



El futuro del NH90 en el Ejército del Aire

JULIO MAÍZ SANZ

EL HELICÓPTERO NH90, JUNTO AL TRANSPORTE A400M, LAS EVOLUCIONES DEL *EUROFIGHTER* Y EL MRPA *REAPER* CONFORMARÁN EL PRINCIPAL MATERIAL DE VUELO DEL EJÉRCITO DEL AIRE DURANTE BUENA PARTE DEL SIGLO XXI.

A principios de siglo se empezó a perfilar que la aeronave de ala rotatoria europea NATO Helicopter Industries (NHIndustries) NH90 debería ser el modelo estándar para todas las Fuerzas Armadas (FAS)

españolas. Para tomar tal decisión por entonces, se atendió a las importantes razones técnicas, industriales y políticas, teniendo ya muy en cuenta que la adopción del modelo por varios de nuestros principales aliados (Alema-

nia, Francia, Italia, Países Bajos...) sería muy importante para garantizar su ciclo de vida, incluido su sostenimiento y mantenimiento. También se decidió que la versión básica que equiparía a nuestras FAS sería la de-

El primero de los NH90 construido para España, es un helicóptero instrumentalizado, que utiliza la empresa para test de vuelos y pruebas de equipo. Foto: Airbus Helicopters.



El NH90 admite múltiples configuraciones como los depósitos externos y el Flir, que lleva este ejemplar destinado a Omán.



Línea de producción del NH90 en la planta alemana de Airbus Helicopters sita en Donauwörth. Foto: Julio Matz.

nominada Tactical Transport Helicopter (TTH).

Dicho programa era también importante para asegurar la puesta en marcha de la nueva factoría de Eurocopter (actualmente Airbus Helicopter) en España, que se instaló en Albacete, donde está una de las cadenas de montaje de dichos helicópteros. En este punto cabe recordar que NHIndustries, creada en 1992, está participada en un 62,5% por la citada empresa de Airbus Group, siendo Airbus Helicopters España la empresa responsable del programa español. Además la planta española suministra componentes del NH90 como son la parte delantera del fuselaje y la cola, al resto de las líneas de producción de la multinacional europea.

UN SISTEMA BÁSICO PARA LAS FUERZAS ARMADAS

En 2005 se hizo público que tras una decisión del entonces JEMAD, el general Félix Sanz Roldán, en diferentes fases se encargaría la construcción de un total de 104 helicópteros NH90 con los que sustituir la mayor parte de las aeronaves de transporte táctico y logístico de los tres servicios de las FAS españolas. La previsión inicial era repararlos de la siguiente forma: 28 para el Ejército del Aire, 48 con destino a las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET), y los 28 restantes para la Flotilla de Aeronaves (FLOAN) de la Armada.

Como primer paso se decidió, mediante acuerdo del Consejo de Ministros de 19 de mayo de 2005, la adquisición de un primer lote de 45 unidades, mediante un contrato valorado en 1.260 millones de euros, que se firmó a primeros de 2006. Años después, y debido a la crisis económica, en 2014 se reestructuró el pedido, quedando reducido a 22 unidades, aunque ampliando el contrato con una mayor equipación de las aeronaves, un amplio soporte en el mantenimiento y sostenimiento, elementos y maquinaria de mantenimiento, y la formación de pilotos y mecánicos.

La Dirección General de Armamento y Material (DGAM) de la que depende el denominado Programa Espe-



*Uno de los NH90 del ejército francés, o ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre).
Foto: Airbus Helicopters.*



*Uno de los ocho NH90 encargados por la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda, y que ya han sido entregados.
Foto: Airbus Helicopters.*

cial de Armamento (PEA) del NH90 determinó que las primeras unidades se entregasen a las FAMET, y posteriormente al Ejército del Aire.

La importancia del material de ala rotatoria llevó a la DGAM a crear el Plan Director de Helicópteros, un documento hecho parcialmente público en marzo de 2015, y que da un especial protagonismo al NH90, ya que según éste de aquí a 2040 debería de sustituir hasta siete modelos actuales de helicópteros. En concreto en el caso del Ejército del Aire los sustituidos podrían ser los de tipo medio Aerospiale (actualmente Airbus Helicopter) SA330 Puma, AS332 Super Puma, e incluso los más modernos AS532 Cougar.

