben en los propios de lo que es la Unidad Militar de Emergencias (UME), este Batallón forma parte de la estructura orgánica de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET) y, como tal, el personal, tanto pilotos como técnicos de mantenimiento, pertenecen a las mismas. Esa dualidad de adscripción orgánica/funcional le da un carácter que es bien distinto del resto de batallones que

operan helicópteros en el seno de las Fuerzas Armadas españolas, siendo de destacar que centran lo que es su preparación y actividad en apoyar la resolución de los más variados incidentes relacionados con el apoyo a la población civil.

Hecho este inciso, les comentaremos que el BHELEME II tiene su sede en las instalaciones de la Base "Jaime I" de Bétera en Valencia. Un teniente coro-

nel como máximo responsable. Bajo su Mando se encuentran unos ciento setenta y cinco efectivos, hombres y mujeres. Se reparten en una estructura de trabajo que incluye los siguientes núcleos: una Plana Mayor con distintas secciones para organizar lo que es el día a día y coordinar las actividades genéricas que se desarrollan y estar alerta ante los servicios especiales que puedan surgir; una Unidad Técnica de Mantenimiento que



Página anterior, arriba izquierda: Cuatro "Cougar" forman el Subgrupo de Helicópteros Medios. (Fotografía: Ofic.Com.Publica UME)

Página anterior, arriba derecha: Rescatador equipado para su labor en zona acuática.

Página anterior, abajo: Los AS-532 AL que vuelan incluyen numerosas modificaciones específicas para emergencias.

Arriba: Aparatos en el Taller de Mantenimiento de Bétera donde se atienden pequeñas averías.

Centro: Bajo el fuselaje, con un vistoso color anaranjado, se incluyen marcas para identificar a las aeronaves.

Izquierda: Aparato de tipo medio trabajando con un helibalde, una capacidad muy útil para sofocar incendios forestales. (Fotografía: Ofic.Com.Publica UME)



Izquierda: Varios helicópteros de tipo medio aparca- dos en la pista de vuelo en espera de recibir la orde- de partir para una misión.

Centro: Disponen de camiones cisterna para el su- ministro de carburantes.

Abajo: La pista de vuelo incluye marcas donde si- tuar cada aeronave.

Página siguiente, arriba: "Cougar" en vuelo.

Página siguiente, abajo izquierda: Los rescatadores ve- rifican antes de partir el equipo personal para ver que todo es correcto.

Página siguiente, abajo derecha: Modelo EC-135 pro- visto con grúa lateral para poder izar a personas y rescatarlas.

(Fotografía: Vía BHELEME II)

En su artículo 38 señala que las FA- MET son un conjunto de unidades de esta clase, puestas bajo un Mando úni- co y constituidas, adiestradas y equipa- das para ser empleadas en apoyo de las Grandes Unidades o en el marco de otras organizaciones operativas de acuerdo con la doctrina específica te- rrestre.

En concreto, el BHELEME II, que se encuentra con carácter permanente bajo Mando Operativo del Jefe de la UME, tiene por cometido principal el de inter- vención en cualquier lugar del territorio nacional para contribuir a la seguridad y bienestar de los ciudadanos en los su- puestos de grave riesgo, catástrofe, ca- lamidad u otras necesidades públicas. El adiestramiento específico de emer- gencias de este Batallón será responsabi- lidad del General Jefe de la UME.

Asimismo, deberán mantener, de forma permanente y con las unidades disponibles en cada momento, la capaci- dad necesaria para atender a los Planes Operativos y de Contingencia en vigor, así como a las operaciones en el exterior y a aquellas de apoyo a autoridades ci- viles que sean necesarias.

Esas misiones concretas las pueden realizar con unas capacidades que les son propias. Una es la lucha contra in- cendios forestales, realizando tanto ata- ques directos al fuego con los helibaldes o brindando capacidad de aeromovilidad a unidades ligeras para que puedan in- tervenir de inmediato tanto de día como de noche.

