

LOS HELICÓPTEROS *ALOUETTE* SH-9 EN LA ARMADA DE CHILE

Carlos Saldivia Rojas*

Resumen

Se narra la historia de los helicópteros SH-9 durante sus 14 años de servicio en la Armada, y de sus dotaciones de pilotos y mecánicos en el periodo de 1977 a 1991.

Palabras clave: Helicópteros *Alouette*; guerra aeronaval; aviación naval, SH-9.

Durante el transcurso del año 1972, a raíz de la adquisición por parte de la Armada de dos fragatas clase *Leander*, en las cuales su principal armamento antisubmarino (A/S) lo constituían los torpedos MK-44 aerotransportados, la institución se abocó al estudio para adquirir helicópteros capaces de operar en este tipo de plataformas y cumplir misiones A/S y de exploración aerotáctica, además del empleo de su armamento misilero contra blancos de superficie.

Desde ese entonces, no había sido posible materializar la adquisición de los helicópteros requeridos por la Armada, pese a los esfuerzos que se habían desplegados en este sentido, debido principalmente a problemas de índole técnico, presupuestario y político, para la obtención de licencias de exportación. Ante esta situación y como una forma de paliar la inminente necesidad de completar el equipo de las fragatas *Leander*, la Armada adoptó la resolución de embarcar helicópteros *Jet Ranger* en forma transitoria, mientras se continuaban las gestiones para adquirir el helicóptero con las capacidades necesarias para llevar a cabo las misiones encomendadas.

Efectuados los estudios correspondientes para determinar el modelo de aeronave capaz de cumplir con las exigencias institucionales, se

seleccionó el helicóptero *Alouette* III 319 B de la empresa francesa *Aerospatiale* por ser el único que reunía los requisitos operativos y tener licencia de exportación.

Las consideraciones más importantes que incidieron en su elección fueron:

- Versión naval en servicio en varias marinas del mundo. Tenía especial relevancia por sus refuerzos estructurales, tren de aterrizaje especial para las condiciones de operación a bordo. P alas rebatibles, tamaño y peso que lo capacitan para operar a bordo de las unidades de la Escuadra.
- Capacidad para la instalación del equipamiento exigido y versatilidad para adoptar las diferentes configuraciones de acuerdo con la situación táctica.
- Solución del problema de licencia de exportación, ya que estas aeronaves serían adquiridas en la versión civil y su equipamiento naval se efectuaría en el país de acuerdo con el contrato que se firmaría con *Aerospatiale*.
- Plazos de entrega y financiamiento convenientes a los intereses de la Institución.

Con fecha 01 de junio de 1977, se firmó el contrato correspondiente con la *Societe Nationale*

* Suboficial Mayor. Mecánico de helicópteros. (c_saldivia_r@hotmail.com.).



■ Helicóptero SH-9 con coheteras para rockets de 3,75'' más conocido como SBAT 70 (70 mm).

Industrielle Aerospatiale de Francia, firmando por la Armada de Chile el vicealmirante Gerald Wood y por *Aerospatiale Pierre Baco*.

El 28 de julio de 1977, por resolución N° 9500/65 vrs., la Comandancia de la Aviación Naval nombra al Grupo Inspector Huasco, y jefe de este plan al capitán de corbeta Pedro Benavides Manzoni.

El 22 de agosto de 1977, llegan los cuatro primeros helicópteros con los numerales 60-61-62-63, los que son armados en el aeropuerto Pudahuel.

Estos cuatro helicópteros con pilotos de *Aerospatiale*, arribaron a la Base Aeronaval El Belloto, de acuerdo con el siguiente detalle: el 26 de agosto el Naval 61, el Naval 62 lo hace el 28 agosto, el Naval 63 y el Naval 60 el 29 agosto de 1977.