Aunque los retrasos generados en el programa del NH90, principalmente por los recortes presupuestarios que ha sufrido especialmente defensa, han limitado las entregas en este pedido a solo seis unidades para el Ejército del Aire, que servirán para sustituir la menguante flota de SA330 que utiliza el 801 Escuadrón de Fuerza Aéreas con sede en Son San Joan (Mallorca). Igualmente la importancia de los programas de helicópteros, del que el del NH90 es el principal, determinó modificar el organigrama de la Subdirección General de Gestión de Programas de las DGAM. Así el pasado mes de julio se hizo público que la Jefatura de Sistemas Aéreos, que manda el general de brigada del ejército del Aire

León Antonio Maches Michavilla, se separase en una de Ala Fija y otra de Ala Rotatoria. Según el BOD nº 149 de 1 de agosto, y con efectos del mismo día, la nueva Jefatura de Sistemas Aéreos de Ala Rotatoria está bajo el mando del también general de brigada del Ejército del Aire Ángel Valcárcel Rodríguez, mientras que su citado compañero sigue al frente de la del Ala Fija.

UNA IMPORTANTE NECESIDAD DEL EJÉRCITO DEL AIRE

La necesidad de reforzarse con helicópteros de transporte medio es una de las prioridades del Ejército del Aire, como ha manifestado en varias ocasio-

nes su máximo responsable, el general del Aire Francisco Javier García Arnaiz. La institución tendría como principal objetivo en este campo a corto plazo poder incorporar al menos tres o cuatro Airbus Helicopters Super Puma, o H215 como los designa la empresa.

Actualmente el Ejército del Aire asume con sus helicópteros importantes misiones, como son las de Servicio Aéreo de Rescate (SAR), dado que nuestro país tiene la obligación de mantener plenamente activo dicho servicio ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Igualmente es vital mantener e incrementar las capacidades para realizar Special Air Operations (SAO) y de Personnel Recovery (PR); de hecho para una mejor gestión de los medios humanos y materiales, la institución creaba en este campo, sobre la base de la Jefatura SAR, la denominada Jefatura de Operaciones Aéreas Especiales y PR.

Para lograr cumplir dichas misiones apenas se cuenta con un cuarteto de Puma, que solo tienen capacidad SAR, y en torno a una decena de Super Puma, tras sufrir la pérdida de cuatro aparatos de este modelo, un par en Afganistán, a los que se sumaron los trágicos accidentes que costaron la vida a siete tripulantes, en Canarias. A estas bajas, deberían sumarse las importantes averías sufridas por un Puma acacidas durante su despliegue a Canarias en junio de 2016. Frente a esta situación no será hasta el año 2019, en el mejor de los casos, cuando el Ejército del Aire reciba el primero de sus NH90. De momento se ha optado por ir dotándose de algunos Super Puma adicionales. Así a mediados de este ve-

rano se hacía pública la adquisición de uno nuevo, en concreto de la más moderna versión del modelo, el AS-332C1E, que incorpora un cockpit dotado de pantallas digitales multimisión, piloto automático, de cuatro ejes, etc.

La aeronave, tras su llegada a la planta de Airbus Helicopters de Albacete, fue pintada con los colores del Ejército del Aire, y actualmente está en proceso de la instalación de sistemas de: comunicación, gestión de misión, grúa, etc, a fin de adaptarle para misiones SAR. Según lo previsto, para lo que se constituyó un programa de la DGAM, se deberán adquirir otras dos unidades procedentes de la línea de Airbus Helicopters-Francia, que procederían de un pedido cancelado por otro cliente, y que tendrían un buen precio de unos 15 millones por unidad. De una forma más discreta llegaba también a España el pasado año 2015 otro Super Puma AS332C, aunque en este caso, tras darlo de baja Armée de l'Air, llegaba desmontado a Madrid, por una parte la sección completa de cola y por otra el resto del fuselaje. Esta aeronave estaba asignada anteriormente al Escuadrón d'Hélicoptères 1/44 "Solenzara", que opera desde la Base Aérea 126, sita en la localidad de Solenzara (Córcega) donde realizaba principalmente misiones SAR.

