

No. 118 - ENERO/FEBRERO 2020

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

LA GAMA
H125:
Novedades en el
trabajo aéreo

PERFILES
Mecánicos:
médicos de guardia

SIN LÍMITES
BladeSense

Perspectivas brillantes en Norteamérica



PRIMER NH90 SEA LION PARA ALEMANIA

Airbus Helicopters ha entregado el primer helicóptero naval polivalente NH90 Sea Lion a las Fuerzas Armadas alemanas. En total, Alemania ha pedido 18 NH90 Sea Lion para la Marina nacional. A día de hoy se han entregado ya más de 400 NH90.

© Airbus Helicopters / Patrick Heinz

AIR GREENLAND ELIGE EL H225 PARA SUS MISIONES SAR

Air Greenland ha realizado un pedido de dos H225 reconvertidos que se dedicaban al Oil & Gas con el objetivo de respaldar su oferta para adjudicarse el contrato de búsqueda y rescate (SAR) de su país. Estos aparatos sustituirán al anticuado S-61 actualmente en el servicio. Airbus proporcionará un paquete completo de mantenimiento y soporte, así como el entrenamiento de pilotos y de la tripulación.



© Anthony Pecchi

Imparable



© Eric Raz

EL PROTOTIPO DEL VSR700 REALIZA SU PRIMER VUELO

El prototipo del sistema aéreo no tripulado VSR700 ha realizado su primer vuelo en un centro de pruebas de drones en el sur de Francia. El VSR700 realizó varios despegues y aterrizajes el viernes 8 de noviembre, y el vuelo más largo duró unos diez minutos. Siguiendo instrucciones de la autoridad de aeronavegación, el VSR700 se amarró con cables de 30 metros para asegurar por completo el área de pruebas de vuelo. Las siguientes fases del programa de pruebas de vuelo irán avanzando gradualmente a partir de ahora hasta el vuelo libre.

Fiabilidad



© Austria's Ministry of the Interior



© Anthony Pecchi

EL H125 AL SERVICIO DEL MINISTERIO DEL INTERIOR DE AUSTRIA

El Ministerio del Interior de Austria (BMI) ha puesto formalmente en servicio dos H125 ampliamente equipados para misiones de mantenimiento del orden y de rescate.

Los aparatos se unen a las actuales flotas de helicópteros Airbus H135 y AS350 del BMI, y tendrán su base de operaciones en Innsbruck y Salzburgo en representación del Gobierno del Tirol tanto en las montañas tirolesas como en otras regiones.

CONTRATO DE SOPORTE GLOBAL PARA HELICÓPTEROS TIGRE

Airbus Helicopters y la OCCAR ⁽¹⁾ han firmado un contrato trilateral de soporte global con el objetivo de impulsar la tasa de disponibilidad de los helicópteros Tigre que están en servicio en las Fuerzas Armadas de Francia, Alemania y España. Gracias a este acuerdo de apoyo a largo plazo se garantizará la disponibilidad y el soporte del Tigre durante las próximas décadas.

(1) Organización Conjunta de Cooperación en Materia de Armamento.



NUEVO ACH130 ASTON MARTIN EDITION

Esta versión estilizada del ACH130 está equipada con cuatro interiores y exteriores posibles, todos ellos diseñados por Aston Martin. Las entregas comenzarán el primer trimestre de 2020.

© Anthony Pecchi

08

PANORAMA

La actualidad de Airbus Helicopters en cifras

16

A CIELO ABIERTO

El H145 de Airbus es el helicóptero oficial de los Dallas Cowboys

18

MISIÓN

Una estrella en la noche canadiense

20

MISIÓN

Tierra de oportunidades para el H225

22

MISIÓN

Aterizar en la cima de los Andes

09

INFORME

Perspectivas brillantes en Norteamérica



24

LA GAMA

H125: Novedades en el trabajo aéreo

26

SIN LÍMITES

BladeSense: analizando las palas en profundidad

28

PERFILES

Mecánicos de helicópteros

30

MISIÓN

La RNLAf en el lugar adecuado en el momento justo



Director de la Comunicación: Yves Barillé (Publication Director), Redactora jefe: Belén Morant (contact.rotor-magazine.ah@airbus.com), Imágenes: Jérôme Deulin, Traducción: Amplexor. Edita: **because. la nouvelle.**, Imprenta: SPI, N° ISSN 1169-9515 (Copyright Airbus Helicopters 2020, todos los derechos reservados). El logo y los nombres de sus productos y servicios son marcas registradas de Airbus Helicopters. Rotor Magazine se imprime en Triple Star, papel fabricado a partir de madera procedente de bosques gestionados ecológicamente.



Bruno Even, CEO de Airbus Helicopters

“Si no conseguimos entender cuáles son sus prioridades, requisitos operacionales y dificultades diarias, no conseguiremos ser el socio de confianza que queremos poder ser.”

A pesar de la coyuntura actual del mercado del helicóptero, en Airbus Helicopters empezamos enero llenos de entusiasmo por seguir a su lado un año más. Nuestro modelo de negocio, basado en el equilibrio entre productos y servicios tanto en el sector civil como en el militar, nos ha permitido salir airoso en los tiempos que corren. Pero sabemos que eso no lo es todo. Que este negocio es mucho más que productos y servicios: se trata de personas que ayudan a otras personas - como bien dice Romain en estas páginas. Y si no conseguimos entender cuáles son sus prioridades, requisitos operacionales y dificultades diarias, no conseguiremos ser el socio de confianza que queremos poder ser. Por eso, no voy a ocultarles nuestra satisfacción por haber alcanzado los 7.8 puntos en la última encuesta de satisfacción del cliente, un aumento de 0.88, que nos hace pensar que nuestros esfuerzos merecen ampliamente la pena y que estamos en el camino correcto. Es un camino que no vamos a abandonar en 2020 a pesar de la situación del mercado.

Seguiremos innovando para ustedes en dos vías paralelas. En primer lugar, mejorando la gama actual para que nuestros más de 3000 clientes puedan llevar a cabo sus misiones con más eficacia si cabe. Prueba de ello es el nuevo H145 de cinco palas que ustedes ya conocen, o las mejoras aportadas al H125 para trabajo aéreo que les invitamos a conocer en estas páginas. En segundo lugar, desarrollando y madurando lo que aquí llamamos *techno-bricks*, vías de investigación en ocasiones muy disruptivas que nos ayudan a transformar el mundo del vuelo vertical con tres ideas en mente: seguridad, autonomía y eco responsabilidad. Para ello, implantamos una innovación colaborativa que nos permite trabajar y aprender de los mejores. Como ven, no nos faltan ideas ni ilusión en este principio de año. Tengo la suerte de contar con unos equipos que creen en lo que hacen y que hacen lo que dicen, y estamos deseando marcar nuevos hitos en este año que comienza. Gracias por su confianza.

160

FUERZAS ARMADAS DEL MUNDO utilizan helicópteros de Airbus.

45 km de cables

equipan a cada Super Puma. Este helicóptero consta de entre 15.000 y 20.000 piezas básicas, dependiendo de la versión.

Cerca de 300

HELICÓPTEROS DE AIRBUS VUELAN EN CHINA.