Otra la que se refiere a su capaci- dad de búsqueda y rescate, tanto diurno como nocturno, tanto en aguas interio- res como en tierra firme. Un tercer grupo incluiría aquellas genéricas derivadas de su capacidad para realizar evacuaciones médicas, helitransportes de personal



y material -este último tanto en carga interna como en la externa-, apoyar al Mando y Control, o llevar a cabo reconocimientos zonales, todo ello tanto de día como de noche.

De sus horas de vuelo, en lo que concierne a instrucción, se reparten de forma similar en ins- trucción como pilotos del ET -FA- MET- y específica como pilotos de emergencias, aunque en lo que respecta a operaciones se puede decir que la práctica totalidad de las horas son en beneficio de la UME.

Adiestramiento y medios

Si lo anterior es relevante, más aún todo el proceso relativo a la formación y adiestramien- to de los que forman parte de las tripulaciones y de aquellos que realizan cometidos específicos, labor exigente y arriesgada a la vez que se sustenta en una preparación intensa, técnica y que requiere de los que la viven una atención especial. Los pilotos, como miembros de las FAMET, han realizado una instrucción genérica para cualquier modelo de helicóptero, debiendo reali- zar, posteriormente, una instrucción es-

pecífica para la aeronave de dotación en cada uno de los destinos por los que se pase.

En concreto, los pilotos del BHELE- ME II, deberán instruirse en uno de los dos modelos de dotación ya menciona- dos en esta Unidad. La calificación para cada modelo consta de unas 30 ho- ras de vuelo, obteniendo la calificación

como CR1 (*Combat Ready*); tras un pro- ceso de instrucción, que depende de la experiencia de cada piloto, y después de superar un período específico de emer- gencias, se obtiene la calificación de CR2, necesaria para operar en emer- gencias reales.

La adaptación específica a sus co- metidos les lleva a ejercitarse con los





operar desde helicópteros. En la actualidad, su día a día incluye prácticas semanales que les llevan a distintos escenarios para realizar temas de rescates tanto en tierra como en agua.

Importante es apuntar que esa labor concreta requiere también de unos medios específicos. Disponen de cuerdas estáticas y dinámicas; cordinos para asegurar a los rescatadores; mosquetones; el EPI (Equipo de Protección Individual) que es un arnés especial para su trabajo; un casco de fibra Pro-Tec, el mono, las gafas, las botas, etc.; material para el agua como neoprenos, casco acuático con comunicaciones integradas y flotabilidad positiva, y aletas; material para rescates en tierra; material de escalada que incluye empotradores que se meten en las grietas para asegurar a los rescatadores; mochilas con elementos de soporte vital básico como sueros, torniquetes, cremas, vendas, gasas; dispositivos biplazas para rescate en el agua; cestas con eslingas para rescates en tierra; camillas de evacuación de titanio especialmente ligeras y resistentes; bolsas para el material y sacos para las cuerdas, y otro equipamiento específico.

Hechas estas explicaciones, les daremos algunas específicas del material de vuelo. En primer lugar hablaremos del AS-532 AL (HU-27 en terminología militar). Se trata de un modelo de transporte medio que es similar, aunque con otras especificaciones, a los HU-27 que operan otros batallones de las FAMET y que también utiliza el Ejército del Aire.

En su caso, además de la vistosa pintura que les identifica con facilidad respecto de otros, se trata de ejemplares adquiridos en los últimos años y con pocas horas de vuelo, lo que les va a permitir seguir volando hasta casi mediados de este siglo. No se les han introducido modificaciones -como son los lanzadores de Chaff- relacionadas con su uso puramente militar, pero sí otras que les detallaremos. Incorporan depósitos auxiliares sobre el tren de aterrizaje principal que les permiten transportar quinientos kilogramos más que se suman a los mil setecientos de combustible JP8 de los depósitos tradicionales, lo que permite ampliar su radio de acción hasta casi cinco horas de vuelo. La cabina de pilotaje es avanzada, de tipo digital y compatible para volar con gafas de visión nocturna, en su caso las Philips BM-8043 actualizadas en lo que son sus tubos, sistema de alimentación de energía y los elementos que facilitan su fi-



