

Aeronaves

de la
Aviación Militar del Uruguay



Memorias
del
Tiempo de Vuelo

los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma



Pilotoviejo



El Bo. 105 EN LAS OPERACIONES FLUVIALES DE LA ARMADA NACIONAL REALIZADAS EN SORIANO.

La Armada Nacional desarrolló ejercicios en el río Uruguay, entre Puerto Aldao y la desembocadura del río Negro entre los días 15 y 20 de octubre de 2007.

Participaron unidades de superficie, tropas del FUSNA y una sección del 5º de Infantería del Ejército; así como varias aeronaves de la Aviación Naval, entre ellos el debutante Bo 105.

Las acciones estaban enmarcadas en los preparativos para la Operación ACRUX III que se iba a realizar en noviembre próximo, pero que fue suspendida a pedido del gobierno argentino por los problemas de público conocimiento por la instalación de las plantas de celulosa.

Este ejercicio sirvió para poner a punto a los medios de la Armada Nacional en cuanto a operaciones fluviales.

Desde la base establecida en Puerto Aldao (balneario "La Concordia") operaron dos helicópteros, un Westland Wessex Mk II y un Bo. 105, este último perteneciente al lote de los seis recientemente adquiridos a Alemania.

Las unidades aéreas brindaron apoyo constante a las tropas en tierra, tanto los helicópteros que cumplieron tareas logísticas, de reconocimiento y traslado de tropas, como un T-34C TurboMentor que incursionó realizando ataques a zonas donde operaba el "enemigo"





Es por todos conocido el desempeño de los veteranos Wessex en este tipo de tareas, pero se aguardaba con expectativa el debut de los Bo 105.

El helicóptero alemán no defraudó, los pilotos uruguayos demostraron una rápida adaptación al aparato y lo volaron demostrando las grandes capacidades que tiene.

El Bölkow-Blohm que estuvo apostado en Soriano durante las maniobras es el Armada 065, y aún mantiene el camuflaje aplicado por la Heeresflieger (componente aéreo del Ejército alemán), careciendo todavía de las libreas de la Aviación Naval.

Especialmente invitados por la Armada, junto al Intendente de Soriano, Guillermo Besozzi, volamos en esta notable máquina desde el aeródromo “Ricardo Detomasi” en Mercedes, hasta la base de operaciones establecida en Puerto Aldao. Los pilotos nos llevaron hacia el SW, pasando previamente por el teatro de operaciones ubicado entre las islas de la desembocadura del río Negro y las costas del río Uruguay.

El trayecto nos permitió apreciar una vez más el serpenteante trazado del río Negro con sus islas, ya que la cabina del Bo 105 ofrece una panorámica muy amplia.

Con una configuración típica de un helicóptero liviano tiene una cabina funcional, con asientos pequeños pero dispuestos en forma tal que tras los sitios del piloto y el copiloto; hay espacio para tres ocupantes.

Un cockpit completo, con el instrumental básico ubicado al medio, permite el acceso a ellos tanto del piloto como del copiloto.



Esta polivalente aeronave responde muy bien a los mandos, tiene un vuelo estable y se nota su alta maniobrabilidad cuando se acerca a los objetivos ya sea en tierra como en el agua.

Al llegar a la desembocadura del río Negro nos aproximamos al teatro de operaciones, sobrevolamos los buques que allí estaban y pusimos proa rumbo al sur para arribar al cabo de unos minutos a Puerto Aldao donde nos esperaban autoridades de la Armada Nacional, encabezadas por el Comandante de la Flota, C/A Hugo Viglietti.



Se realizó una breve puesta a punto por parte de personal del FUSNA informando los detalles de las operaciones y tras una recorrida por la base instalada en este balneario junto al río Uruguay nos subimos al Wessex “Armada 081” que nos llevó a sobrevolar la zona donde estaba la Fuerza de tareas compuesta por los buques R.O.U. 23 “Maldonado”, R.O.U. 10 “Colonia”, R.O.U. 11 “Río Negro” y una lancha de salvamento Clase 44.



En vuelo sobre el teatro de operaciones pudimos apreciar las operaciones fluviales de los fusileros que llegaban a la costa a bordo de lanchas “Zodiac”, así como las labores de apoyo que brindaban las embarcaciones de la División Patrulla.

Descendimos en la histórica localidad de Villa Soriano, donde gente del FUSNA nos transportó por los canales entre las islas del delta del río Negro, a bordo de lanchas rápidas, para desembarcar en la “cabeza de playa” que ya estaba establecida por las “fuerzas amigas” que tras las operaciones realizadas desde la madrugada habían desplazado a los “hostiles” de sus posiciones de defensa iniciales.

Los comandos nos cuentan detalladamente la operación realizada y luego abordamos la lancha para dirigirnos al Buque de Apoyo ROU “Maldonado” donde apreciamos un simulacro de rescate con el Wessex, que primero bajo un rescatista a la cubierta del barco para luego izarlo junto a la “víctima”.

La operación se cerró con un pasaje del helicóptero a baja altura junto al “Maldonado”.

A pesar de la suspensión de la operación ACRUX III, en la que iban a participar las armadas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, el resultado de estas maniobras fue sumamente positivo para al alto mando naval uruguayo, posibilitando la interoperatividad de los medios navales, terrestres y aéreos; elevando el nivel de adiestramiento de los medios involucrados.



