



AEROSPATIALE SA-319 “ALOUETTE III” (Z.16)1959



Segundo Helicóptero de Francia a turbina y tercero del mundo, el Alouette III se diseñó derivándolo del Alouette II pero con fuselaje enteramente cubierto y pensado para operaciones de rescate de altura.

El prototipo SE3160 voló por vez primera el día 28 de febrero de 1959 y al igual que el anterior Alouette II, pronto marco un “antes y después” en materia de rescates de altura. Tan exitoso fue que en Suiza lo nominaron “el ángel de los montañistas” Se exportó a más de 25 países entre Europa, África e Hispano américa.

Con el fin de que el Servicio Nacional de Helicópteros dispusiera de un helicóptero especialmente apto para llevar a cabo labores de búsqueda y salvamento en montaña, a comienzos de 1972 el Ministerio del Aire decidió adquirir tres ejemplares de la versión SA-319B del famoso Alouette III.

El **Alouette III** ("alondra" en francés) es un helicóptero utilitario ligero monomotor desarrollado por la compañía francesa Sud Aviation y después producido por Aérospatiale. El Alouette III es el sucesor del Alouette II, con mayores dimensiones e incrementado así el número de plazas a siete pasajeros. También puede transportar dos camillas y dos médicos. También puede llevar una grúa para carga exterior y rescate. Originalmente propulsado por un motor turbosélice Turbomeca Artouste IIIB, el Alouette III es reconocido por sus capacidades para rescate en montaña y su versatilidad.

España adquirió ocho ejemplares, 5 para el SAR (803 Escuadrón de Cuatro Vientos) del Ejército del Aire como Z.16 llevando matriculas civiles (EC-STE, EC-STF, EC-TSG, EC-STO y EC-STP) y tres para las FAMET (Fuerzas Aero Móviles del E.T.). Ha sido el primer helicóptero francés utilizado por el EA.



El que se exhibe participó en el rescate de los heridos en el camping de “Los Alfaques” (Tarragona) en el año 1978 (explosión de un camión cisterna con 243 fallecidos y > 300 heridos graves).

El Alouette III tiene nueve variantes, a saber, SA.316A, SA.316B, HAL Chetak, IAR 316, SA.319B, SA.316C, G-Car y K-Car, IAR 317 Skyfox y Atlas XH-1 Alpha

El SA.316A fue el Primer modelo de producción, también designado a veces como SA.316, SA.3160 o SE.3160.

El SA.316B es la versión mejorada del SA.316, equipado con sistemas mecánicos más robustos en el rotor principal y en el de cola, que le proporcionan un mayor rendimiento.

El SA.316C fue desarrollado a partir del SA.316B, con motor Turbomeca Artouste IIID. [Sólo se llegaron a fabricar un par de unidades.

El HAL Chetak es una variante del SA.316B de fabricación india, construido por Hindustan Aeronautical Industries. Es utilizado principalmente para realizar misiones de entrenamiento, transporte ligero y evacuación de heridos.

Rumania fabrico bajo licencia el IAR 316 que es una versión del SA.316B, y el IAR 317 Skyfox

Los G-car y K-car son variantes de combate que incorporan ametralladoras MAG de 7,65 mm de calibre y MG 151 de 20 mm, respectivamente

Por último, se fabricó el SA.319B que era una mejora del SA.316B con un motor Turbomeca Astazou XIV.

Características técnicas

Modelo: SA.319B

Tripulación: 2 en cabina, 5 pasajeros



Longitud del fuselaje: 10,18 m (33,38 ft)

Anchura: 2,59 m (8,50 ft) 3,92 m (12,86 ft) con sistema de flotación

Altura: 2,97 m (9,74 ft) 3,46 m (11,35 ft) con sistema de flotación

Diámetro del rotor principal: 11,02 m (36,15 ft)

Diámetro del rotor secundario: 1,92 m (6,30 ft)

Peso vacío: 1200 kg (2645,54 lb)

Peso máximo al despegue: 2250 kg (4960 lb)

Velocidad máxima: 220 km/h

Alcance: 494 km

Techo de vuelo máximo: 6500 m (21 300 pies)

Motor: 1x Astazou XIVB de 590 hp

REFERENCIAS:

- Enciclopedia Aviación, Tomo 1, Pag 97 Editorial Delta S.A. Barcelona
- Aviones Militares de España 1986, pág. 468, Editorial I.H.C.A.
- <https://es.wikipedia.org>.