En China operan 150 helicópteros de la familia Ecureuil, la mayor flota de un solo tipo de aparatos del país.

6

RECOMENDACIONES DE MANTENIMIENTO

El servicio de mantenimiento predictivo Flyscan de Airbus Helicopters ofrece una media de seis recomendaciones al año por aparato, y algunos clientes evitan hasta dos AOG al año gracias a Flyscan.

Airbus Helicopters y su socio Heli-Union han firmado un contrato de soporte global para los **26 Cougar** y **18 Caracal**

en servicio en el Ejército de Tierra y el Ejército del Aire de Francia con el objeto de incrementar su disponibilidad. Para ello, Airbus Helicopters se encargará del soporte completo de los aparatos.

6.000

PUERTAS DE PASAJEROS Y DE CARGA DE AVIONES

son fabricadas al año por Airbus Helicopters.

40%

DE VETERANOS

Airbus fabrica en EEUU helicópteros H125 y UH-72A Lakota en Columbus (Misisipi) en dos plantas locales con una plantilla compuesta aproximadamente por un 40% de excombatientes estadounidenses.

Más de 560 NH90

se han vendido en catorce países. El primer Sea Lion de las Fuerzas Armadas alemanas fue la entrega número 400 del helicóptero NH90. En total, la flota del NH90 ha alcanzado más de 230.000 horas de vuelo.

5 horas 8 de los 10

ALQUILAR UN HELICÓPTERO CINCO HORAS

para realizar el mantenimiento de turbinas eólicas en el mar tiene el mismo coste que 24 horas de inactividad de una turbina de 6 megavatios en un parque eólico.

principales operadores civiles y paraestatales de helicópteros de Airbus tienen su base en EEUU y en Canadá. El primero es Air Methods, con más de 150.000 horas de vuelo anuales.

Perspectivas brillantes en Norteamérica

2019 ha sido el año de Airbus Helicopters en Norteamérica. Mientras Airbus Helicopters Inc, el Customer Centre de EEUU, soplabla 50 velas, Airbus Helicopters Canada lo hacía con 35 y la planta de Misisipi celebraba sus 15 años.



© Anthony Pecchi

H

Hoy, EEUU y Canadá forman una única región para Airbus Helicopters, que ha conseguido posicionarse como market leader con una cuota del 70% en el segmento civil y paraestatal, sin perder el espíritu desafiante que tenía hace medio siglo. Les contamos las razones de su prolongado éxito.





En estos 50 años, Airbus Helicopters se ha convertido en un actor clave en el mercado norteamericano, donde los helicópteros de Airbus acumulan más horas de vuelo que en ninguna otra parte del globo. En la actualidad, 8 de los 10 principales clientes civiles de la compañía (en horas de vuelo) se encuentran en Norteamérica, donde hay más de 3.000 aparatos en servicio para casi 800 clientes con misiones muy diversas, como EMS, trabajo aéreo, mantenimiento del orden, Turismo y Oil & Gas.

LÍDER EN CUATRO DE LOS CINCO PRINCIPALES MERCADOS

“Si ve un helicóptero sobrevolando esta región, es muy probable que sea un Airbus. Durante los últimos 15 años, uno de cada dos helicópteros civiles y paraestatales entregados en Norteamérica procede de Grand Prairie (Texas), Columbus (Misisipi) o Fort Erie (Ontario): nuestras principales plantas”, afirma Will Fulton, responsable de Marketing de Airbus Helicopters North America.

“Si hacemos un análisis detallado de cada mercado, veremos que en el EMS, donde tenemos un 71% de cuota, dominaban el H125 y el H130 desde mediados de la década del 2000. Ahora observamos una tendencia hacia helicópteros como el H135 y el H145, bimotores, y que cuentan con mayor capacidad, especialmente para misiones críticas. En este sentido, estamos convencidos que la introducción del H160 será un gran éxito en Norteamérica”.

“En cuanto a las fuerzas policiales, uno de cada dos helicópteros monomotores que surcan los cielos de Norteamérica es un Airbus. El H125 es, históricamente, el helicóptero preferido por los profesionales del mantenimiento del orden debido a su rendimiento y fiabilidad. También vemos un gran interés en el H145 para misiones especiales, fundamentalmente operaciones SWAT debido a su carga útil superior y sus mayores prestaciones”. “En cuanto al trabajo aéreo, donde contamos con un 65% de cuota de mercado, la ecuación es simple: el cliente busca el mejor ratio de coste



AIRBUS HELICOPTERS NORTH AMERICA EN CIFRAS

- Más de 1.000 empleados en EEUU y Canadá
- Cerca de 800 operadores
- Más de 3.100 helicópteros en servicio
- Más de 2.000 pilotos y técnicos formados cada año
- 2 plantas de producción para el UH-72A Lakota y el H125



© Dianne Bond

- 1:** Hay más de 250 empleados en Columbus (Misisipi), donde hoy se fabrican los Lakota y los H125.
- 2:** Air Methods lidera el ranking de horas de vuelo en el mundo con aproximadamente 153.800 horas alcanzadas en 2018 en misiones EMS.
- 3:** Se han entregado más de 450 helicópteros UH-72A Lakota al Ejército de EEUU en el plazo y con el coste y la calidad acordados.

por Kg que se pueda levantar. Aquí el H125 es el referente absoluto, pero si nos fijamos en los trabajos aéreos con helicópteros pesados, vemos cómo el H225 se impone como una solución muy eficaz, tanto en el terreno civil como militar, gracias al reposicionamiento de H225 que se dedicaban al Oil & Gas”.

“Por último, Norteamérica ha sido toda una *success story* en materia de aviación privada y de negocios con helicópteros. Casi un 40% de los pedidos de los últimos cuatro años son de nuevos clientes, gracias al interés en los helicópteros que hemos logrado despertar entre los propietarios de aviones privados. Airbus Helicopters consiguió más del 80% de todos los pedidos de PBA norteamericanos el pasado año. Además, el primer H160 en configuración privada se entregará en 2020 a un cliente estadounidense no desvelado”.

¿Y EL MERCADO MILITAR?

Airbus también da apoyo a las operaciones de seguridad nacional de EEUU con más de 450 Lakotas UH-72A a las órdenes del Ejército para tareas de formación y salvamento, así como con un centenar de H125 trabajando para la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza y 100 helicópteros MH-65 Dauphin en servicio para los Guardacostas de EEUU. En cuanto a Canadá, una decena de helicópteros de Airbus prestan servicio en la Policía Montada de ese país.

El Lakota es un elemento clave en el mercado militar



© Ted Carlston

estadounidense. La asociación de Airbus con el Ejército de EEUU ha permitido llevar a cabo el entrenamiento de casi 1.500 pilotos en formación y ha proporcionado a la Guardia Nacional estadounidenses un helicóptero versátil adecuado para misiones de lucha contra el narcotráfico, la seguridad de las fronteras y la respuesta ante catástrofes.

¿Qué relación tiene Airbus Helicopters con Norteamérica?

Romain Trapp, Presidente de Airbus Helicopters Inc y director de la región North America explica a *Rotor Magazine* las particularidades de este mercado, y cómo Airbus ha dejado su huella en estos últimos 50 años.