helibaldes o a practicar labores de búsqueda y rescate tanto en montaña como en pantanos y lagos. Se sigue un Plan Específico de Instrucción que suele durar entre un mes o dos en función de la disponibilidad de medios. En todo caso, la preparación de estos militares es continuada y no dejan de instruirse y de practicar, lo que conjugan también con operaciones y dispositivos reales que les

llevan a cualquier punto de España. Además de ese colectivo, es importante la capacidad que aporta el Grupo de Rescate integrado dentro del Subgrupo de Helicópteros Medios. Son cerca de veinte los asignados al mismo, cinco guiristas y el resto rescatadores aportados tanto por el propio Batallón como por el Tercer Batallón de Intervención en Emergencias (BIEM III).

En una primera época se les adiestró en la empresa sevillana Formadores de Rescate Profesional, donde realizaron un intenso curso teórico de quince días y luego un dilatado proceso con mucha práctica.

Se les instruyó en rescate vertical, rescate acuático, en operaciones con grúa y en lo que son los procedimientos de seguridad derivados de tener que



Arriba, izquierda: Las camillas ligeras son de titanio y muy útiles para evacuar heridos.

Arriba, derecha: Encuadre que permite observar el equipo de vuelo de un piloto de "Cougar".

Derecha: Se dispone de pequeños remolcadores que ayudan a mover las aeronaves desde la plataforma a los hangares.

Página siguiente, arriba: Los recursos del BHELEME II pueden activarse con gran rapidez. (Fotografía: Ofic.Com.Pública UME)

Página siguiente, centro: La cabina, totalmente digital, es especialmente moderna y funcional. Está compatibilizada para gafas de visión nocturna.

Página siguiente, abajo: Modelo "Cougar" específico de emergencias, operado por el BHELEME II. En las FAMET se opera con otros similares a este.



jación al casco de vuelo por parte de la compañía madrileña NVLS (Night Vision Laser Systems). Llevan en la parte delantera del fuselaje una modificación que les permite fijar un FLIR Wescan que incorpora canal diurno y térmico nocturno, ejerciéndose su control por un operador que trabaja en una posición propia donde dispone de una pantalla para observar las imágenes. Estas últimas también pueden verlas quienes vuelan la aeronave.

Otros cambios serían una grúa de rescate, las puertas laterales correderas que son dobles e incorporan una cúpula de plexiglás para observar mejor lo que acontece en el exterior, los espejos localizados en la parte delantera inferior, un altavoz exterior para transmitir mensajes a quienes están a su alrededor o el gancho baricentrico que facilita colgar de una eslinga de cincuenta pies unas cestas, o helibaldes, con capacidad para dos o tres mil litros de agua especialmente útil en la extinción de incendios.

La tripulación básica consta de piloto, copiloto y mecánico. Dependiendo del tipo de misión, habría que añadir también un operador Wescan, un operador de a bordo, un gruista y dos rescatadores. Al tener un fuselaje más largo que su modelo predecesor, admite hasta veinte personas adicionales en su interior.

A los anteriores, que podríamos por sus capacidades considerarlos como la principal aportación aérea a este Batallón, se añaden otros cuatro aparatos, estos más ligeros. Son los que tienen la denominación comercial EC-135 y la designación militar HU-26. Más ligeros que los HU-27, están pensados para transportar un máximo de cinco pasajeros, aunque, cuando se les monta la cámara Wescan, ese número se reduce, por capacidad, a dos, mas el operador de la cámara. Por cierto, se dispone de capacidad de transmitir, vía radio, lo que captan

Derecha: Las tripulaciones de los helicópteros de este Batallón están adiestradas para operar en entornos especialmente hostiles y para hacerlo tanto de día como de noche.

(Fotografía: Ofic.Com.Publica UME)

Abajo, izquierda: Para cada uno de los cometidos asignados se requerirá que los rescatadores usen uno u otro material. Aquí vemos la configuración propia para rescate terrestre.