LAS PROGRAMADAS ENTREGAS DE NH90

Las dos primeras unidades del NH90 se entregaban a las FAMET el pasado 13 de septiembre, en un acto celebrado en la Base de Colmenar Viejo (Madrid), volando a reglón seguido hasta la de Agoncillo (La Rioja).



Dichos aparatos estaban previamente en manos de la DGAM, que los transfirió al Parque y Centro de Mantenimiento de Helicópteros (PCMHEL), que a su vez los entregó a la Unidad con sede en La Rioja, el Batallón de Helicópteros de Maniobra III (BHELMA III). Igualmente este otoño se incorporarán otras dos aeronaves de este modelo, más posiblemente una quinta unidad al final del año. El calendario de entregas, aunque dada la complejidad técnica de este material no suele ser muy exacto a la larga, prevé las de otros nueve entre los años 2017 y 2019, pasando en ese momento a recepcionarse los seis des-



El citado primer AS332C1 ya pintado con los colores del Ejército del Aire. Foto: Julio Maíz.





Los dos primeros NH90 entregados a las FAMET durante su traslado a su base de Agoncillo (La Rioja), el pasado mes de septiembre. Foto Julio Maíz.

tinados al Ejército del Aire. Según las actuales previsiones en 2021 se entregarían los dos últimos destinados a las FAMET. Los primeros NH90 del Ejército del Aire serán de una configuración denominada Standard 2, que les habilita para misiones de SAR, y con los que se podrá ir adquiriendo la experiencia para su empleo progresivo en las operaciones SAO/PR, un aspecto clave de los conflictos del Siglo XXI que se quiere potenciar en su conjunto nuestras FAS. La llegada de los que tienen las citadas plenas capacidades de combate vendría de la mano de un segundo lote, todavía ni contratado.

FORMACIÓN DE PILOTOS Y MECÁNICOS

Actualmente los tres citados NH90 ya entregados a las FAMET/DGAM se están utilizando para la enseñanza/entrenamiento de los seis primeros pilotos que conformarán la primera plantilla de profesionales reentrenados para volar el modelo, según lo acordado contractualmente con la industria. Igualmente de esta formación se están beneficiando 30 mecánicos del ET.

A la espera del simulador del helicóptero, que actualmente construye la empresa española Indra, tras llegar a un acuerdo con Francia, se está empezando a utilizar el que tiene el denomi-

nado Centre de Formation Interarmées (CFIA). Este centro está situado en la base de la Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT), el equivalente francés a las FAMET, de Le Luc. Una vez allí, los pilotos españoles se entrenan en el simulador del NH90 Caïman, desarrollado y construido por Sogitec Industries, denominado Medium Range Training Device (MRTD), sistema donde el CFIA forma también a los pilotos de dicha aeronave pertenecientes tanto al ALAT como a la Marine Nationale francesa.

Una vez acabada esta formación contractual con Airbus Helicopters, a finales del presente año, el ET con dicho personal ya cualificado en el sistema pondrá en marcha su propio plan de formación e instrucción, que irá forjando a las futuras tripulaciones y cuadros técnicos, que irán creciendo paralelamente a la recepción de nuevos NH90. Igualmente el ET facilitará la formación de los primeros pilotos (cuatro) y mecánicos (seis) de la unidad receptora de los primeros NH90, que previsiblemente será el Ala 49 del Ejército del Aire, que tiene sede en Son San Joan (Mallorca).

Parte clave de la instrucción y el entrenamiento en el sistema vendrá dado por la instalación del simulador de vuelo de Indra, que tendrá sede en la citada base de Agoncillo, y será gestionado por el Centro de Simulación de las FAMET (CESIFAMET). Actualmente los pilotos de Super Puma del Ejército del Aire acuden al simulador de dicho modelo que tiene el citado Centro, en la Base Central de las FAMET "Coronel Mate", sita en Colmenar Viejo (Madrid). •



Imagen del primer NH90 todavía sin pintar en la planta de Airbus Helicopters España. Foto: Julio Maíz.



Un NH90 rodando por la base de Cuatro Vientos (Madrid), al fondo podemos ver la histórica torre de control. Foto: Julio Maíz.