El 29 de agosto de 1977 cumple transbordo desde el Escuadrón HS-2 a la Comandancia de la Aviación Naval, para formar parte del proyecto Huasco y recibir los primeros helicópteros *Alouette III*, el siguiente personal:

- Capitán de corbeta Víctor Tapia Cerezo
- Teniente 1° Jaime Urdangarin Romero
- Teniente 1° Juan Vásquez Huidobro.

El 05 de septiembre de 1977 se inicia el primer curso para pilotos, teniendo como instructores a los Sres. Félix Femy y Bernard Lagnie en lo que a instrucción terrestre se refiere, y en la parte

vuelo al Sr. Claude Picard. Simultáneamente se inició el primer curso de mecánicos a cargo del Sr. Félix Femy.

El curso de pilotos estuvo integrado por los siguientes oficiales:

- Capitán de corbeta Pedro Benavides Manzoni
- Capitán de corbeta Víctor Tapia Cerezo
- Teniente 1° Jaime Urdangarin Romero
- Teniente 1° Juan Vásquez Huidobro
- Teniente 1° Marcelo Arcil Greeve.
- Teniente 1° Percy Niklitschek Raddatz

El 30 de septiembre del mismo año, se efectuó el segundo curso para pilotos, conformados por el siguiente personal:

- Capitán de corbeta Christian De Bonnafos Gándara
- Teniente 1° Juan González Jeffs
- Teniente 1° Roberto Vargas Barreau
- Teniente 1° Jorge Guerra Blummer
- Teniente 2° Enrique Pieper Becker

A principios de octubre del mismo año 1977, se constituye en El Belloto, el Sr. Manuel Comdon de la fábrica Turbomeca para efectuar instrucción de la turbina Astazou XIV a los dos cursos de mecánicos.

Con el primer grupo de mecánicos franceses, arribó el Sr. Lucien Diez, quien por el lapso de

un año se desempeñó como mecánico de los helicópteros armados en el país.

El 17 de octubre de 1977, se efectuó el tercer y último curso para pilotos, conformados por el siguiente personal:

- Teniente 1° René Neumann Wilson
- Teniente 2° Mario Pino Valenzuela
- Teniente 2° Gudelio Mondaca Oyarzun
- Teniente 2° Víctor Lamas Sánchez
- Teniente 2° Eugenio Arellano Palma
- Teniente 2° Sergio Lira Arias

El 17 de octubre de 1977, se firmó el contrato correspondiente al Plan LONQUEN con la firma AVIBRAS de Brasil, para la compra de rockets de 3,75" para su instalación en los helicópteros.

El 13 de noviembre de 1977 arriban al país los helicópteros Naval 64-65-66-67-68 y 69, que al igual que los anteriores, son armados en el Aeropuerto Pudahuel.

El 14 de noviembre arribó al país Jean Etien, jefe de la misión *Aerospatiale* a cargo de la transformación de los helicópteros a versión naval.

El Naval 65 y el Naval 68 arribaron a la Base Aeronaval El Belloto el 17 de noviembre, mientras que el Naval 64 y Naval 66 lo hicieron el 18 de noviembre de 1977.

En circunstancias que el Naval 67 se encontraba en proceso de armado en el hangar de la Dirección General de Aeronáutica en Pudahuel, se largó la maniobra de izado cayendo de una altura de 0,8 m aproximadamente, sufriendo serios daños.

Una vez evaluados los daños se resolvió reembarcar al Naval 67 de regreso a *Aerospatiale*, Francia, para su reparación y cambio de componentes dañados.

El 07 de diciembre de 1977 finalizaron los cursos de instrucción del personal de mantenimiento y operaciones. Los cursos que se detallan en el cuadro siguiente se efectuaron en su totalidad en el país.

Los primeros meses del año 1978, se desplazaron a Marignane-Francia para efectuar el curso de pilotos e instructores de vuelo el capitán de corbeta Víctor Tapia Cerezo y el teniente 1° Jaime Urdangarin Romero.

