

# La leyenda del *CHINOOK*

El mítico helicóptero de transporte de cargas pesadas cumple 50 años al servicio del Ejército de Tierra





ET 422

HT 17 10278



Ejército de Tierra

Los nuevos CH-47F del BHELTRA V incrementan la capacidad de acelerar el despliegue de fuerzas terrestres mediante técnicas como el *fast-rope*. Debajo, las pantallas digitales multifunción de los controles de cabina.



to su filial Boeing Military Rotorcraft en su planta de Ridley Park (Filadelfia-Pensilvania).

¿Pero cuál es la clave de que este batallón siga siendo una de las unidades fundamentales para dar capacidades de transporte aéreo táctico y logístico y apoyo a operaciones civiles, después de medio siglo? Lo primero es la eficacia del diseño del *Chinook*, que siempre bajo el impulso de su principal usuario, el Ejército de los Estados Unidos o *US Army*, ha sido constantemente modernizado para adaptarse a los cambiantes conflictos bélicos. Y, por supuesto, también cuenta la eficacia del personal del BHELTRA V.

Muy pocos de los suboficiales y ninguno de los oficiales que los pilotan habían nacido cuando llegó el primer *CH-47C* a la base de Colmenar Viejo (Madrid), donde ha tenido siempre su sede el batallón, pero todos saben que las FAMET fueron las pioneras en el uso del *Chinook*, sin contar el *US Army*. Tendrían que pasar todavía unos años para que otras punteras naciones de la OTAN, como Reino Unido, que le hizo debutar en los conflictos de Irlanda del Norte y las Islas Malvinas, los empezasen a operar. En las siguientes décadas sus ventas se dispararon entre los aliados de la OTAN, así como en naciones de los cinco continentes. Su espectacular capacidad de carga, potencia, velocidad, etcétera, hacen de

**E**L helicóptero norteamericano *Boeing CH-47 Chinook* estaba despuntando a principios de los años setenta en el conflicto de Vietnam cuando el Ejército de Tierra español pasó a ser su primer usuario internacional. Cinco décadas después de aquel 1 de abril de 1973 en que se creaba el Batallón de Helicópteros de Transporte nº V (BHELTRA V), los *CH-47*, por las únicas y excepcionales capacidades que aportan, son un refe-

rente no solo para las Fuerzas Aeromóviles del ET (FAMET), de las que forman parte, sino para el conjunto de las Fuerzas Armadas españolas.

Obviamente, de los 18 originales helicópteros recibidos durante los setenta y los ochenta (de las variantes C o *Charlie* y 414) apenas quedan tres fuselajes modificados a la versión *CH-47D*. Actualmente, se están recibiendo los de la versión *CH-47F* o *Foxtrot*, la más moderna variante que fabrica la multinacional de Estados Unidos, en concre-

él un medio fundamental para insertar/extraer fuerzas especiales o tropas de asalto y llevar todo tipo de carga y equipamientos, incluidos vehículos y piezas de artillería, pero también para abastecer posiciones, navíos y zonas de desastres, como se ha podido ver con los *CH-47F* turcos que se han utilizado en las áreas afectadas por el terremoto del pasado mes de febrero.

Durante estos 50 años el BHELTRA V ha completado más de 70.000 horas de vuelo, sin sufrir ninguna baja mortal, dado que el único helicóptero que se accidentó, el matriculado ET-413 en 1995, con pérdida de la aeronave, se salvó solo con heridos. Además de participar en miles de operaciones en España, incluidos los apoyos a grandes desastres como las inundaciones del Levante en 1982, se ha desplegado en múltiples misiones internacionales, en escenarios tan exigentes como el Kurdistán, Albania, Kosovo, Afganistán e Irak.

Uno de sus pilotos, el sargento Yubero, comenta las ventajas de la renovación en curso en España de la versión *CH-47D* a la *CH-47F*: «Su nueva aviónica —afirma— da una mayor seguridad en vuelo, lo que nos permite involucrarnos más en la misión asignada». El suboficial también resalta el nuevo piloto automático de cuatro ejes, «que facilita las operaciones de despliegue de tropas



A la espera del simulador de Indra, las tripulaciones cuentan con sistemas virtuales como el entrenador de procedimientos de base fija CAPT-E.

en vuelo estacionario y las tomas en zonas de alta densidad de polvo sin visibilidad».

El teniente coronel Pedro Cano, jefe del BHELTRA V, asegura que la renovación discurre según el calendario previsto: «A lo largo de 2022 llegaron los cuatro primeros *Foxtrot* procedentes de Estados Unidos, y en enero nos

ha llegado el quinto, que es el ET-424 de matrícula, que ya trae integrado de fábrica el sistema de comunicaciones estándar del ET, con la radio *PR4G*». A lo largo del año se recibirán otras ocho unidades más y, a partir de 2024, los cinco restantes hasta completar la flota de 18 helicópteros *CH47F Chinook*. «Es probable que el último se retrase hasta 2026 debido a las modificaciones en los acuerdos con el *US Army* en el expediente conjunto», indica el teniente coronel Cano. «La unidad todavía tiene en servicio tres *Delta* —añade— que se mantendrán como mínimo durante 2023 y, posteriormente, se decidirá su destino, una vez se disponga de mayor disponibilidad operativa de los *CH-47F*».

Gracias al eficaz trabajo de obtención del material por parte de la Oficina del Programa, que forma parte de la Dirección General de Armamento y Material (DGAM) del Ministerio de Defensa, se pudo hacer el pedido en las especiales condiciones que da Boeing Military Rotorcraft a su principal cliente, el *US Army*, con las consiguientes ventajas logísticas y económicas.

