EL RETIRO DE UNA LEYENDA

Jorge NALDA LOUREIRO

A la memoria del capitán de corbeta Sevillano.
Excelente piloto aeronaval y mejor compañero.

Introducción

SIEMPRE he admirado el orgullo y respeto que otras naciones y sus ciudadanos de nuestro entorno profesan hacia el personal de sus Fuerzas Armadas, sus unidades militares históricas y su pasado más glorioso. He de reconocer que siempre me ha recorrido una mezcla de envidia y admiración al haber sido testigo, en alguna ocasión, de ese sentimiento. Es por ello que me he decidido a escribir estas líneas como pequeña aportación y homenaje a una aeronave que ha estado en primera línea al servicio de la Armada, defendiendo los intereses y libertades de España durante las últimas seis décadas, siempre con el esfuerzo y la dedicación de todas las personas que de un modo u otro han trabajado en mantenerla viva: el *SH-3D 01-501*.

A finales del año 2018 fue dado de baja, tras 52 años surcando el cielo y protagonizando innumerables acciones durante su extensa vida. Siendo una de las unidades operativas más longevas de las Armada, si no la que más, no quería dejar pasar esta notable efeméride de la Aeronáutica Naval sin hacer un pequeño recorrido por su historia.

El inicio de la historia

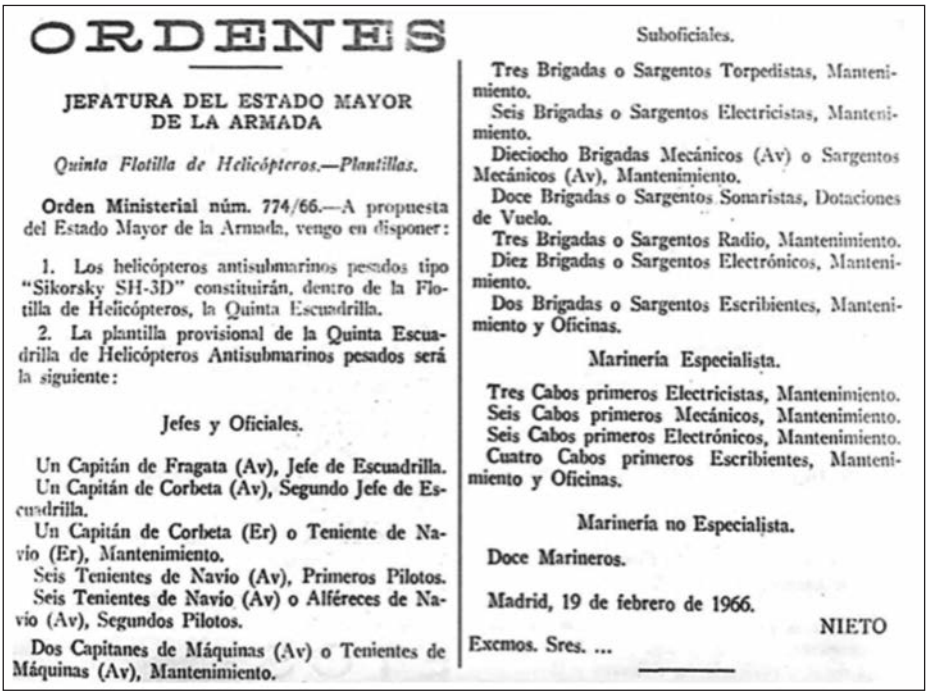
Este viaje por el pasado y presente de la Aviación Naval española comenzó en el año 1957. Nos encontrábamos en plena Guerra Fría y, ante la fuerte inversión de la Unión Soviética en su Arma Submarina, la US Navy decide

modernizar su flota para afrontar esta amenaza, para lo cual encarga a la también estadounidense empresa Sikorsky un helicóptero de altas prestaciones, cuya misión principal fuera la guerra antisubmarina (ASW).

El prototipo, designado *XHSS-2*, voló por primera vez el 11 de marzo de 1959, no siendo hasta 1962 cuando adoptase su nombre actual de *SH-3*, en su versión *A*. La evolución de esta primera versión ASW fue el *SH-3D*, nuestro protagonista.