Para la Aviación Naval fue la oportunidad de probar el Bölkow-Blohm Bo 105 en acción, saliendo de su área habitual de operaciones y volando misiones en un entorno más agreste, obteniendo excelentes resultados y demostrando las cualidades de este aparato y el alto grado de capacitación de los pilotos navales que en poco tiempo de volarlo ya se han adaptado muy bien a él.



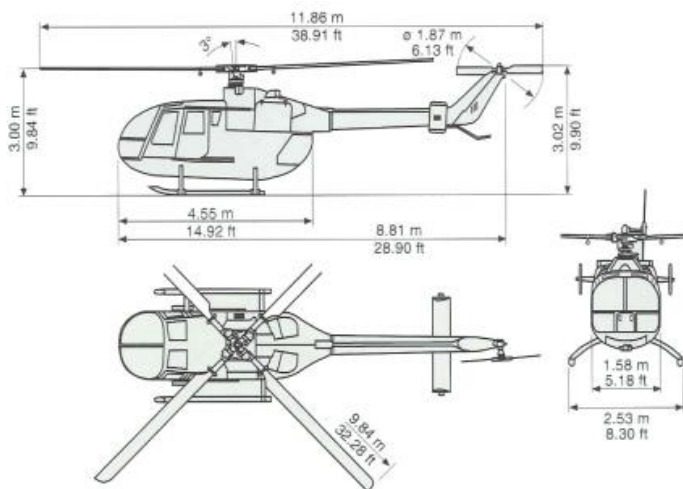
El Bölkow-Blohm Bo 105, un pequeño poderoso

Desarrollado desde 1961 por Ludwig Bölkow y Emil Weiland y fabricado por la empresa alemana Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), este helicóptero bimotor ágil y polivalente se transformó en la columna vertebral del sistema de salvamento de Alemania, y también en su versión artillada fue el encargado de proteger la primera línea de defensa de la OTAN contra una posible invasión de blindados soviéticos en épocas de la “guerra fría”.

El realizó su primer vuelo el 16 de febrero de 1967, entrando en producción en 1968, habiéndose construido 1.406 unidades hasta el cierre de la producción en 1997.

Una versión se ha fabricado en Canadá, en tanto que se han concedido licencias de montaje a España, Filipinas e Indonesia.

Cuando Eurocopter se hizo cargo de la MBB, se mejoró el diseño y fue la base para otros helicópteros más modernos como el EC135.



Características Técnicas

Motores: 2 Allison 250-C20B, 420 HP

Velocidad Máxima: 241 Km/h

Alcance: 480 Km (con tanques auxiliares: 1,000 km.)

Techo: 4,267 m.

Tripulación: 2

Diámetro del rotor: 9.84 m.

Longitud: 11.8 m.

Peso Máximo: 2,400 Kg.

Ha sido usado en diversas sus versiones por unos 55 países, a los que ahora se suma Uruguay. En la región lo utilizan Chile (Armada y Fuerza Aérea), Argentina (Policía Federal y Policía Bonaerense), Perú (Fuerza Aérea). También es operado por la Armada mexicana tanto desde sus patrulleros de la clase Halcón como desde bases en la costa. Por su parte el gobierno colombiano adquirió dos para reconocimiento marítimo,

El hecho de ser un helicóptero ligero y bimotor fue una verdadera revolución para su época, a esto hay que sumarle el uso de material compuesto (plástico reforzado con fibra de vidrio) para las palas de rotor, su sistema de rotor sin articulación, y otras piezas estructurales de tecnología avanzada, más unos 50 kits de equipos opcionales lo que lo transforman en una nave de sencillo mantenimiento.

Sus dos turbinas le dan a la aeronave alemana excelentes niveles de seguridad ya que en caso de fallo de uno de los motores, el otro le permite continuar volando.



Por sus prestaciones, es de los helicópteros que pueden aterrizar en lugares relativamente pequeños, por eso se le denominó "heli-car". Es fiable para sobrevolar núcleos urbanos, extensas áreas forestadas o el mar.

Esto lo transformó en un aparato ideal para misiones SAR. Incluso sus amplias puertas traseras permiten el acceso de camillas a su interior. Este acceso es muy seguro dada la altura de los rotores principal y de cola, los que además aumentan la seguridad de maniobra en el suelo.

Si hablamos de las versiones navales, las conocidas, están equipadas con un radar de descubierta en la proa y una cabria de salvamento. Si es necesario para misiones SAR a gran distancia, se le puede adaptar un tanque auxiliar de combustible para aumentar su radio de acción.

Los Bo 105 en Uruguay

Estos helicópteros fueron adquiridos en Alemania, desde donde llegaron a nuestro país por vía marítima.

Luego fueron trasladados por tierra hasta la Base Aeronaval Nº 2 "Capitán Curbelo" en Laguna del Sauce, Maldonado, donde se procedió a su montaje en talleres de MAGAN (Mantenimiento General de Aviación Naval), así como también a su adecuación a las operaciones navales.

Pasarán a formar parte del Escuadrón de Alas Rotatorias que también cuenta con los helicópteros Wessex Mk II.

Estos helicópteros podrán operar a bordo del ROU 04 "Artigas" junto al "Esquilo" que ya integra su dotación, así como desde la Base Aeronaval Nº 2, principalmente en misiones de reconocimiento, SAR y para entrenamiento avanzado de alumnos de la Escuela de Aviación Naval.



Producción
periodística:
Alejandro Gil

Fotografías:
Alejandro Gil y
C/C. Diego
Mendieta



más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:

www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:

www.facebook.com/Pilotoviejo



Créditos:

Diagramado y edición, de Pilotoviejo.

Ultima actualización: 10/08/2023

© Jorge Cobas González, 2023