

AÉROSPATIALE SA-318C"ALOUETTE" II



Origen, diseño y primer vuelo

La **Aérospatiale Alouette II** (designación de empresa SE 3130 / SA 318) es un helicóptero utilitario ligero monomotor desarrollado por la compañía francesa **Sud Aviation** (posteriormente Aérospatiale).

Es históricamente importante por ser **el primer helicóptero de producción en serie del mundo propulsado por un motor de turbina** (en lugar de un motor de pistón convencional). Esto supuso una revolución en la aviación de ala giratoria al ofrecer mayor potencia, menor peso y mejor rendimiento.

El prototipo **SE 3130** realizó su **primer vuelo el 12 de marzo de 1955**. La versión mejorada **SA 318C** (con motor Astazou) voló por primera vez el **31 de enero de 1961** y recibió la certificación francesa en 1964. La producción se extendió hasta 1975, con más de **1.300 ejemplares** fabricados. Fue un éxito comercial y militar, utilizado en más de 40 países.

Versiones principales

- **SE 3130 / SA 313B:** Versión inicial con motor Artouste II.
- **SA 318C Alouette II Astazou:** Versión mejorada con motor Turbomeca Astazou IIA. Ofrece mayor potencia, mejor rendimiento y mayor peso máximo al despegue (hasta 1.650 kg). Es la variante más común y la que operó en España.

Motor y versiones del motor



El SA-318C está propulsado por un **único motor turboséje Turbomeca Astazou IIA**.

- Potencia nominal: **530 shp** (shaft horsepower), derateada normalmente a unos **360-400 shp** para mayor fiabilidad y durabilidad.

Este motor, más ligero y potente que los de pistón anteriores, permitió un mejor comportamiento en altura y temperatura, aunque el Alouette II no estaba optimizado para operaciones de gran altitud como su “hermano” el Lama.

Alcance y tiempo de vuelo (autonomía)

Datos generales del SA-318C Alouette II:

- **Alcance máximo:** aproximadamente **565-600 km** (con combustible máximo).
- **Tiempo de vuelo (endurance):** alrededor de **3,5 a 4,1 horas** en condiciones normales de crucero.

En configuración práctica (con pasajeros o equipo), el alcance suele reducirse a **400-500 km** y el tiempo de vuelo a **2,5 – 3,5 horas**, dependiendo de la carga y las condiciones ambientales.

Usos

Helicóptero ligero multirrol por excelencia:

- Observación, reconocimiento y enlace
- Entrenamiento de pilotos
- Transporte ligero (1 piloto + 4 pasajeros)
- Evacuación médica
- Vigilancia y patrulla (especialmente tráfico y seguridad)
- Operaciones en zonas de difícil acceso

Su simplicidad, bajo costo operativo y fiabilidad lo hicieron ideal para misiones civiles y policiales.

Guerras y conflictos en los que participó

La Alouette II se empleó en numerosos conflictos coloniales franceses (Argelia, Indochina), operaciones de la OTAN y misiones de policía en varios países. No fue un helicóptero de combate principal, sino de apoyo ligero, observación y transporte.

Anécdotas destacadas



Fue pionero mundial al demostrar las ventajas de la turbina en helicópteros ligeros. Su diseño robusto y fácil mantenimiento permitió que muchos ejemplares superaran ampliamente las 5.000-10.000 horas de vuelo. En España, uno de los ejemplares más conocidos es el que sirvió en la Policía Nacional y hoy se conserva en el Museo del Aire.

Operadores en España

El **SA-318C Alouette II** no fue operado en grandes cantidades por el Ejército del Aire ni por el Ejército de Tierra (FAMET). Su presencia en España fue principalmente civil y policial.

Dirección General de Tráfico (DGT) y Policía Nacional:

En **1979**, el Ministerio del Interior adquirió dos ejemplares SA-318C para la **Dirección General de Tráfico**. Estos helicópteros (matrículas civiles EC-CVJ y EC-CVK) se utilizaron inicialmente para vigilancia de carreteras y control de tráfico.

En **1980**, ambos aparatos fueron transferidos a la recién creada **Sección de Helicópteros de la Policía Nacional** (actual Servicio de Medios Aéreos del CNP), convirtiéndose en los primeros helicópteros de la **Policía Nacional española**. Se emplearon para patrullas aéreas, vigilancia, apoyo en operaciones de seguridad y entrenamiento.

Uno de ellos (matrícula EC-CLV, anteriormente EC-DIQ) prestó servicio durante varias décadas y fue dado de baja tras años de uso intensivo en misiones policiales y de formación de pilotos.

Ejército del Aire y Ejército de Tierra:

No existen registros de que el SA-318C Alouette II fuera operado de forma oficial por el Ejército del Aire (designación HD.12 o similar) ni por las FAMET. El Ejército de Tierra sí incorporó la Alouette III (HA.16 / HD.16), pero no la versión II.

Ejemplar en el Museo del Aire:

El helicóptero EC-CLV (SA-318C, construido en 1974) se conserva y expone en el Museo del Aire de Cuatro Vientos. Representa el inicio de la aviación policial en España y la transición hacia el uso de helicópteros ligeros en misiones de seguridad y vigilancia.

Datos técnicos:

- Longitud: aprox. 9,70 m (fuselaje) / 12,00 m con rotores
- Diámetro rotor principal: 10,20 m
- Motor: 1 × Turbomeca Astazou IIA (530 shp)
- Velocidad máxima: aprox. 185-200 km/h
- Techo de servicio: aprox. 2.300 – 3.000 m



Procedentes de la sección de helicópteros del Cuerpo General de Policía, sección que fue creada en 1979 por Orden Ministerial, y fue equipada originalmente con dos unidades de SA318C Alouette-II Astazou.

Miguel Jaimez Garcia