Posteriormente habría una segunda evolución, el *SH-3H*. La Armada no adquirió este modelo, si bien muchas de las mejoras fueron instaladas en posteriores adquisiciones del *SH-3D* (se compraron hasta 18 unidades). Como curiosidad, una versión del *SH-3D*, el *Marine One VH-3D*, es el helicóptero empleado en la actualidad para desplazar por este medio al presidente de los Estados Unidos. Reseñar que el propio Obama, en su visita a la Base Naval de Rota, fue testigo del estado de nuestro querido *501*. Hasta dicen que propuso cambiarlo por uno de sus helicópteros.

Por aquel entonces, la Armada decidió mejorar y modernizar su capacidad ASW con la creación, entre otras medidas, de la Quinta Escuadrilla de Helicópteros, el 19 de febrero de 1966, por Orden Ministerial 774/66, firmada por



ORDENES

JEFATURA DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

Quinta Flotilla de Helicópteros.—Plantillas.

Orden Ministerial núm. 774/66.—A propuesta del Estado Mayor de la Armada, vengo en disponer:

1. Los helicópteros antisubmarinos pesados tipo "Sikorsky SH-3D" constituirán, dentro de la Flotilla de Helicópteros, la Quinta Escuadrilla.

2. La plantilla provisional de la Quinta Escuadrilla de Helicópteros Antisubmarinos pesados será la siguiente:

Jefes y Oficiales.

Un Capitán de Fragata (Av), Jefe de Escuadrilla.
Un Capitán de Corbeta (Av), Segundo Jefe de Escuadrilla.
Un Capitán de Corbeta (Er) o Teniente de Navío (Er), Mantenimiento.
Seis Tenientes de Navío (Av), Primeros Pilotos.
Seis Tenientes de Navío (Av) o Alféreces de Navío (Av), Segundos Pilotos.
Dos Capitanes de Máquinas (Av) o Tenientes de Máquinas (Av), Mantenimiento.

Suboficiales.

Tres Brigadas o Sargentos Torpedistas, Mantenimiento.
Seis Brigadas o Sargentos Electricistas, Mantenimiento.
Dieciocho Brigadas Mecánicos (Av) o Sargentos Mecánicos (Av), Mantenimiento.
Doce Brigadas o Sargentos Sonaristas, Dotaciones de Vuelo.
Tres Brigadas o Sargentos Radio, Mantenimiento.
Diez Brigadas o Sargentos Electrónicos, Mantenimiento.
Dos Brigadas o Sargentos Escribientes, Mantenimiento y Oficinas.

Marinería Especialista.

Tres Cabos primeros Electricistas, Mantenimiento.
Seis Cabos primeros Mecánicos, Mantenimiento.
Seis Cabos primeros Electrónicos, Mantenimiento.
Cuatro Cabos primeros Escribientes, Mantenimiento y Oficinas.

Marinería no Especialista.