El 01 de julio de 1978, el Escuadrón de Helicópteros HS-2 recibió el primer helicóptero

Curso	Según contrato	Efectuados
Tierra para pilotos	10	18
Vuelo para pilotos	10	15
Vuelo para instructores	3	3
Mecánicos	15	29
Electricistas	4	8
Instrumentistas	3	4
Abastecimientos	1	7
TOTAL	46	84

SH-9 Alouette III en versión militar, Naval 68, posterior a su navalización efectuada por personal de la empresa Aerospatiale.

Al término de la modificación a su versión naval, cada helicóptero era sometido a una rigurosa inspección y vuelos de prueba para verificar que se cumplieran las Especificaciones Técnicas del contrato, para recién ser aceptados por parte de la Armada.

Habiendo recibido instrucción en Francia, estos vuelos de prueba los efectuaría el capitán de corbeta Víctor TAPIA Cerezo, sin embargo, sólo alcanzó a realizar el del Naval 68, por su deceso el 4 de julio de 1978 en el accidente de la misma aeronave.

A consecuencia de lo anterior, un piloto de la fábrica viaja a Chile para instruir a un nuevo piloto en estos vuelos de prueba, denominados Vuelos de Aceptación Se designa para tal labor, al teniente 1° Percy Niklitschek Raddatz quien efectúa la recepción de las restantes aeronaves.

El primer Supervisor de Mantenimiento de estas aeronaves fue el cabo 1° (Mecánico de Helicópteros Aviador) Amadeo Urrutia Poblete.

En 1978, el Escuadrón HS-2 estaba conformado por 13 pilotos, de acuerdo al siguiente detalle:

- Capitán de corbeta Víctor Tapia Cerezo (Comandante)
- Capitán de corbeta Christian De Bonnafos Gándara
- Teniente 1° Jaime Urdangarín Romero
- Teniente 1° Juan Vasquez Huidobro
- Teniente 1° René Neumann Wilson
- Teniente 1° Roberto Vargas Barreau

- Teniente 1° Marcelo Arcil Greve
- Teniente 1° Percy Niklitschek Raddatz
- Teniente 1° Eugenio Arellano Palma
- Teniente 1° Víctor Lamas Sánchez
- Teniente 2° Francisco Concha Ortiz
- Teniente 2° Gabriel Perat Koncilja
- Teniente 2° Julio González Navarro.

El lunes 03 de julio de 1978 se efectuó el primer vuelo nocturno navegando desde la PFG 06 "Condell", su tripulación estaba conformada por el teniente 1° Jaime Urdangarin y el teniente 1° Percy Niklitschek y su misión consistió en probar los procedimientos nocturnos de operación a bordo.

El 4 de julio de 1978, en medio de los acelerados esfuerzos para poner en servicio este material aéreo, y después de una agotadora actividad durante el día, el Naval 68, al mando del capitán de corbeta Víctor Tapia Cerezo, despegó desde la cubierta de vuelo de la PFG *Condell*, en condiciones nocturnas y con visibilidad reducida por bancos de niebla, para emprender el regreso a la Base Aeronaval El Belloto. Durante el despegue en la bahía de Valparaíso, frente a la Universidad Santa María, alrededor de las 21:00 hrs., pero debido a la baja visibilidad, la maniobra se transformó en un suave descenso terminando con un choque contra el agua a unos 60 nudos, una de las palas del rotor principal tocó la superficie del mar y después lo hizo la estructura. El helicóptero desapareció rápidamente quedando invertido, pero sin hundirse totalmente, debido a la activación automática de su sistema de flotación de emergencia. Por la oscuridad y posición en que quedó la cabina, sólo pudieron evacuarla

uno de los pilotos en instrucción y el mecánico. Quedaron aprisionados en el helicóptero y fallecieron el capitán de corbeta Víctor Tapia Cerezo y el teniente 1° René Neumann Wilson, que era otro de los pilotos en instrucción. Sus restos fueron rescatados por personal del buque, junto a los sobrevivientes teniente 1° Christian De Bonnafos Gándara, teniente 1° Marcelo Arcil Greeve y el capitán de aeronave el cabo 2° (Mc. Av.Hel.) Iván Vásquez Segura.

