



“Argo”: il piccolo ma prezioso elicottero spagnolo

Lo Hughes 369 (più noto come Hughes 500M) dal 1972 a oggi è stato ampiamente utilizzato dall'Armada in molti ruoli: dall'antisom al SAR e all'addestramento

La Flotilla de Aeronaves de la Armada (Floan) è una delle poche forze della NATO a schierare ancora l'elicottero Hughes 369 – in Italia lo impiega la Guardia di Finanza e, in una versione avanzata, l'Aeronautica Militare – dopo che un primo lotto di cinque esemplari era stato consegnato nell'aprile 1972 e schierato sulla base navale di Rota. L'aviazione spagnola ha ridesignato le macchine Hughes 500M ASW e le ha battezzate “Argo” (in effetti, H-500 era la designazione commerciale dell'elicottero - Ndr).

LA FLOTTA

I cinque elicotteri furono assegnati alla Sexta Escuadrilla (Esc. 006), per operare su cinque cacciatorpediniere classe Churrucá forniti dagli Stati Uniti o, in alternativa, sulle due unità classe Roger Lauria, di costruzione spagnola, per la lotta ai sommergibili (ASW, anti-submarine warfare). La configurazione di missione comprendeva l'adozione di galleggianti gonfiabili per l'ammarraggio e attacchi per siluri. Poco dopo, un secondo lotto di nove elicotteri fu assegnato alla Esc. 006. I primi tre di questi “Argo” furono consegnati a

gennaio 1974, seguiti da altri quattro ad aprile dello stesso anno. Gli ultimi due arrivarono a luglio 1976 e luglio 1977. In quell'anno il reparto era arrivato così a schierare tutti i 14 elicotteri previsti dal programma. Per la flotta fu scelta una colorazione grigio scuro, con insegne bianche ad alta visibilità.

Con l'arrivo del più moderno e potente SH-3 “Sea King” e con la radiazione delle cinque navi classe “Churrucá”, anche il ruolo degli H-369M fu radicalmente trasformato. All'inizio furono impiegati per l'addestramento alle missioni SAR ma ben presto la ricerca e soccorso fu affidata ad altri reparti e la Sexta divenne un'unità da addestramento per i nuovi piloti. Il compito primario divenne quindi di tipo formativo, affiancato però, secondariamente, da una vasta gamma di altre missioni come la sorveglianza, la ricerca e soccorso, missioni FAC (forward air controllers, letteralmente controllori aerei avanzati) e la raccolta di informazioni di intelligence.

Del primo lotto di cinque macchine tre andarono perse nel corso della vita operativa, mentre del secondo lotto di nove ne andarono perse due. Oggi, quindi, sono nove gli H-369M ancora operativi con la marina spagnola.

L'ADDESTRAMENTO

Il programma di addestramento per piloti di elicotteri navali in Spagna si articola in tre fasi: la prima prevede nozioni di volo basico presso la scuola dell'Ejército de

Tutte le immagini riguardano l'elicottero leggero Hughes H369HM “Argo” (noto anche con la denominazione commerciale di Model 500M) della 6ª Escuadrilla della Flotilla de Aeronaves dell'Armada Española (la marina militare); fa eccezione la foto al centro di questa pagina che riproduce un altro veterano, il Sikorsky SH-3H “Sea King”. L'elicottero Hughes è familiare in Italia poiché la versione NH500E è impiegata dal 72° Stormo di Frosinone dell'Aeronautica Militare e dalla Guardia di Finanza nelle versioni NH500MC e NH500MD (queste con coda a T invece che a V). In Spagna oggi l'“Argo” non ha più l'originario compito antisommergibili e svolge solo missioni di addestramento all'impiego imbarcato presso l'Escuadrilla della base navale di Rota, vicino Cadice.

l'Aire, l'aeronautica spagnola, ad Armilla-Granada. Questa fase dura tre mesi e prevede 50 ore sull'elicottero monomotore EC120.

La seconda tappa è ancora ad Armilla-Granada e nel corso di essa gli allievi ricevono nozioni di volo avanzato. Si tratta di altri tre mesi (e ulteriori 50 ore) su Sikorsky S-76, con approfondimento di nozioni di volo strumentale.

Dopo queste due tappe i piloti si trasferiscono a Rota per il terzo stadio della loro formazione, presso la Esc. 006, dove gli aspetti più importanti sono quelli legati alle missioni imbarcate, quindi al decollo e all'appontaggio a bordo delle navi.

Per questo genere di operazioni vengono impiegati sei H-369M appositamente aggiornati e convertiti al successivo standard H-369HM; cinque istruttori sono a disposizione degli allievi e possono vantare dalle 2.000 alle 3.000 ore di volo ai comandi degli “Argo”.

Terminati i nove mesi di programma formativo, il pilota appena abilitato verrà assegnato a un reparto dell'aviazione navale dove riceverà un addestramento specifico in base al suo ruolo e al tipo di elicottero su cui dovrà operare. La 3ª Escuadrilla schiera gli AB-212ASW, la Esc. 005 gli SH-3H e la Esc. 010 vola con gli SH-60. Ogni anno la Esc. 006 addestra una mediamente tra tre e sei nuovi piloti.

IL PROGRAMMA DI AGGIORNAMENTO

Nonostante si tratti di macchine in servizio dal 1972, quindi con oltre 40 anni di anzianità, la Floan ha scelto ugualmente di aggiornare almeno sei dei nove “Argo” ancora in servizio, con l'obiettivo di prolungarne la vita operativa di altri cinque-dieci anni. I lavori sono stati svolti dall'azienda spagnola Indra, dopodiché gli elicotteri aggiornati sono tornati sulla base navale di Rota. I tre H-369 non sottoposti a upgrade sono destinati alla cannibalizzazione a vantaggio dei sei ancora operativi.

Il programma di aggiornamento ha preso il via a settembre 2012 ed è terminato a febbraio 2015; gli interventi principali hanno riguardato un ricondizionamento strutturale e un rinnovamento dell'avionica. Si tratta di varie migliorie ai sistemi di comunicazione, con l'integrazione del VOR (VHF Omnidirectional Ranging) e dell'ILS (Integrated Landing



System); alla sinistra del pilota è stato installato un navigatore GPS Garmin GTN750, assieme a un display primario che mostra al pilota tutte le informazioni dell'EFIS (Electronic Flight Instrument System). Anche la verniciatura è stata cambiata: il grigio scuro è stato abbandonato a favore del “naval gray”, il grigio adottato da tutti gli elicotteri

delle forze navali spagnole, con insegne a bassa visibilità.

Nonostante gli “Argo” siano ormai prossimi al limite della loro vita operativa, la Sexta Escuadrilla continua a servirsene senza risparmio, in vista di un programma di rinnovo della flotta che non dovrebbe ormai tardare ad essere realizzato.

P. Roegies, P. Gross e H. Looijmans