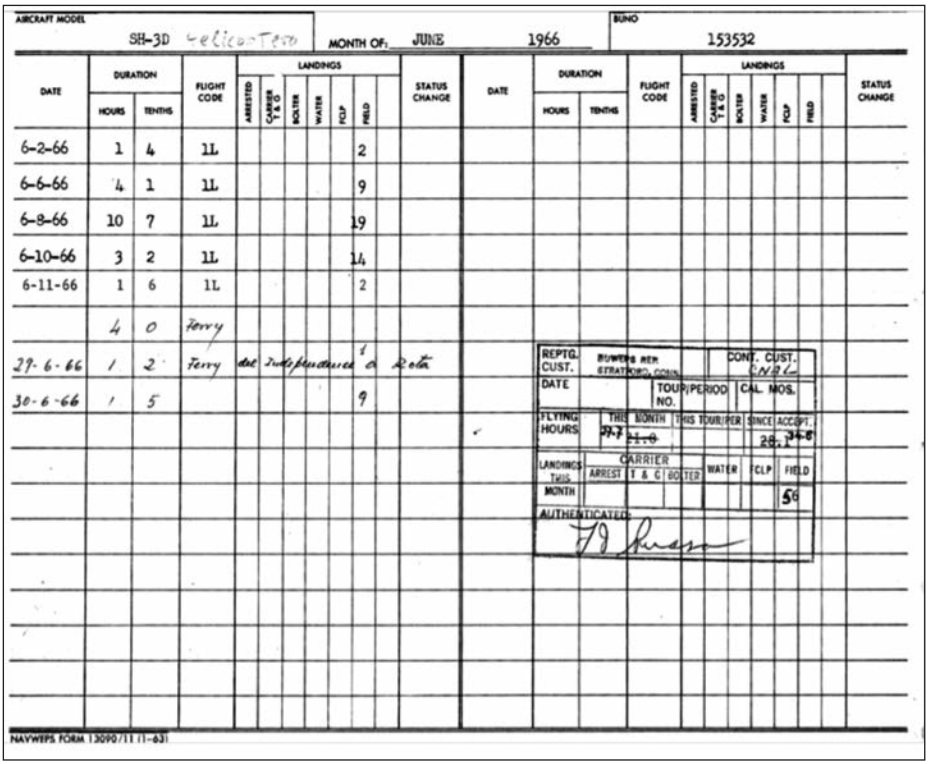
Doce Marineros.

Madrid, 19 de febrero de 1966.

NIETO

Excmos. Sres. ...

Orden Ministerial de creación de la Quinta Escuadrilla.



AIRCRAFT MODEL: SH-3D Helicoptero — MONTH OF: JUNE 1966 — BUNO: 153532

DATE	DURATION HOURS	DURATION TENTHS	FLIGHT CODE	LANDINGS ARRESTED	LANDINGS CARRIER T & G	LANDINGS BOLTER	LANDINGS WATER	LANDINGS FCLP	LANDINGS FIELD	STATUS CHANGE	DATE	DURATION HOURS	DURATION TENTHS	FLIGHT CODE	LANDINGS ARRESTED	LANDINGS CARRIER T & G	LANDINGS BOLTER	LANDINGS WATER	LANDINGS FCLP	LANDINGS FIELD	STATUS CHANGE
6-2-66	1	4	1L						2												
6-6-66	4	1	1L						9												
6-8-66	10	7	1L						19												
6-10-66	3	2	1L						14												
6-11-66	1	6	1L						2												
	4	0	Ferry																		
29-6-66	1	2	Ferry	del Independence a Rota					1												
30-6-66	1	5							9												

REPTG. CUST.: BUWEPS REP. STRATFORD, CONN. — CONT. CUST.: CNAL
DATE — TOUR NO. — PERIOD — CAL. MOS.
FLYING HOURS: THIS MONTH 27.7 ~~21.0~~ — THIS TOUR/PER — SINCE ACCEPT. 28.1 ~~34.6~~
LANDINGS THIS MONTH: ARREST — CARRIER T & G — BOLTER — WATER — FCLP — FIELD 56
AUTHENTICATED: [illegible]

NAVWEPS FORM 13090/11 (1-63)

Registro de los primeros vuelos del *501*. (Imagen facilitada por el autor).

el almirante Pedro Nieto Antúnez, y cuyo primer jefe fue el capitán de fragata Tomás Clavijo Navarro. La aeronave elegida para formar esta Escuadrilla fue el entonces recientemente desarrollado *SH-3D*, cuya primera unidad de la línea de producción mundial se entregó a la Armada española y fue matriculada como *01-501*, el legendario *501*.