UN MERCADO MUY ESPECIAL

Hay varias razones esenciales por las que podemos tratar a EEUU y Canadá como una única zona en términos comerciales. En primer lugar, Norteamérica es el mercado más maduro del mundo y el más activo en términos de horas de vuelo anuales de helicópteros Airbus. En ambos países los clientes vuelan en zonas remotas, y necesitan helicópteros muy fiables, un aspecto clave en nuestras ventas. Nuestros clientes son muy exigentes en términos de servicios, lo que es habitual en esta región del mundo. Es algo que puede percibirse al ir a un supermercado o cuando uno compra un coche: aquí el cliente es el rey y las esperas son inaceptables. Por último, se trata de clientes que desean un alto grado de personalización de sus helicópteros: es muy raro que entreguemos dos helicópteros iguales según salen de la línea de montaje final. Saber ofrecer a cada cliente exactamente el helicóptero que quiere es uno de los secretos de nuestro éxito. Hay 700 helicópteros civiles volando en Canadá. El 90% de ellos para misiones de trabajo aéreo. En cambio, los 1.900 helicópteros que vuelan en EEUU para misiones civiles están muy repartidos entre EMS, Utility, Law Enforcement, Turismo y Oil & Gas. Esta es la gran diferencia entre ambos mercados.

SER AMERICANO EN AMÉRICA

Cuando comenzamos, en 1969, contábamos con 43 empleados y 17 helicópteros. De aquella nadie nos tomaba en serio. Hoy, tenemos tres plantas principales en Norteamérica y más de 1.000 empleados, damos servicio a una flota de más de 3.000 aeronaves y somos líderes del mercado. Tenemos la misma lógica de especialización de plantas que Airbus Helicopters para ganar en eficacia y capacidades. Nuestra sede central de Grand Prairie (Texas) cuenta con unos 500 empleados y es el Centro de Excelencia de Soporte y Servicios. Aquí ofrecemos todo tipo de servicios,

incluyendo el entrenamiento con simuladores en el nuevo Centro de Simulación Helisim, que se está ampliando, y pronto contará con un simulador de vuelo completo (FFS) nivel D H145 y, más adelante, con un FFS para el H160. Nuestras instalaciones en Columbus (Misisipi) emplean a 250 trabajadores y son nuestro Centro de Excelencia para el Montaje y Personalización de Aeronaves. En él se fabrican el Lakota y los H125 para el mercado norteamericano. Nuestra fábrica de Fort Erie (Ontario) emplea a 280 personas y es el Centro de Excelencia para la Fabricación de Materiales Compuestos. Se trata del único fabricante de un cierto tipo de piezas de material compuesto para ocho diferentes plataformas de helicópteros de Airbus que operan en todo el mundo. Gracias a los conocimientos y a la competencia de su personal en Norteamérica, lo que hacemos aquí apoya al mercado global de Airbus Helicopters. Además, hemos desarrollado el certificado de tipo complementario para el nuevo paquete aviónico del H125, el Garmin TXi, que se implementará este año en todos los nuevos H125. También se ha desarrollado y fabricado en Fort Erie el cortador de cables de los modelos H125, H135, H145, H175 y, en el futuro, también del H160. En Estados Unidos y en Canadá creamos soluciones para todo el mundo.

EL ÉXITO ENTRE BASTIDORES

Las prestaciones de nuestros helicópteros han contribuido a sentar las bases para alcanzar el éxito aquí, pero si algo ha sido fundamental para poder ser líderes, es nuestra gente. No nos olvidamos de que, ante todo, somos personas que tratamos con personas. Trabajamos constantemente para mejorar nuestro servicio, confiando en el feedback de nuestros clientes para responder a sus necesidades en constante evolución. Solo el compromiso, la destreza y la dedicación de nuestro personal pueden explicar 50 años de éxito continuado.

“Lo que más me gusta de mi trabajo es lo que hacen nuestros helicópteros cada día: salvan vidas, protegen a las personas y transportan pasajeros de forma segura. Es lo que motiva a todos los empleados en Norteamérica. Sé que todo lo que hago aquí sirve para el bien común.”



UN OJO DESDE EL CIELO

Rotor Magazine pasa un día con el Departamento de Seguridad Pública de Texas (DPS).

Texto: Belén Morant – Fotos: Jonny Carroll



1

Son las 8 de la mañana en Austin (Texas) y las nubes grises amenazan con una tormenta en cualquier momento. Tim Ochsner, Chief Pilot de Texas DPS, y su equipo se preparan para llevar a cabo un entrenamiento rutinario de rescate sobre un lago utilizando un helicóptero equipado con grúa. Texas DPS cuenta con cuatro H125 equipados con grúas que otorgan al estado de Texas una capacidad de búsqueda y rescate (SAR) extremadamente reactiva. El equipo de Tim es capaz de despegar en tan solo cinco minutos tras recibir una llamada de emergencia. El ejercicio de rescate con grúa transcurre con normalidad y los H125 recogen al falso naufrago del lago, depositándolo en la orilla con cuidado. Se trata de una maniobra que dominan a la perfección, y es que, no en vano, Texas DPS estuvo en el corazón de la acción durante las inundaciones provocadas por el huracán Harvey en 2017. Precisamente, gracias a los rigurosos entrenamientos y a una perfecta coordinación, pudieron realizar 244 misiones de rescate durante 490,5 horas de vuelo aquella semana de inundaciones, unas operaciones que requirieron la coordinación con más de 100 agencias.



2

POLIVALENCIA PARA UNA MAYOR EFICACIA

“Una parte de nuestra misión es apoyar tanto a la policía estatal de Texas como a todos los departamentos de Policía: locales, del condado y federales”, explica Ochsner. “Proporcionamos recursos aéreos para cualquier necesidad de apoyo a los efectivos en tierra: persecuciones, personas desaparecidas, SAR, fotografías de escenas del crimen, vigilancia de delincuentes, etc. En definitiva, cualquier misión que requiera echar un ojo desde el cielo”, explica Ochsner. Además de los helicópteros, la división aérea cuenta también con nueve aviones.

En ambos casos, la tripulación habitual consiste en un piloto y un oficial de vuelo táctico que actúa como responsable de la misión. En operaciones de mayor envergadura, como fue el caso del huracán Harvey, los aviones sirven para coordinar las operaciones de los helicópteros a menor altura. De hecho, nos llamó la atención ver a Stacy Holland, Chief Pilot Assistant, coger los mandos de un H125 y de un avión indistintamente en la misma jornada. “Todos los pilotos de nuestra división tienen doble cualificación, lo que significa que tienen licencia para volar tanto helicópteros (de uno o dos motores) como aviones”, explica Holland. “De esta manera, nuestras operaciones son mucho más eficientes y nuestros pilotos pueden rendir más. Elegimos nuestros recursos en función de lo que requiera la misión”. El sofisticado equipo de radio a bordo del H125 permite al oficial de vuelo táctico comunicarse en todo momento con las agencias locales, estatales y federales. La cámara de infrarrojos, por su parte, puede transmitir las imágenes en tiempo real a los equipos en tierra, tanto de día como de noche. Como resultado, las aeronaves de Texas DPS se convierten en un auténtico “gran hermano” aéreo que ofrece visibilidad a las patrullas terrestres.