El comandante del Escuadrón de Helicópteros HS-2 del año 1979, capitán de corbeta Christian De Bonnafos Gándara describe así una de las comisiones en la Escuadra Nacional en el Teatro de Operaciones Austral en el mes de diciembre de 1978:

Efectivamente, se hizo muchas pruebas con los Helicópteros SH-9 con diferentes elementos para producir decepción en radares enemigos. Nunca se nos comentaban los avances obtenidos de estas pruebas y nosotros estábamos demasiado ocupados en aprender a volar de noche navegando y en obtener la mayor eficiencia de nuestro personal y material, como para preocuparnos.

Nos dimos cuenta cuando al zarpar al Sur con la Escuadra (la situación vecinal ya no tenía visible una solución pacífica), se embarcó en cada buque plataforma un reflector de radar de 3 x 3 x 3 metros, con armadura de fierro y con rejilla metálica en los seis lados de este cubo y que producían una imagen de radar similar

Aeronave	Fecha Recepción	Capitán de Aeronave
Naval 68	01.julio.1978	Cabo 1° (Mc.Hel.Av.) Amadeo Urrutia Poblete
Naval 64	10.agosto.1978.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Juan Montino Morales
Naval 65	10.agosto.1978.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Celso Ríos Roca
Naval 66	10.agosto.1978.	Cabo 1° (Mc.Hel.Av.) Amadeo Urrutia Poblete
Naval 63	31.agosto.1978.	Cabo 1° (Mc.Hel.Av.) Néstor Vega Sepúlveda
Naval 62	22.septiembre.1978.	Cabo 1° (Mc.Hel.Av.) Camilo Delgado Naranjo
Naval 60	12.diciembre.1978.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Carlos Rodríguez Carrasco
Naval 61	10.enero.1979.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Iván Vásquez Segura
Naval 67	26.enero.1979.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Luis Garrido Cáceres
Naval 69	26.enero.1979.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Victor Castillo Figueroa



■ Helicóptero Naval 61 armado con torpedo MK 44.

a un Destructor o Fragata, teníamos que volar con esto colgando desde el gancho de carga a una altura de 50 pies y una velocidad de 20 a 25 nudos, que era el andar de la Escuadra.

Durante el año 1978, el piloto del Escuadrón HS-2 el teniente 1° Víctor Lamas Sánchez, diseñó un mecanismo alternativo para utilizar las Planchas Alkan del helicóptero, que se usaban para lanzar torpedos, esta vez para que también pudiesen lanzar el Squid antisubmarino, lo cual fue exitoso y constituyó una nueva arma antisubmarina que se podía lanzar desde los helicópteros.

En el mes de enero de 1982, con la creación del Grupo Aeronaval N° 2 en la ciudad de Punta Arenas, el Escuadrón de Helicópteros HS-2 pasó a denominarse Escuadrón de Helicópteros Antisubmarinos HS-1.

El 05 de mayo de 1987, se dio término a la primera revisión "Gran Visita" de un helicóptero SH-9 Naval 64, dicha revisión fue efectuada por personal del hangar de helicópteros del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval. Esta aeronave quedó incorporada al Escuadrón HS-1 en excelente estado operativo y de presentación, lo que habló

muy bien de la calidad de los trabajos efectuados y que reflejaron una creciente capacidad profesional. Cabe hacer notar que tal revisión se efectuó por primera vez a los helicópteros SH-9.