El primer embrague de rotor y posterior vuelo se produjo el 6 de febrero de 1966 en las instalaciones estadounidenses de la empresa Sikorsky. El *501* fue trasladado a España a bordo del portaviones USS *Independence* (CVA-62) y entregado a la Armada española el 29 de junio de 1966, tras arribar a la costa sur española. Su casa desde ese momento sería el hangar número 4 de la Flotilla de Helicópteros de la Base Naval de Rota. Al día siguiente se produjo el primer vuelo protagonizado por pilotos de la Armada española, el 30 de junio de 1966, en el que se realizaron un total de nueve tomas en el aeródromo de Rota. La Armada ya poseía, por fin, un helicóptero de última generación para afrontar los retos de la aviación naval de ala rotatoria. El aparato era de tal

valía y tecnológicamente tan avanzado que eran pocos los que podían y se atrevían a manipularlo. Era la niña bonita, la vaca sagrada. Y dicen los más veteranos que este sería el origen del parche de la Escuadrilla, una vaca voladora.

Un escudo singular

Nuestro escudo genera un doble sentimiento. Cuando te hacen entrega de él para adherirlo a tu pecho, siendo un joven y aguerrido piloto, no es precisamente una vaca voladora con alas y ubres colgando la que genera la máxima admiración y el espíritu más combativo. Sin embargo, al observar el orgullo que nuestra vaca voladora produce en los pilotos más veteranos, te vas dando cuenta de que son el trabajo diario y las horas de vuelo las que hacen que se vuelva mucho más admirada y aguerrida, hasta el punto de ser un elemento intocable y nuestra seña de identidad, forjadora del «espíritu quintero».

Escudos de la Quinta Escuadrilla. (Fotografía facilitada por el autor).

Guerra antisubmarina y de superficie

Durante los años venideros y en diferentes fases, al *501* se le unen nuevos compañeros, hasta sumar un total de 18 incorporaciones (desde el *501* hasta el *518*). Varios aparatos se perdieron en acto de servicio, con el triste fallecimiento de muchos pilotos y dotaciones de vuelo que no quiero olvidar en estas líneas.

Durante las siguientes dos décadas, el *501* fue, junto con sus compañeros de fatigas, protagonista de innumerables acciones ASW y de Salvamento y Rescate, desplegando principalmente en el portahelicópteros primero, y posteriormente portaeronaves *Dédalo*. Durante estos inicios adquirió su famoso distintivo de llamada, *Morsa*, que acompañará a la aviación naval durante más de medio siglo.

A mediados de los años ochenta, la incorporación del por entonces moderno *SH-60B* como unidad desplegable en las nuevas fragatas FFG, complementó de manera sobresaliente las capacidades del ala rotatoria en la Armada, especialmente en los ámbitos ASW y ASUW. Pero nuestra *Morsa* seguía siendo una pieza fundamental de la ASW, por su sonar calable, del que el *SH-60B* carecía, y por la experiencia de sus pilotos y dotaciones. En el mismo período se incorporó a la Flota el portaviones R-11 *Príncipe de Asturias*, principal unidad en la que desplegaría el *501* durante los últimos años de la década de los 80 hasta la baja del portaviones en 2013.

Fue en estos años cuando comenzaron a realizarse, de manera habitual, las famosas caladas nocturnas, cuya maniobra demandaba mucha concentración y unas cualidades de pilotaje exigentes. Era la época convencional (sin gafas de visión nocturna o GVN). Especialmente complicadas eran las noches más oscuras, donde la sensación era como si te metieras en un cuarto oscuro sin distinguir el cielo de la mar, teniendo fe ciega en tus instrumentos de vuelo, para realizar estacionario a tan solo 14 metros de la superficie e introducir el sonar, que cuelga de la panza del *Morsa* a varios metros de profundidad. Cualquier error o vértigo podía ser fatal. Para adquirir estas cualidades de pilotaje, se enviaron pilotos al escuadrón antisubmarino de la US Navy HS-1, sito en la Naval Air Station de Jacksonville, Florida. Entre estos pioneros de las caladas nocturnas estaban los por entonces tenientes de navío Francisco Javier Pérez de Nanclares y Pérez de Acevedo y Jesús Sánchez Rodríguez, que fueron los primeros en hacer el curso de instructor. Les seguirían el capitán de fragata Vicente Rubio Pérez, el capitán de corbeta José Manuel Vélez Sueiras y los tenientes de navío Miguel Molinero Gamio y José Antonio Jiménez Cividanes. No quiero olvidar a las dotaciones de vuelo que formaban un equipo indivisible con los pilotos, siendo una pieza fundamental del vuelo y de la ASW, ya que a sus capacidades como dotación se añadían unas excelentes aptitudes como sonaristas. Lamentablemente no he averiguado quiénes fueron los primeros que calaron de noche, pero sí quisiera nombrar a algunos de los más expertos que he conocido, como el suboficial mayor Tomás Cañavate o los subtenientes Fulgencio Egea y Manolo Mesa.