LA IMPORTANCIA DEL MANTENIMIENTO

Las primeras gotas de lluvia empiezan a caer cuando los H125 regresan de nuevo al hangar. Allí les esperan los mecánicos de los Servicios de Vuelo del Departamento de Transportes de Texas, que vienen cuidando de estas aeronaves desde hace ya 38 años. “Tenemos uno de los mejores equipos de mantenimiento del sector y es una de las principales razones de nuestro éxito. A fin de cuentas, ponemos nuestras vidas en manos de estas aeronaves y, a su vez, las aeronaves están en manos de nuestros mecánicos, son imprescindibles para nosotros. Es su trabajo el que nos permite salvar vidas”, resume Holland.

TEXAS DPS

- 12 estaciones con, al menos, un helicóptero cada una
- 24 aeronaves (14 H125, 1 EC145 y 9 aviones de ala fija)
- 11.300 de horas de vuelo al año
- 7.500 vuelos reales al año
- 7.000 organismos asistidos
- 45 pilotos y 40 oficiales de vuelo táctico



3

1: El Departamento de Seguridad Pública de Texas tiene cinco H125 para búsqueda y rescate y para misiones de las fuerzas del orden. **2:** Los H125 están equipados para misiones tanto diurnas como nocturnas. **3:** Texas DPS entrena sobre un lago para realizar un rescate aéreo con grúa. Llevaron a cabo 244 rescates durante las inundaciones que provocó el huracán Harvey.

El H145 es el helicóptero oficial de los Dallas Cowboys





Texto: Heather Couthaud – Fotos: STARS air ambulance

La ambulancia aérea STARS la fundaron dos médicos* que conocían por su experiencia personal la utilidad del transporte aéreo para salvar vidas de los pacientes. Con una flota de 11 helicópteros, STARS atiende ahora a las comunidades de cuatro provincias del oeste de Canadá.



hospitales, particularmente a los que ofrecen una atención muy especializada”, continúa Robertson. “Los canadienses creen que los helicópteros EMS son un medio para acceder rápidamente a cuidados críticos estén donde estén”. Con 11 helicópteros en su flota, STARS es capaz de cubrir esas distancias con eficacia. Hace seis años, la organización comenzó a buscar un helicóptero capaz de atender a sus seis bases y eligió el H145, y en 2022 recibirán los nueve aparatos solicitados. “Se tomó la decisión de elegir una única plataforma porque se considera la mejor estrategia en una organización de nuestro tamaño –desde el punto de vista de las operaciones, la seguridad y la eficacia, fue la mejor decisión”, concluye Robertson.

DESAFÍOS TODOTERRENO

Las misiones de la organización van desde la variada topografía de las praderas canadienses en el este hasta las escarpadas Montañas Rocosas en el oeste. “No es infrecuente que realicemos trayectos de hasta 100 MN en un sentido, un radio de acción en el que sobresale el H145 debido a su mayor velocidad”, manifiesta el piloto de STARS, John Carson. Carson forma parte de una tripulación de cuatro personas con base en Calgary que incluye dos pilotos, un enfermero de cuidados críticos y un sanitario de atención crítica, y que se desplaza hasta las Montañas Rocosas y más

VIP. El término que STARS utiliza para sus pacientes lo dice todo: para el proveedor de cuidados sanitarios intensivos, sus usuarios no son solo pacientes sino VIP (Very Important Patients). “Nos tomamos el trabajo muy en serio. Pensamos que nuestra responsabilidad es enorme”, afirma Andrea Robertson, presidente y CEO de STARS. “Queremos asegurarnos de que proporcionamos la mejor atención a nuestros pacientes –para ellos somos, esencialmente, una unidad de cuidados intensivos aéreos”. “Canadá se caracteriza por sus extensas áreas geográficas y por sus pequeñas poblaciones, que no siempre tienen acceso a

allá. “Operar en las laderas orientales de las Montañas Rocosas de Canadá, que son propensas a los vientos cálidos de Chinook, es todo un desafío. Y encontrarlos volando por la noche es un reto aún mayor”, afirma Carson. “La cabina del H145 es fabulosa llevando gafas de visión nocturna, la visibilidad es fantástica. El piloto automático de 4 ejes permite reducir la carga de trabajo del piloto en determinadas situaciones. Para aumentar la conciencia situacional y la seguridad, contamos con el sistema HTAWS (sistema de alerta de proximidad de terreno para helicópteros), y con el sistema de visión sintética. Estos fantásticos elementos brillan con luz propia cuando trabajamos en el entorno de montaña” asegura Carson.

EN LO MÁS ALTO

“Una de las características del H145 que no nos gustaría llegar a utilizar es su capacidad para mantener el techo de servicio con un solo motor”, confiesa Carson. “Desde Calgary, operando de noche en la montaña, no es raro que nuestras rutas alcancen los 10.000 pies. Si perdemos un motor y las condiciones son las adecuadas, con el H145 podemos volar por encima de esa altitud”. STARS tiene contratos con tres Gobiernos provinciales para realizar su trabajo de salvar vidas. La organización proporciona supervisión médica y es responsable de trasladar a los pacientes hasta donde puedan recibir el nivel de atención adecuado. Cuenta con su propio centro de coordinación y despacho de emergencia las 24 horas del día, y la formación se realiza también internamente, con pilotos experimentados como John Carson, que se encargan de introducir a la tripulación de vuelo a los nuevos H145. “Resulta impresionante la profesionalidad de nuestro equipo y la importancia que le dan a la seguridad”, afirma Robertson. “Introducir un nuevo helicóptero es una ardua tarea. Nos sentimos muy afortunados por disponer de este gran aparato, y hace falta un grupo de profesionales de alto nivel para operarlo bien y con seguridad”.

* Fundadores de STARS: Dr. Greg Powell, Dr. Rob Abernathy.



STARS (Shock Trauma Air Rescue Service)

Headquarters: Calgary, Alberta (Canadá)

Creación: 1985

Bases: Calgary, Edmonton, Grande Prairie, Regina, Saskatoon, Winnipeg

Flota: 11 helicópteros

Personal: más de 100 médicos, personal sanitario y enfermeros de cuidados intensivos; más de 80 pilotos; especialistas de comunicación del Centro de Emergencias 24 horas de STARS

Misiones desde su fundación: más de 42.000

Misiones en 2018-2019: 1.434

Promedio de misiones diarias: 8



1: STARS opera en cuatro provincias del oeste de Canadá.
2: Andrea Robertson, Presidente de STARS.
3: La formación, experiencia y la dedicación son valores fundamentales para los pilotos y personal médico de STARS.
4: STARS ha elegido el H145 para tener una flota única del mismo modelo. Recibirán otras nueve unidades en 2022.

EE.UU. TIERRA DE OPORTUNIDADES PARA EL H225

Air Center Helicopters Inc (ACHI) ha puesto a prueba el H225 en el sector del trabajo aéreo con la adquisición de 17 helicópteros reconvertidos del mercado Oil & Gas.