El 27 de julio de 1987, se llevó a efecto la ceremonia de entrega del Naval 60 al Escuadrón de Helicópteros Antisubmarino HS-1. Esta aeronave permaneció en el Centro de Reparaciones de la Aviación Naval durante el proceso de reconstrucción por espacio de 3 años y 8 meses. Esta reconstrucción estuvo apoyada por la empresa particular Industrias Eléctricas RMS Ltda.

El 15 de febrero de 1989, se inician los trabajos de traslado de oficinas y pañoles de línea desde el Grupo Aeronaval N°1 de la Base Aeronaval El Belloto a las nuevas instalaciones en la Base Aeronaval Viña del Mar.

El 17 de febrero de 1989, se desplazan todas las aeronaves del Escuadrón HS-1 desde la Base Aeronaval El Belloto a la Base Aeronaval Viña del Mar, Naval 60, Naval 62, Naval 63, Naval 65, Naval 66 y Naval 67.

Con la llegada del Naval 41 y Naval 42 en diciembre de 1990 y del Naval 71 en febrero de 1991, los helicópteros *Alouette* volaron hasta el mes de febrero de 1991 y en el mes de junio del mismo año, fueron vendidos a la empresa



■ De izq. a der. teniente 2° Gabriel Perat Koncilja, teniente 1° Víctor Lamas Sánchez, teniente 1° Percy Niklitscheck Raddatz, teniente 1° Marcelo Arcil Greve, teniente 1° Jaime Urdangarín Romero (2° comandante), capitán de corbeta. Christian De Bonnafos Gándara (comandante), teniente 1° Juan Vasquez Huidobro, teniente 1° Roberto Vargas Barreau., teniente 1° Eugenio Arellano Palma, teniente 2° Francisco Concha Ortiz, teniente 2° Julio González Navarro.



■ Helicóptero *Alouette* a bordo de una unidad de la Escuadra en el Teatro de Operaciones Austral, durante los meses de noviembre y diciembre de 1978.



■ Naval 64 efectuando pruebas con un reflector de radar.

española Helicsa, Naval 60, Naval 62, Naval 63, Naval 65 y Naval 67.

El helicóptero SH-9 fue muy importante para la Armada, para la Aviación Naval y para los helicopteristas en particular. En esta aeronave se aprendió a volar todo tiempo, IFR, y operar tanto diurno como nocturno desde las plataformas de los buques de la Escuadra, muchas veces en condiciones meteorológicas muy adversas, aparte de operar con variado armamento y elementos de detección que la hacían un elemento vital en el campo táctico. Por lo mismo fue una aeronave importantísima para la Escuadra en los momentos de la crisis vecinal vivida en la época.

Los *Alouettes* (Alondra en francés) fueron la gran escuela para lo que vendría más adelante en términos de renovación del material de alas rotatorias embarcado.

Modelo	Número de serie	Historia
SA319B <i>Alouette</i> III	2297	Naval 60 vendido a HELICSA España (EC-FHJ)
SA319B <i>Alouette</i> III	2362	Naval 65 vendido a HELICSA España (EC-FHI)
SA319B <i>Alouette</i> III	2369	Naval 67 vendido a HELICSA España (EC-FJA)
SA319B <i>Alouette</i> III	2322	Naval 63 vendido a HELICSA España
SA319B <i>Alouette</i> III	2332	Naval 62 vendido a Taxpa-Helinac Ltda.
SA319B <i>Alouette</i> III	2370	Naval 68 (Accidentado 04.jul.1978.)
SA319B <i>Alouette</i> III	2353	Naval 69 (Accidentado 30.jul.1981.)
SA319B <i>Alouette</i> III	2312	Naval 61 (Accidentado 04.ene.1985.)
SA319B <i>Alouette</i> III	2342	Naval 64 (Accidentado 10.ago.1987.)
SA319B <i>Alouette</i> III	2368	Naval 66 (Accidentado 31.ene.1991.)

■ Destino de los helicópteros *Alouette*, desde 1977 hasta su venta en 1991.