Casi simultáneamente se empezó a realizar la adaptación al modelo de helicóptero *SH-3H* (muy similar al *SH-3D*) en Estados Unidos, siendo los por entonces alféreces de navío Miguel Tato Porto y Jesús Manjón Bermúdez los primeros en asistir a dicho curso.

El *501* y la Escuadrilla se estrenaron por primera vez como *night dippers* en las maniobras SHARP SPEAR 89 en aguas del Atlántico Norte.

Con este hito se daba un salto de gigante en la capacidad ASW de la Escuadrilla y de la Armada. Junto a la instalación del navegador NAT-5, cuyo primer equipo se colocó en el *501*, la Escuadrilla alcanzó en esos años un alto nivel y prestigio como unidad ASW, que se mantuvo hasta la siguiente década.

Ámbito ASW. (Fotografía facilitada por el autor).

Hollywood

Pero no solo de la ASW viviría el *501*. Hollywood le reservaba un papel de relevancia en la película *Navy Seals*, rodada en España en el año 1990, con Charlie Sheen como actor protagonista. En el reparto se incluirían helicópteros y dotaciones de la Quinta Escuadrilla, incluyendo al *501* y a los primeros y únicos aviadores navales de color que han servido en la Armada, los tenientes de navío Rodrigo San Román Canosa y José Antonio Jiménez Cividanes, maquillados para la ocasión. Aunque realizaron un magnífico papel, lamentablemente no entraron en las quinielas de aspirantes a la estatuilla dorada. Curiosamente, si bien la película no fue un éxito de crítica y ventas, sí pronosticó la evolución de la Escuadrilla hacia su misión principal actual, las Operaciones Especiales Aéreas (SAO), algo inimaginable en aquellos años.

Nuevos tiempos

Dejando atrás la ficción, el panorama geoestratégico internacional iba evolucionando con el desmoronamiento de la URSS y el Pacto de Varsovia. La Guerra Fría, junto con el orden mundial hasta ese momento establecido, iba llegando a su fin. Con lo que también se reducía notablemente el principal motivo por el que se desarrolló el *SH-3D*: la amenaza submarina soviética. Un nuevo e incierto escenario mundial aguardaba al 501.

Pero a nuestro *Morsa* todavía le quedaban muchas aventuras y horas de vuelo que protagonizar. Por orden de AJEMA, en el año 2001 se decide supri-

Imagen promocional de la película *Navy Seals*. (Fotografía facilitada por el autor).

mir a la Quinta Escuadrilla de la capacidad ASW y reconfigurar al *Morsa* en una unidad cuya misión principal sería proyectar el poder naval sobre tierra, es decir, transporte de tropas y asalto anfibio.

Para ello, el *501* y sus compañeros entran de lleno en un proceso de modernización y adaptación a una configuración de transporte de tropas. En concreto, el *501* fue entregado a la Escuadrilla en esta configuración tras su octavo SDLM (*Standard Depot Level Manteinance*), el 1 de septiembre de 2003. Las modificaciones realizadas incluían, entre otras, separador de partículas en la entrada de aire de las turbinas, 15 asientos de tropa, navegador táctico EURONAV IV, FLIR con consola en cabina, gancho baricéntrico, protección balística en cabina de pilotos y turbinas, brazo para ametralladora de autodefensa, preinstalación de kit de camillas y MEDEVAC, así como compatibilización de luces para gafas de visión nocturna.