Texto: Belén Morant – Fotos: Dianne Bond



1



2

“Veíamos muchas posibilidades pero con aeronaves muy viejas, de unos 30 o 40 años. Esto afectaba a su fiabilidad y a su capacidad para satisfacer las necesidades de los clientes”, explica John Bean, Chief Operations Officer de ACHI. “Así que decidimos buscar una aeronave moderna, con un mantenimiento fácil, que pudiera transportar más carga útil y tuviera mayor alcance, porque en el mercado de los trabajos aéreos, la carga útil y el alcance son las claves de la satisfacción del cliente. En este sentido, el H225 es excepcional”.

REPOSICIONAMIENTO DE LOS H225 OIL & GAS

Aunque la tarea no era sencilla, ACHI valoró la posibilidad de reconvertir los H225 que operaban anteriormente en el sector de Oil & Gas para el mercado de trabajo aéreo como una interesante oportunidad de negocio. La compañía adquirió 17 unidades, que estaban disponibles a un precio más bajo debido al descenso de la actividad de este sector. A fin de que el Gobierno de EE.UU. pudiera utilizar los helicópteros para el transporte de pasajeros y de carga, el rescate de personas y la evacuación de heridos, hubo que adaptar los retirando todos los equipos propios de la configuración para las actividades offshore (como los sistemas de flotación de emergencia). De esta forma se redujo su peso para poder añadir todos los nuevos equipos necesarios. “Hicieron falta doce modificaciones para adaptar los helicópteros a nuestras misiones específicas. Adaptarlos fue todo un desafío de ingeniería”, afirma John. “Airbus conocía muy bien nuestras necesidades concretas porque estaban habituados a trabajar con la variante militar del H225, similar a lo



3



4

“Ahora nos proponemos diversificar nuestras actividades para estar presentes en, al menos, cinco o seis segmentos distintos. El H225 es un factor clave de esta diversificación y contemplamos que cubra un 75% de la ampliación en estos nuevos sectores.”

John Bean, Chief Operations Officer of ACHI.



5

que necesitábamos. Nuestra asociación con Airbus se ha compensado con creces, ya que nos han proporcionado la ingeniería y el apoyo técnico junto con su centro de MRO”.

“EL H225 NOS PROTEGE”

“Piloté el H225 en Malasia para el sector de Oil & Gas durante ocho años, antes de unirme a ACHI hace dos. Es mi helicóptero favorito”, confiesa Stan Kartes, Chief Pilot y Director of Training de ACHI. Cuando se le pregunta sobre las razones de su fidelidad al H225, Stan es contundente: “La seguridad del H225 y su capacidad en todas las condiciones meteorológicas. El helicóptero vuela prácticamente solo: es una excelente plataforma para operaciones IFR y NVG en vuelo. Su nivel de automatización es muy avanzado. ¡Hasta te protege! Protege tu velocidad de vuelo, tu altitud... si tienes problemas por las condiciones meteorológicas, pulsas unos botones y el H225 se hace cargo”. El H225 le ofrece a ACHI una autonomía en vuelo de cinco horas. Esto, unido a una tasa de disponibilidad cercana al 99% garantizada por un contrato HCare Smart firmado en octubre de 2019, ha permitido a la compañía desarrollar una misión excepcional en las Bahamas tras el paso del huracán Dorian en otoño pasado con una disponibilidad de prácticamente el 100%. “Llegamos a las Bahamas con el H225 para ayudar en todo lo posible: operaciones de carga, traslado de equipos de rescate, etc. Incluso trasladamos al primer ministro de las Bahamas para evaluar los daños”, recuerda Stan. “La misión fue complicada por su naturaleza, por las largas jornadas y por la intensidad del trabajo, pero resultó muy gratificante ayudar a todas esas personas”.

- 1: ACHI firmó un contrato HCare Smart en octubre de 2019.
- 2: El H225 le ofrece a ACHI una autonomía en vuelo de cinco horas.
- 3: Stan Kartes, Chief Pilot y Director of Training de ACHI.
- 4: El H225 de ACHI acudió a las Bahamas tras el huracán Dorian.
- 5: John Bean, Chief Operations Officer de ACHI.



ARGENTINA ATERRIZAR EN LA CIMA DE LOS ANDES

Texto: Heather Couthaud – Fotos: Anthony Pecchi

El 24 de septiembre, el H145 de cinco palas aterrizó en el pico más alto de los Andes, el Aconcagua. Fue el aterrizaje a mayor altitud de un helicóptero bimotor y un logro sin precedentes para el nuevo H145.

La cordillera se extiende desde Chile hacia el norte por la costa oeste de Sudamérica. La mayor cima de esta cordillera es el Aconcagua y, por su altitud de 6.962 metros, ni siquiera los pilotos de rescate locales han alcanzado su cumbre. En septiembre, un H145 posó su patín sobre su cumbre nevada.

RIESGO EN LA TEMPORADA DE VIENTOS

La aventura comenzó antes de que el prototipo regresase a casa desde Sudamérica, donde se había sometido a una campaña de pruebas a gran altitud. Después de varias semanas de pruebas en Bolivia, en las que el piloto de pruebas del H145 Alexander Neuhaus evaluó su rendimiento en condiciones de baja densidad del aire, sabía que el helicóptero podría soportar la altura. Sin embargo, no estaba tan seguro de si los torbellinos de viento del Aconcagua le permitirían aterrizar. “Debatimos sobre si tenía sentido hacerlo y un piloto local afirmó que no era la mejor temporada para

hacerlo porque los vientos eran demasiado fuertes”, explica Antoine Van-Gent, ingeniero de pruebas en vuelo.

INICIO DE LA PLANIFICACIÓN

Diez días antes del intento, un grupo de montañeros de la Patrulla de Rescate de Alta Montaña de la Policía de Mendoza en Argentina se dirigió a un punto a 5.000 metros de altitud para aclimatarse, por si fuera necesario realizar un rescate. Con vientos de 100 km/h y temperaturas de hasta -22 °C habría que darse prisa por salvar a Neuhaus y a Van-Gent si algo iba mal. La logística del evento contó con recursos de diversas organizaciones, entre ellas el Parque Provincial del Aconcagua y la Fuerza Aérea de Argentina, que proporcionaron dos helicópteros Lama para el rescate y un espacio para el H145 en el hangar. Desde que llegó a Mendoza, el equipo recibía por correo electrónico actualizaciones meteorológicas

diarias que pronosticaban fuertes vientos. “Allí arriba, el viento crea fuertes torbellinos al atravesar las rocas. Es difícil controlar el helicóptero al volar a través de ellos”, advierte Van-Gent. “Alex se mantuvo en estacionario sobre la montaña durante un vuelo de reconocimiento con Horacio Freschi ‘El Duro’, un piloto local de H125. La aeronave funcionó perfectamente y los márgenes de potencia fueron más que suficientes. Sin embargo, los últimos 50 metros fueron complicados. Si la dirección del viento no es la adecuada durante el aterrizaje, pueden surgir problemas.