Abajo, derecha: Soporte delantero para cámara Wescan, altavoz, retrovisores en la zona inferior frontal, depósitos auxiliares, grúa de rescate lateral,..., son algunas de las modificaciones introducidas en los "Cougar" que trabajan para la UME.



estos equipos para su análisis por parte de los elementos que están desplegados en el terreno. Su autonomía es de unas tres horas y su capacidad de rescate, aunque está dotado de grúa, es limitada por la poca capacidad para llevar personas que tiene. Se benefician, por su ubicación en Colmenar Viejo, del mantenimiento conjunto con otros idénticos que operan en el CEFAMET (Centro de Enseñanza de Helicópteros) y al estar allí también aportan capacidad adicional

a la tarea formativa que se desempeña en ese Centro.

Actividad exigente

La creación del BHELEME II resultó curiosa. Las FAMET mantenían en su orgánica el Batallón de Helicópteros de Maniobra (BHELMA) II que se creó en marzo de 1971, como Unidad de Helicópteros de Intervención Inmediata, y se mantuvo activo hasta su disolución a finales de enero de 2008, habiendo re-

cibido en su seno distintos modelos de aeronaves que, en la década de los noventa del siglo pasado, fueron finalmente reemplazadas por los HT-27.

Pocos meses después de haberse tomado la decisión de disolver ese Batallón se tomó la de crear en el mismo lugar otro de distinta capacidad y medios. La fecha oficial en la que se creó lo que fue el Núcleo de Constitución del BHELEME II -su Mando fue un Comandante- fue el 1 de abril de 2008 y el 12 de

Arriba: Varios tripulantes se dirigen hacia uno de los helicópteros. Normalmente, la dotación básica de los AS-532 AL es de tres personas, aunque para los rescates se incrementaría entre uno y tres más.

Centro: Desde la torre de control, completamente equipada por cierto, de dirigen las operaciones de despegue y aterrizaje de Bétera. La visual de la zona es excelente.

Derecha: Encuadre que permite observar uno de los depósitos auxiliares integrado en el carenado del tren de aterrizaje principal y en el que caben 250 kilos.





diciembre de ese mismo año se concretó su creación definitiva, eso sí asegurando que fuese heredero y depositario del historial y tradiciones de la Unidad predecesora en Bétera.

Sobre sus misiones, y aunque el BHELMA II participó en la Campaña del Sáhara o aportó medios para la Operación "Romeo/Sierra" de liberación del islote Perejil -por ello, se recibieron en la Unidad doce cruces al Mérito Militar con

Distintivo Rojo-, nos centraremos en las más recientes. Han sido activados en los últimos tres años para atender a distintos rescates, inundaciones o tormentas invernales. Entre otras, el terremoto de Lorca de 2011, los incendios forestales de Cortes de Pallas y Andilla de 2012 o el de Andratx en 2013, en la evacuación del Balneario de Panticosa aislado por la nieve en 2013, en las inundaciones de Chillón (Ciudad Real) del año pasado

en las que tuvo lugar la primera misión de rescate real con grúa o en el incendio de Es Cubells (Ibiza) de abril de este mismo año.

Para acabar señalar que su emblema, aprobado en marzo de 2009, mantiene el escudo referido al Sahara y el lema "Duc in Altum", que significa remar mar adentro, del BHELMA II. Se ha añadido la referencia "Ad Service" -para servir- propia de la UME.



Arriba, izquierda: La tripulación, equipada para un vuelo, comenta antes de partir algunos aspectos. Véase el mono integral y las botas de tono marrón claro, indumentaria ahora clásica entre este colectivo.

Arriba, derecha: Las cualidades de los AS-532 AL para las misiones que tienen asignadas son muchas. Es un modelo que se conoce bien en las FAMET y que lleva muchos años operando en distintos batallones. Seguro que seguirá en vuelo durante dos o tres décadas más.

Derecha: Las operaciones en la pista de helicópteros son supervisadas por personal especialista de forma que se realicen con la máxima seguridad.