Esta evolución produjo una gran transformación de la Escuadrilla, ya que no solo había que reconfigurar a los *Morsa*, sino que el tipo de pilotaje y las tácticas empleadas hasta la fecha sufrirían un profundo cambio. El *501* empezaba a realizar acciones sobre tierra tras casi 40 años sobre la mar. Su nuevo hábitat era anfibio; de un vuelo principalmente marítimo, con aterrizajes en superficies preparadas, se pasaría a un amplio abanico de misiones, vuelos y zonas de toma, incluyendo, además de la mar, vuelo y tomas en montaña, desierto o nieve.

Y no solo se ampliarían los tipos de misión, sino que las plataformas donde desplegarían los *Morsa*s incrementarían de manera sustancial, incluyendo al R-11 *Príncipe de Asturias*, L-51 *Galicia*, L-52 *Castilla*, A-14 *Patiño* y, posteriormente, con su entrada en servicio, al L-61 *Juan Carlos I* (inaugurando su cubierta de vuelo) y al A-15 *Cantabria*. Ello llevaría al *501* a operar en escenarios reales tan diversos como el golfo Pérsico, Irak, Haití, Bosnia o el océano Índico, entre otros, en los que realizaría un amplio espectro de misiones.

En el adiestramiento de pilotos y dotaciones se iría de la mano con nuestros camaradas italianos, ya duchos en esta capacidad, en el marco de la SIAF (Spanish Italian Amphibious Force), en concreto con el NLA (Núcleo de Lucha Anfibia), sito en la Base Aeronaval de Grottaglie. De este modo, se desplazarían a Italia, a partir del año 2003, seis pilotos de la Quinta Escuadrilla, en tandas de dos, para aprender las tácticas y procedimientos de este tipo de misión y formar el embrión de esta nueva capacidad. Estos pioneros serían el capitán de corbeta Joaquín Astray, familiarmente conocido como *Xocas*, el del mismo empleo Javier Sevillano Fernández y los tenientes de navío Luis

Asalto anfibio. (Fotografía facilitada por el autor).

Pérez Silva, Santiago Blanco Durantez, Juan Manuel Núñez Herrero y el que suscribe. Contemporáneamente se incorporaría a la dotación de la Quinta Escuadrilla el primer piloto perteneciente al Cuerpo de Infantería de Marina, el por entonces teniente Rafael Rodríguez del Moral, que siendo un ejemplar único durante varios años, abriría el camino a futuros compañeros procedentes de este Cuerpo.

El *501* rompería una nueva barrera en la Aeronáutica Naval, que sería el vuelo con gafas de visión nocturna (GVN) en ala rotatoria, cuya primeras tomas a bordo de un buque serían realizadas en el *Príncipe de Asturias* por el capitán de corbeta José Antonio Jiménez Cividanes, el teniente de navío Luis Pérez Silva, el que suscribe, el brigada Fulgencio Egea Clemente y la cabo primero Betsabé Noemi González Rodríguez. A partir de ese momento, la negrura de la noche convencional mudaría al fósforo verde de las GVN, ampliando los límites y capacidades de los *Morsa*.

Operaciones especiales

Entrando en la segunda década del siglo XXI, la Guerra de Afganistán y otros escenarios mundiales pusieron de manifiesto la importancia de las operaciones especiales y la de un elemento fundamental para realizarlas: el helicóptero. Siguiendo aguas a los Estados Unidos, algunos países de la OTAN decidieron desarrollar el concepto de las Operaciones Especiales Aéreas (SAO). La FLOAN y la Armada no se mantuvieron impasibles ante este reto y asignaron a la Quinta Escuadrilla el cometido de desarrollar y obtener esta capacidad, en la que el *501* estuvo implicado hasta el final de sus días. La capacidad SAO se alcanzó en una doble vertiente: por una parte, los procedimientos y técnicas de vuelo, heredados de la capacidad anfibia de la Escuadrilla, fueron mejorados en diversos despliegues con la FGNE y otras unidades de operaciones especiales. Por otra, más novedosa, se implantaron los procedimientos de planeamiento y ejecución de este tipo de misiones, siempre de la mano de nuestros hermanos de la FGNE. Para ello se reali-

Adiestramiento en vuelo de montaña.
(Fotografía facilitada por el autor).

zaron (y continúan realizándose) varios cursos en el NSHQ (NATO Special Operations Headquarters), sito en Mons, Bélgica. Fue el por entonces teniente de navío Jorge Lens Blanco quien inició esta nueva etapa en el año 2015. Actualmente la Escuadrilla tiene un SOATU (Special Operations Air Task Unit) disponible para la NRF de la OTAN.

