# Agusta-Bell AB 205 (HE.10 / HD.10)

## Origen, diseño y primer vuelo

El Agusta-Bell AB 205 es la versión fabricada bajo licencia en Italia del helicóptero Bell Model 205 / UH-1H Iroquois, conocido mundialmente como “Huey”. *Bell Helicopters* diseñó la familia UH-1 en respuesta a un requerimiento del Ejército de los Estados Unidos en 1955 para un helicóptero utilitario ligero con motor de turbina.

El prototipo XH-40 voló por primera vez el 22 de octubre de 1956. La versión alargada Model 205 (equivalente al UH-1D) realizó su primer vuelo el 16 de agosto de 1961. La empresa italiana Agusta obtuvo la licencia y comenzó la producción del AB 204 (basado en el UH-1B) en 1965, seguida del AB 205 / AB 205A-1 (basado en el UH-1H y Bell 205A-1). Se fabricaron alrededor de 550 ejemplares del AB 205 hasta principios de los años 80. El AB 205A-1 es la versión civil y de exportación más común.

### Versiones principales

- AB 205: Versión militar básica de transporte utilitario (equivalente al UH-1D/H).
- AB 205A-1: Versión mejorada civil y de exportación, equipada con motor Lycoming T53-L-13A de 1.400 HP (derateado). Capacidad: 1 piloto + 14 pasajeros o 1.815 kg de carga interna / 2.268 kg de carga externa.

## Motor y versiones del motor

El AB 205 está propulsado por un único motor turboeje Lycoming T53.
Versiones principales del motor:

- T53-L-13 / T53-L-13A: Versión estándar en casi todos los AB 205 y AB 205A-1. Potencia nominal: 1.400 shp (shaft horsepower).
- T53-L-13B: Variante utilizada en algunos ejemplares (incluidos los españoles), con mejoras en fiabilidad.

En los ejemplares españoles (HE.10B / HD.10 / Z.10): Todos los 14 helicópteros recibidos por el Ejército del Aire montaban el motor Lycoming T53-L-13A o T53-L-13B de 1.400 HP. No hubo versiones diferentes específicas para España. Este motor se caracterizó por su robustez, aunque en entornos de alta temperatura (Canarias y Baleares) podía presentar alguna limitación operativa.

## **Características del motor**:

- Tipo: Turboeje de una sola turbina
- Potencia: 1.400 HP (derateado según certificación civil o militar)
- Ubicación: Montado en la parte superior trasera del fuselaje
- Consumo y autonomía: Aproximadamente 510 km de alcance con combustible estándar

## Alcance y tiempo de vuelo (autonomía)

Datos generales del Agusta-Bell AB 205 / AB 205A-1:

- Alcance máximo (con combustible máximo y sin carga): aproximadamente 510 km (unos 275-300 millas náuticas).
- Tiempo de vuelo (endurance): alrededor de 2 horas y 30 minutos en condiciones normales de crucero.

En configuración práctica (con carga o pasajeros): El alcance se reduce normalmente a 300-400 km y el tiempo de vuelo a 1,5 – 2 horas, dependiendo de la carga, altitud, temperatura y velocidad de crucero (aprox. 170-200 km/h). Con tanques auxiliares (ferry tanks) se podía extender la autonomía hasta casi 3 horas, aunque esta configuración era poco habitual en misiones operativas.

En los ejemplares españoles: No existen datos que indiquen diferencias significativas respecto a los valores estándar del AB 205A-1. Los HE.10B españoles operaban con las mismas

prestaciones: alcance aproximado de 510 km y autonomía de unas 2 horas y 30 minutos con combustible máximo. En misiones SAR o de transporte en el Mediterráneo y Canarias, el tiempo efectivo de vuelo solía ser inferior por motivos de seguridad y reserva de combustible.

## Usos

Helicóptero multirrol utilitario por excelencia:

- Transporte de tropas y carga
- Evacuación médica (MEDEVAC)
- Búsqueda y rescate (SAR)
- Extinción de incendios
- Mando y control
- Apoyo logístico

Destaca por su fiabilidad, facilidad de mantenimiento y capacidad para operar en entornos hostiles con buena carga útil.

## Guerras y conflictos en los que participó

La familia Huey es legendaria por su empleo masivo en la Guerra de Vietnam. Los AB 205 italianos y de otros operadores participaron en:

- Misiones de paz de la ONU en Líbano (UNIFIL) durante más de 20 años (1987-2008).
- La Guerra Bush en Rhodesia (donde fueron conocidos como “Cheetah”).

Otros usuarios los emplearon en conflictos regionales y misiones humanitarias.

## Anécdotas destacadas

Uno de los ejemplares italianos más emblemáticos (EI-299 / MM 80551) acumuló más de 6.700 horas de vuelo, de las cuales 3.600 fueron en misiones en Líbano con UNIFIL. Al finalizar su servicio formó parte de la formación “Los 4 Ases” que regresó a Italia y fue preservado en perfecto estado.

## El Agusta-Bell AB 205 en España

El Ejército del Aire español recibió 14 ejemplares del AB 205 entre 1966 y 1991, fabricados por Agusta. Inicialmente designados Z.10, pasaron posteriormente a HD.10 / HE.10A y finalmente HE.10B.

Unidades y bases de empleo:

- Escuadrón 801 (1967-1983) – Base Aérea de Son San Juan (Palma de Mallorca)
- Escuadrón 802 (1966-1991) – Base Aérea de Gando (Gran Canaria)
- Escuadrón 803 (1966-1991) – Cuatro Vientos / Getafe

Rol principal en España:

Transporte utilitario, búsqueda y rescate (SAR) y apoyo a la Escuela de Helicópteros. Formó parte fundamental de la flota de helicópteros del Ejército del Aire hasta su baja definitiva el 13 de diciembre de 1991, siendo reemplazados progresivamente por los AS 332 Super Puma. Algunos ejemplares fueron vendidos a operadores civiles tras su baja. Varios AB 205 españoles se conservan hoy en día, entre ellos ejemplares expuestos en el Museo del Aire de Cuatro Vientos (zona exterior de helicópteros), Granada y Son San Juan (Palma). Ejemplares representativos en el Museo del Aire:

- HE.10B-52 / 78-54

- HE.10B-39 / 78-52

Estas piezas son testigos de la transición del Ejército del Aire español hacia la era moderna de helicópteros.

- Longitud: aprox. 12,77 m (con rotores)
- Diámetro rotor principal: 14,63 m
- Motor: 1 × Lycoming T53-L-13A/B (1.400 HP)
- Velocidad máxima: aprox. 220 km/h
- Techo de servicio: aprox. 5.900 m

Miguel Jaimez Garcia