UN MOMENTO PARA DISFRUTAR

El día D hubo una pequeña ventana en la meteorología que les dio una esperanza de éxito. Por la mañana los torbellinos no les ofrecieron facilidades, pero después del almuerzo hicieron un segundo intento y lograron posar el helicóptero durante unos ocho segundos. “Llevábamos 130 kilos de instrumentos de pruebas en vuelo a bordo. Después pensamos que en un día de verano con menos viento, quizá podríamos haber aterrizado y despegado muchas veces, llevando fácilmente a dos personas más a bordo”, comenta Neuhaus. “Estaba tan concentrado en dar con una estrategia para aterrizar en la cima de esa montaña que solo miré a mi alrededor en un par de ocasiones”, continúa Neuhaus. Era como estar en el trono en los Andes. Unos segundos después, nos concentramos en el siguiente intento. Regresar a la base después del aterrizaje supuso un gran alivio y nos dio tiempo para disfrutar del momento”.

“Estábamos sentados en primera fila, abrazando a esta montaña, pero el logro había sido del equipo”, confiesa Van-Gent. “Queremos expresar nuestro agradecimiento a todos los que nos han permitido realizar este aterrizaje con éxito”.

1: El H145 posó su patín en el Aconcagua el 24 de septiembre de 2019. Era la primera vez que un helicóptero bimotor aterrizaba a esa altitud.
2: Antoine Van Gent, ingeniero de pruebas en vuelo, a la izquierda, con Alexander Neuhaus, piloto de pruebas del H145.
3: La aeronave despegó desde Mendoza (Argentina) y voló 30 minutos hasta el pie del Aconcagua, donde comenzó su ascenso.
4: Tras un ascenso de 15 minutos, el helicóptero aterrizó en la cima a las 13:45 horas a una temperatura de -22 °C: ¡todo un logro en equipo!



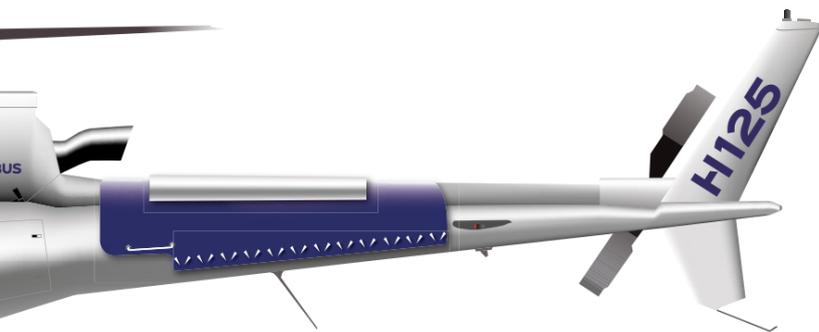
“Admito que me sentí feliz de haber volado con Alex porque aterrizar allí en esas condiciones no era una misión para un piloto corriente.”

Antoine Van-Gent,
ingeniero de pruebas
en vuelo.

H125: NOVEDADES EN EL TRABAJO AÉREO

El H125 es ya la primera opción de los clientes para realizar trabajos aéreos. Pero ahora, además, puede entregarse salido de fábrica con cuatro Supplemental Type Certificates (STC) que mejoran sus capacidades para responder a los requisitos de esta tarea tan exigente.

Texto: Belén Morant – Ilustraciones: Beatriz Santacruz



Más información en Rotor On line

FASTFIN

MÁS CARGA ÚTIL Y VUELOS MÁS SUAVES

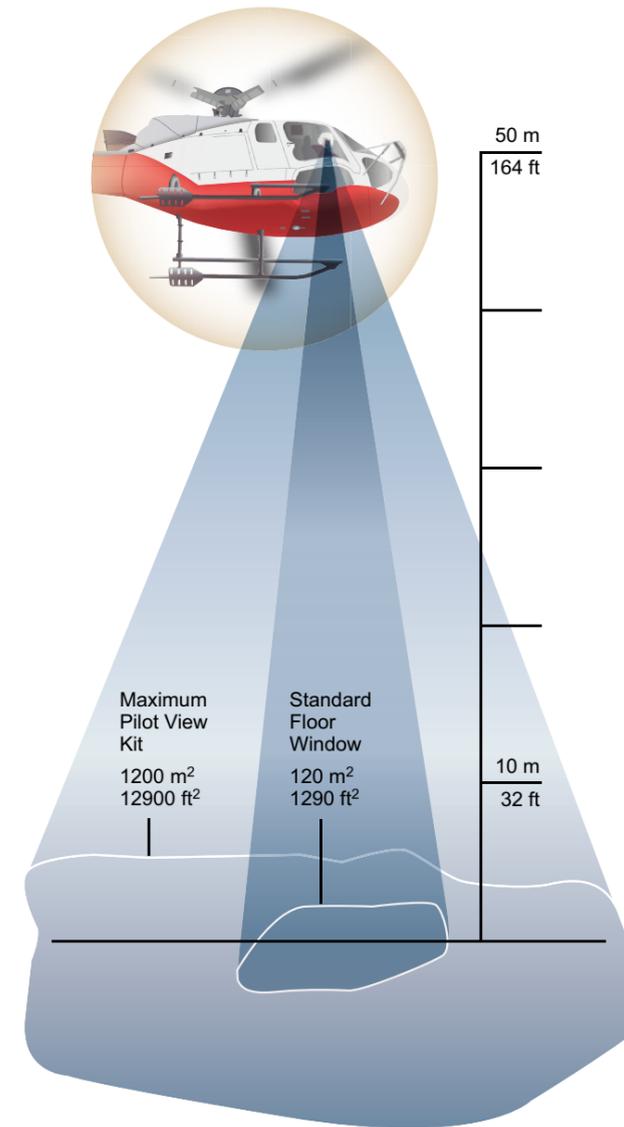
BLR Aerospace ha desarrollado una modificación en la aerodinámica del puro de cola del H125 que hace que haya menor sollicitación del rotor principal por la interacción con el aire. Los beneficios inmediatos con este STC son un aumento en la carga útil de hasta 55 kg /120 lb en HOGE, un vuelo más suave –especialmente en estacionarios– y menor carga de trabajo para el piloto. El kit FastFin incluye varios componentes: una cubierta aerodinámicamente avanzada sobre el puro de cola (ATAC), una traca de puro de cola y generadores de vórtice. Ya lo han aprobado la EASA, la FAA y las autoridades de otros cuatro países. Actualmente, más de 40 helicópteros vuelan con este kit, disponible para helicópteros nuevos y también en opción de retrofit.



LEAN INSTRUMENT PANEL

TODA LA INFORMACIÓN NECESARIA EN UN ESPACIO REDUCIDO

Este panel de control con tamaño reducido permite ganar visibilidad hacia delante sin por ello ofrecer menos información al piloto. Entre otras mejoras, este panel incorpora una pantalla táctil Garmin PFD G500H Txi (GDU 700P), un VEMD y dos puertos USB (tipo A y C) a ambos lados de la cabina. Este panel, desarrollado por Airbus Helicopters UK, estará disponible para helicópteros nuevos a partir de principios de 2020.