El fin de una larga historia

El ya veterano y legendario *501* realizó su último vuelo embarcado a bordo del *Castilla* el 1 de diciembre de 2017, tras finalizar con éxito el ejercicio MARFIBEX-72, donde fue el líder de varios vuelos conjuntos con helicópteros de las FAMET, marcando otro hito en su historial. Su última toma en tierra fue el 14 de diciembre, alcanzando un total de 11.049 horas de vuelo tras nueve SDLM y 52 años en servicio. Con ello finalizaba, me atrevería a decir, una de las vidas más longevas de una aeronave en escenarios operativos a nivel mundial, de la que toda la Armada debería sentirse orgullosa. En su último vuelo aún era el helicóptero de la Quinta Escuadrilla que volaba con más sutileza y precisión, en palabras de los muchos aviadores navales que han tenido el privilegio de coger sus controles.

Pero este largo y variado viaje nunca hubiera sido posible sin los verdaderos artífices que han sido capaces de mantener vivo al *501* durante más de medio siglo: el personal de mantenimiento de la Quinta Escuadrilla y del Segundo Escalón de la FLOAN. Estos profesionales, si bien no hacen un trabajo tan vistoso como pilotar una aeronave, son la verdadera base que ha hecho posible este hito de la aviación, con su abnegado trabajo y dedicación, que deberíamos reconocerles cada vez que vemos una aeronave surcando el cielo. Muchos son los nombres que forman este elenco de profesionales y la lista sería interminable, pero no puedo dejar de mencionar algunos que rápidamente me vienen a la mente: el capitán de corbeta Juan Manuel Mora Pazos, el subteniente Lucas Pérez Trigal, los subtenientes Antonio Otero Meijide y Rafael Cala Domínguez, el brigada José Augusto Cerdido Fachal, el cabo mayor Alberto Saiz Guerrero, el cabo primero Javier Alfonso Rey Corral y un largo etcétera.

El relevo

Afortunadamente, la baja del *SH-3D 501* tiene relevo generacional y un futuro prometedor. El relevo está previsto que se realice en dos fases. Primero, está ya en marcha el programa de adquisición de los *Seahawk SH-60F*. Este programa consiste en la compra y puesta a punto de ocho aparatos de segunda mano que ya han sido retirados del servicio por la US Navy. Se están transfor-

Sikorsky SH-60 con los que ya cuenta la Armada española. (Foto: Armada española).

mando estos helicópteros diseñados para la ASW en aeronaves para operaciones helitransportadas, como se hizo con el *Seaking* a principios de siglo. Las dos primeras unidades ya se han incorporado a la Flota. Las prestaciones de velocidad y autonomía son similares a las de su hermano el *Seahawk SH-60B* de la Décima Escuadrilla, superiores en potencia y velocidad a las del *Seaking*. Además de esa mejora en potencia y velocidad, destaca la incorporación de giróscopos láser de última generación y la capacidad de UHF SATCOM. Estos elementos le dan al aparato la posibilidad de realizar aproximaciones y estacionarios automáticos mucho más precisos que los del *Seaking*, así como comunicaciones más allá del horizonte (OTH) mucho más fiables, fundamentales en las operaciones a larga distancia.