De hecho, la DGAM firmó el contrato de transformación de la flota con el *US Army*, y hablamos de transformación porque se están aprovechando



Al final del proceso de transformación, el BHELTRA V contará con 18 modernos helicópteros, estandarizados con otros usuarios de la OTAN.



El personal está realizando diversos cursos para reconvertirse a las tecnologías punteras del CH-47F. Debajo, uno de sus tres montajes de ametralladoras.



buena parte de los elementos dinámicos y los motores de los CH-47D. Así, los nuevos CH-47F llegan a España desde Estados Unidos (tanto por vía aérea como marítima) sin dichos elementos. El teniente coronel Cano explica cómo es el proceso: «En nuestras instalaciones la empresa española BG, subcontratada por Boeing, está realizando el desmontaje (DEPOP-Depopulation) de los elementos dinámicos (motores, transmisiones, rotores, palas, generadores, APU, etcétera) de los veteranos CH-47D y que luego se montan (REPOP-Repopulation) en los CH-47F, dado que son estándares a los de este modelo, lo que supone un importante ahorro de costes del programa. Cuando se recibe un helicóptero se tardan seis semanas en hacer el REPOP, que se culmina con los vuelos de pruebas, para comprobar que todo está correcto, realizándose así la aceptación en destino, momento en que pasa de la DGAM al ET».

Otra mejora fundamental es la incorporación del denominado freno motor, que viene montado de fábrica, y que permite parar, tras aterrizar, el giro de los rotores, con lo que se puede operar desde navíos. Dicha cualidad se ha certificado a finales de enero, con el despliegue de uno de los CH-47F a bordo del Buque de Proyección Estratégica de la Armada *Juan Carlos I*, donde se ha probado a lo largo de casi una quincena, certificando que puede operar desde dicho buque. También se avanza en el vital campo del sostenimiento/mantenimiento programado de los helicópteros, que ya empiezan a realizar los mecánicos del BHELTRA V, de momento con el apoyo de BG y el asesoramiento técnico de Boeing Military Rotorcraft.

Dada la gran complejidad de la aviónica del nuevo material se va a construir en el futuro un nuevo hangar de línea para hasta diez helicópteros al este de la pista de la base *Coronel Maté*, que es el nombre oficial de la instalación de Colmenar Viejo, donde se situarían los helicópteros operativos.

Respecto a la transformación de los actuales pilotos de *Delta* a *Foxtrot*, en principio se formaron en Estados Unidos dos pilotos de pruebas y un instructor (en la macro base de entrenamiento de la *Aviation* del *US Army*, sita en Fort Rucker, Alabama). Posteriormente,



Una de las claves de la gran operatividad de la unidad durante estos 50 años es el trabajo de su personal de mantenimiento.

ya en Colmenar Viejo, a través de los cursos de los denominados *New Equipment Training Team* (NETT) se han transformado otros 18 pilotos. Los instructores del batallón se encargarán de formar al resto de los pilotos, que son los que han llegado recientemente destinados, los egresados de la Academia de Aviación del ET (ACAVIET) y los que se han visto afectados por otras circunstancias en el curso del año pasado.

Respecto a la transformación de los mecánicos, se ha realizado básicamente en la ACAVIET, organizada por la DGAM, al igual que el resto de los cursos. Como en el caso de los pilotos, un primer núcleo se formó con el *US Army*, en el centro de enseñanza de Fort Eusteis, Virginia (un inspector técnico, un aviónico, un mecánico de estructura y otro de línea).

El subteniente Rodado, uno de los veteranos especialistas en aviónica del batallón, comenta que el *Foxtrot* «supone un gran cambio en la aviónica, comunicaciones, navegación y computación; es como si el helicóptero fuese un ordenador». La adaptación ha supuesto un gran esfuerzo al personal de mantenimiento, dado que se han tenido que superar varios cursos, siempre en inglés. Con respecto a los aviónicos, su formación en la

ACAVIET duró seis semanas frente a las dos de los mecánicos de línea, dada la mayor complejidad en su transformación, ya que el 75 por 100 de los cambios entre el *Delta* y el *Foxtrot* corresponden a este apartado.

Además, se están asumiendo los cambios de filosofía a la hora de realizar el planeamiento de las misiones mediante el AMPS (*Aviation Mission Planning System*), en principio con asistencia norteamericana, aunque Indra está desarrollando uno adaptado, más complejo, dado que, además de la parte táctica, incluye el seguimiento del mantenimiento.

*Durante estos  
50 años las  
tripulaciones del  
BHELTRA V  
han completado  
más de 70.000  
horas de vuelo*

Con los *CH-47F* se obtuvo el pasado mes de octubre la capacidad operativa inicial o IOC. Se certificó con una misión de abastecimiento de las islas y peñones situados al norte de Melilla, una de las tradicionales misiones del BHELTRA V, en favor de ese remoto punto de España.

Actualmente, se trabaja intensamente para obtener la capacidad operativa completa o FOC, que dependerá en buena parte de la necesidad de desplegar el sistema en una operación internacional. En este caso serán fundamentales los equipos de autoprotección pasiva o *Electronic Warfare* (EW) de los *CH-47F*. De momento, cuentan con los sistemas de autoprotección del *US Army* a la espera del desarrollo completo por parte de Indra.

Respecto a la simulación en vuelo, se cuenta desde el pasado año en las instalaciones del batallón con un entrenador de procedimientos de base fija, con un visual integrado de gran calidad denominado CAPT-E. Se está a la espera del sistema principal de simulación, el entrenador de base fija y el simulador, que será suministrado también por Indra.

Texto y fotos: Julio Maíz