LÍDER INDISCUTIBLE DEL TRABAJO AÉREO

Durante los últimos cinco años (2014-2019), se han entregado 270 unidades del H125 para realizar trabajos aéreos en todo el mundo. Esta cifra supone un 43% de cuota de mercado en cualquiera de las clases de helicópteros y un 56% en monomotores ligeros. Su éxito indiscutido se debe, entre otros factores, a la facilidad para reconfigurarlo de forma rápida y sencilla con una gran variedad de equipos opcionales. La aeronave es capaz de realizar las misiones más extremas, y ofrece una impresionante capacidad de carga de 1.400 kg (3.086 lb). Las misiones de trabajo aéreo incluyen operaciones de grúa aérea, extinción de incendios, inspección de líneas eléctricas, fumigación de cultivos, grabación de noticias, paracaidismo, estudios geológicos, estudios de flora y fauna, actividades agrícolas y pesqueras, etc.

MAXIMUM PILOT VIEW KIT

MAYOR VISIBILIDAD DE LA CARGA EN CUALQUIER SITUACIÓN

Desarrollado por Swiss Rotor Solutions, este kit amplía el campo de visión del piloto, especialmente hacia abajo, lo que le permite seguir la trayectoria de la carga externa o los trabajos realizados con gancho. El aumento de la precisión, la eficacia y la seguridad de las operaciones es incontestable. Este kit estará disponible de fábrica para nuevos helicópteros en 2020.

Más información en Rotor On line



FLI⁽¹⁾ REMOTE DISPLAY

LOS DATOS ADECUADOS EN EL LUGAR PRECISO

El H125 para trabajos aéreos ya puede equiparse con un monitor remoto de FLI en el Smartphone o en la tableta del cliente. Se conecta por Bluetooth y permite consultar de manera sencilla el límite de potencia FLI manteniendo la línea de visión de la carga externa. El monitor remoto de FLI se puede instalar en cualquier lugar según las necesidades del piloto, de forma que este disponga de toda la información de vuelo a la vista, incluso cuando esté concentrado en la misión.

(1) First Limit Indicator

BLADESENSE: ANALIZANDO LAS PALAS EN PROFUNDIDAD

El proyecto BladeSense se propone evaluar la deformación de las palas del rotor en tiempo real utilizando un innovador dispositivo de medición. El objetivo final es el control en vuelo de las palas para entender mejor su degradación con el tiempo, mejorando la seguridad y reduciendo los costes de mantenimiento.

Texto: Alexandre Marchand
Fotos: Steve Hampson/Airbus

1

UNA HERRAMIENTA INNOVADORA

El proyecto BladeSense hace un uso innovador de los instrumentos de fibra óptica, lo que ofrece una serie de ventajas: ligereza, fiabilidad, durabilidad y resistencia ante las condiciones meteorológicas. La fibra, de tan solo unos gramos de peso, puede usarse para acceder a la longitud completa de la pala y detectar cualquier deformación inusual que indique su deterioro. La gran utilidad de BladeSense es que puede identificar con precisión las deformaciones en distintas secciones de la pala. Durante las pruebas de campo los datos se almacenaron en un dispositivo de medición instalado en la parte superior del mástil del rotor del helicóptero de pruebas y se enviaron a una estación terrestre donde se visualizaban en tiempo real. Desde que se lanzó el proyecto se ha instalado el sistema en cuatro palas del H135 y se han completado seis campañas de medición que han supuesto unas cuatro horas de operación en tierra. Tras el análisis de los datos, una posibilidad es realizar pruebas en vuelo.



2

CONTROL EN TIEMPO REAL DEL ESTADO DE LAS PALAS: UNA TAREA COMPLEJA

Cuando se deteriora el perfil aerodinámico de una pala, se generan vibraciones que afectan al rendimiento del helicóptero y que pueden percibirse en los mandos. En cambio, si el daño se produce dentro de la pala, puede pasar totalmente desapercibido. La deformación que se produce es extremadamente difícil de observar y solo puede detectarse en entornos controlados y utilizando herramientas complejas. El proyecto BladeSense, desarrollado por Airbus Helicopters, la Universidad de Cranfield del Reino Unido y otros dos socios (ver recuadro) se propone desarrollar unos instrumentos capaces de evaluar el estado de las palas en tiempo real midiendo con precisión su deformación en vuelo. El proyecto debe superar dos limitaciones principales: la complejidad de los datos que se han de recabar y procesar y la dificultad de realizar esta operación mientras las palas están girando.

3

DIFERENTES APLICACIONES

Este tipo de equipo, utilizado junto al sistema de control Health & Usage Monitoring System (HUMS), puede evaluar mejor el estado de las palas del rotor principal y proporcionar un mantenimiento más dirigido a resolver las necesidades reales. Los costes de mantenimiento se reducen hasta en un 40%, pero, además, se puede mejorar el potencial de las palas y, en definitiva, aumentar la disponibilidad de los aparatos. Esta tecnología de medición también se puede utilizar para ayudar en el diseño de controles de vuelo y de palas gracias a la optimización de los modelos matemáticos.

Un proyecto, cuatro socios

Como líder del proyecto, Airbus Helicopters UK suministró el H135 y las palas para del realizar las mediciones, y además coordinó las fases de pruebas estáticas y dinámicas. La Universidad de Cranfield del Reino Unido se responsabilizó del diseño y del desarrollo de los instrumentos empleando fibra óptica, así como de los modelos matemáticos que se utilizaron para situar los sensores. Por su parte, Helitune suministró el HUMS y los sistemas de registro de datos, que integró en el H135, y los especialistas en ingeniería de fluidos de BHR Group proporcionaron el modelo matemático que predice las cargas mecánicas y la deformación de las palas a partir del flujo aerodinámico.



FOTOF - No. 118 - ENERO / FEBRERO 2020 | 28

© Jimmy Carroll

© Eric Riaz

© Andes

“Nuestro cometido es mantener los helicópteros 100% seguros y disponibles”.

“Evitar cualquier posible fallo en el vuelo nos genera mucha presión, pero, después de todos estos años, lidiar con la presión es parte de mi vida diaria.”

“Es fundamental contar con material, herramientas y manuales actualizados para poder realizar las tareas de mantenimiento de manera segura”.

Mecánicos: los médicos de guardia

La salud de los helicópteros está en manos de los mecánicos. Tres de ellos nos comentan lo que supone esta gran responsabilidad.

Texto: Belén Morant

1 Randy Zumbahlen,
mecánico del H125 y EC145 del Departamento de Transportes de Texas - Servicios de Vuelo

Mi nombre es Randy Zumbahlen y soy el director de mantenimiento del Departamento de Transportes de Texas - Servicios de Vuelo. Llevo unos 24 años a cargo del mantenimiento de helicópteros para el Texas DPS junto con otros 16 mecánicos más. Empezamos con el AStar B2 y el B3, pero ahora también con el H125 y el EC145. Cada tres o cuatro semanas, hacemos una inspección de las 100 horas, lo que muestra la frecuencia con la que vuela el DPS. Normalmente, entre inspecciones de las 100 horas no tenemos apenas problemas con ellos. Nuestro cometido es mantener los helicópteros 100% seguros y disponibles. El DPS debe tener sus helicópteros listos las 24 horas del día, los 7 días de la semana, ya que en cualquier momento pueden precisarse para diferentes misiones. Tenemos que asegurarnos de que estos helicópteros están siempre volando. En los últimos años, hemos visto grandes diferencias en cuanto al mantenimiento de los primeros AStars y los nuevos.