Sin embargo, el *SH-60F* tiene inferiores capacidades de carga interna y de transporte de personal que el *SH-3D*, puesto que la cabina del *Seaking* es mucho más voluminosa. Hablamos de una capacidad de transporte de 15 pasajeros frente a los siete u ocho que es capaz de llevar el *SH-60F.* Este hecho puede ser un hándicap a la hora de realizar operaciones anfibias helitransportadas, si bien se mejora en la velocidad y profundidad de los saltos, elemento que se debería explotar. Otro factor para tener en cuenta es el desarrollo de una robusta cadena de apoyo logístico para la nueva incorporación. En este aspecto, se cuenta con la ventaja de que muchas componentes son similares a las montadas en el *SH-60B*, lo que facilita la adquisición y gestión de inventario. Pero hay que ser conscientes de que este inventario hay que incrementarlo

El *NH-90 Caimán* de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET).
(Fotografía facilitada por el autor).

acorde al número de aparatos incorporados, así como adquirir proporcionalmente las nuevas referencias que monta el *SH-60F*. Este aspecto va a ser fundamental para mantener la disponibilidad operativa. Como dato curioso, reseñar que estas aeronaves llegaron a la Flotilla de Aeronaves para sustituir al *501* bajo el mando del capitán de navío José Luis Nieto Fernández, sobrinonieto del firmante de la Orden Ministerial de creación de la Quinta Escuadrilla, hace más de medio siglo, y cuya primera incorporación fue precisamente el *501*.

Por otro lado, ya ha comenzado el programa de adquisición de los helicópteros *NH-90* en su versión MSPT (naval para transporte de tropas) (1). Este programa contempla el desarrollo de un helicóptero medio de última generación en el que participan varias naciones europeas y que, en el caso español, será incorporado en los Ejércitos y la Armada. De hecho, las primeras unidades en su versión terrestre ya han sido incorporadas al Ejército de Tierra. En los próximos años, siguiendo la política de acción conjunta, se irán incorporando al Ejército del Aire y a la Armada hasta ser el helicóptero medio de referencia en las Fuerzas Armadas. Con ello se persigue abaratar costes, simplificar y mejorar la cadena logística, así como dar apoyo a la industria de

(1) El Consejo de Ministros en su reunión del pasado 16 de noviembre, autorizó la celebración del contrato de suministro de fabricación de 23 helicópteros *NH-90*, de los que siete corresponden a la configuración naval (MSPT STD 3).

defensa nacional y europea. El *NH-90* MSPT aún se está desarrollando y se espera que la primera unidad esté lista en el 2023. La incorporación de esta aeronave será un reto para la FLOAN y la Armada, que tradicionalmente han mantenido y operado sistemas americanos. Con el *NH-90* se tendrá un helicóptero de última generación, se aumentará la capacidad de transporte y se realizará un giro hacia sistemas europeos. La única incógnita por despejar es la fiabilidad que tendrá el nuevo sistema, pero eso solo lo sabremos con el paso del tiempo.

(Fotografía facilitada por el autor).

Conclusión

Los dos programas mencionados darán un nuevo impulso a la Quinta Escuadrilla y a la capacidad SAO y de transporte de tropas de la Armada. Quién sabe si alguno de estos helicópteros adoptará en su costado la matrícula del *501*, haciendo continuar la leyenda y volando hacia una escuadrilla centenaria.

Termino tal y como empecé este artículo, admirando el orgullo y respeto que otras naciones y sus ciudadanos de nuestro entorno profesan hacia el personal de sus Fuerzas Armadas, sus unidades militares históricas y su pasado más glorioso. En muchos de estos países, este orgullo se ve plasmado en monumentos y museos para que puedan ser conocidos, respetados y admirados por todos los ciudadanos. Deberíamos tomar nota, y quizá el *501*, que tanto orgullo despierta entre los hombres y mujeres que hemos servido en la Quinta Escuadrilla y en nuestra Arma Aérea, pueda realizar un último vuelo e incentivar la creación de un futuro museo aeronaval, donde se refleje y se dé la oportunidad de conocer nuestra historia y la de otras aeronaves míticas de la Armada a toda la ciudadanía española. Hasta entonces: *All switches* OFF; *Batería* OFF.

El submarino *Tramontana* saliendo de Cartagena para su participación en la Operación SEA GUARDIAN. (Foto: Antonio Arévalo Díaz del Río).