2 Rachel Monville,
experta en aviónica del Super Puma AS332 para Heli Union.

Un experto en aviónica está especializado en el mantenimiento de los equipos, tanto eléctricos

(cables, distribución, iluminación, etc.) como electrónicos (sistemas de radiocomunicación y radionavegación, instrumentación, panel de mandos, etc.). Empecé trabajando en el Puma SA330 y en el Super Puma AS332 en 2005, cuando estaba en el Ejército. Me atraía la aeronáutica y, especialmente, los helicópteros. Desde entonces, me he convertido en experta en mecánica y aviónica. Actualmente, me he retirado del Ejército y trabajo en Heli Union junto con el mecánico que se ocupa del fuselaje y la mecánica.

Lo que más me gusta de mi trabajo es resolver problemas, es decir, encontrar la causa de un mal funcionamiento de la aviónica. Sé que lo que hago tiene una relación directa en la seguridad de los vuelos, por lo que es muy importante que siga todas las normas y procedimientos. Sé que el más leve error en mi trabajo podría causar un fallo en vuelo, y es cierto que es algo nos presiona, pero después de todos estos años, lidiar con la presión es parte de mi vida diaria.

3 Bruno Máximo González Silva,
técnico de mantenimiento del H145 en Servicios Aéreos los Andes

Mi nombre es Bruno Máximo González Silva, tengo 37 años y soy técnico de mantenimiento de helicópteros. Entre 2004 y 2007, trabajé con aviones y, desde entonces, me ocupé de los helicópteros.

Cuando era adolescente, mi tío trabajaba en el mantenimiento de helicópteros de la Fuerza Aérea y esa experiencia marcó mi juventud. Busqué institutos donde poder formarme como mecánico aeronáutico y, tres años después, logré mi objetivo. Aquí en Andes trabajamos como una gran familia: el ambiente es magnífico y la calidad humana es fantástica.

Contamos con profesionales muy cualificados, el material y las herramientas adecuadas, manuales actualizados y una infraestructura adecuada que me permite realizar mis tareas de mantenimiento de manera segura.

En Servicios Aéreos los Andes el compromiso con la seguridad es total y cada día nos preocupamos por mejorar nuestros procesos de mantenimiento para que nuestros clientes se beneficien de los mayores niveles de seguridad y calidad.

FOTOF - No. 118 - ENERO / FEBRERO 2020 | 29

LAS BAHAMAS EN EL LUGAR ADECUADO EN EL MOMENTO JUSTO

El pasado mes de agosto, dos Cougar operados por la Real Fuerza Aérea de los Países Bajos (RNLAf) partieron hacia el Caribe para lo que, aparentemente, iba a ser un entrenamiento rutinario. Sin embargo, las circunstancias llevaron al helicóptero y a su tripulación a una misión muy real.

Texto: Alexandre Marchand – Fotos: RNLAf



“Nos entrenamos con regularidad, también para cumplir con los requisitos de certificación del Grupo Anfibio de la Fuerza de Respuesta de la OTAN (NRF ATG)”, explica el teniente coronel Jorik ter Veer, que dirige el Escuadrón 300 de la RNLAf. “Este año fuimos al Caribe, una región del mundo que a menudo se ve afectada por catástrofes naturales. Pronto nos dimos cuenta de que fue un acierto ir allí preparados para cualquier contingencia”.

PERFECTAMENTE PREPARADOS

A finales de agosto, dos helicópteros AS532 U2 Cougar embarcaron en el Johan de Witt, un buque de asalto anfibio del tipo LPD (landing platform dock) de la Real Marina Holandesa. Las dos aeronaves están equipadas para misiones de transporte y forman parte de los cinco Cougar de la RNLAf (de los 12 en servicio) equipados para operaciones embarcadas en el mar. El destacamento estaba formado por 27 personas de un total de 550 efectivos del barco. Entre finales de agosto y comienzos de septiembre, cuando el Johan de Witt se dirigía a su área de operaciones, el huracán Dorian golpeó a las Bahamas con dureza. Dorian, un huracán de categoría 5, ha sido uno de los más fuertes jamás registrados en el Atlántico con vientos de casi 300 km/h. La mayor catástrofe natural que ha azotado las Bahamas dejó un terrible rastro



1: Durante la misión de dos semanas, la RNLAf transportó 5.000 litros de combustible a las islas.
2: Estos dos helicópteros Cougar están equipados para operaciones embarcadas.
3: El secretario general de Naciones Unidas voló a bordo de los Cougar para ver por sí mismo la magnitud de la devastación.

LA MISIÓN EN LAS BAHAMAS EN CIFRAS

- 2 semanas
- Personal militar: 550 de los Países Bajos, 50 de Francia y 50 de Alemania
- 6 buques y 4 lanchas
- Helicópteros: dos AS532 U2 Cougar
- 53 de horas de vuelo
- 2 operaciones de evacuación médica

de destrucción a su paso, provocando 60 muertos y cientos de desaparecidos. Más de 70.000 personas se quedaron sin hogar. La llamada de socorro de las autoridades locales llegó a oídos del Gobierno holandés, que decidió convertir las maniobras de entrenamiento del Johan de Witt en una misión de ayuda real. El buque cambió rápidamente de rumbo hacia Curazao para recoger a más soldados, también franceses y alemanes, antes de partir hacia las Bahamas.

IMPOSIBLE DE OLVIDAR

A su llegada, el Johan de Witt no pudo atracar debido a la fuerte marejada, por lo que los helicópteros tuvieron que transportar el cargamento de ayuda hasta la orilla. “Nos encontramos con una isla devastada por el huracán con una gran necesidad de agua, alimentos, suministros médicos, combustible y electricidad”, añade el teniente coronel ter Veer. Los Cougar encadenaron vuelos del barco a tierra firme transportando la ayuda en las cabinas y con eslingas. Dichos helicópteros también se equiparon para realizar evacuaciones médicas y misiones de izado. El propio secretario general de Naciones Unidas voló a bordo para ver por sí mismo la magnitud de la devastación. “No paramos de volar, algunos días estuvimos en el aire diez horas”, recuerda el teniente coronel ter Veer. “Los mecánicos trabajaron intensamente para asegurar una disponibilidad extraordinaria y, en las dos semanas que estuvimos allí acumulamos 53 horas de vuelo, transportamos 5.000 litros de combustible y 5.500 kg de productos básicos. Dejando estas cifras a un lado, gracias a estos dos Cougar tuvimos el inmenso privilegio de proporcionar ayuda eficaz a personas necesitadas. Fue una misión que nunca olvidaremos”.

ALGUNAS OBRAS EXTRAORDINARIAS NECESITAN UNA AYUDITA DESDE EL CIELO.



**FLY
WE MAKE IT**

Conocido en el mundo entero por su capacidad para trabajar en los entornos más duros y hostiles del planeta, el H125 ha demostrado con creces ser el helicóptero ideal para todas las tareas inimaginables de trabajo aéreo. Capaz de resolver cualquier imprevisto, ya sea en la inspección de líneas eléctricas, en la lucha contra incendios, o en operaciones con carga externa, en montaña o calor extremo, el H125 lo tiene todo bajo control.

Confianza. We make it fly.