

No. 119 - ABRIL 2020

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

MISIÓN

**H160: Cuenta atrás
para la primera entrega**

SIN LÍMITES

**CityAirbus reinventa
el vuelo vertical**

SERVICIOS

**Bienvenidos
a AirbusWorld**

**H225
Versatilidad
sin límites**



100 MILLONES DE HORAS DE VUELO

La flota de helicópteros Airbus marcó el hito de las 100 millones de horas de vuelo a principios de 2020. A la cabeza se sitúa la familia Ecureuil, que ha acumulado 35 millones de horas. En cuanto al tipo de misión, la flota civil destaca con 74 millones de horas frente a las 26 millones de la flota militar. Donde más horas vuelan es en Europa (40 millones) y en Norteamérica (26 millones). #thanks100Million a todos los clientes de Airbus que han permitido alcanzar este hito histórico.

© Anthony Pecchi



© DRF

LA NASA ENCARGA TRES H135

La Administración Nacional de la Aeronáutica y del Espacio de EE.UU. (NASA) ha encargado tres H135 en lo que supone la primera relación comercial entre el programa espacial de EE.UU. y Airbus Helicopters. Los H135 se operarán desde el Centro Espacial Kennedy en Florida para realizar diversas misiones, como la vigilancia de seguridad durante el lanzamiento de cohetes, los servicios médicos de emergencia y el transporte de pasajeros. Está previsto que dos de los helicópteros se entreguen a finales de este verano y el tercero, a principios de 2021.



© C. Keller

DRF LUFTRETTUNG AMPLÍA SU FLOTA DE H145 Y H135

Airbus Helicopters y DRF Luftrettung han firmado un contrato para la compra de 15 nuevos H145, tres H135 y para el retrofit de los 20 H145 actuales a la versión de cinco palas. La flota de H145 del proveedor alemán de servicios médicos de emergencia en helicóptero (HEMS) alcanzará los 35 helicópteros y convertirá a esta compañía en el mayor operador del H145 de cinco palas del mundo. El contrato, realizado en 2019, también renueva el acuerdo Hcare smart de DRF que prevé el soporte completo de piezas por hora de vuelo para toda la flota de DRF durante los próximos ocho años.



© PAD

RACER: LA PRIMERA CAMPAÑA EN EL BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES ES DECISIVA

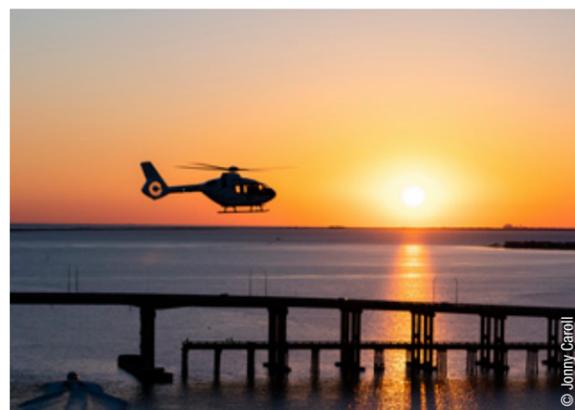
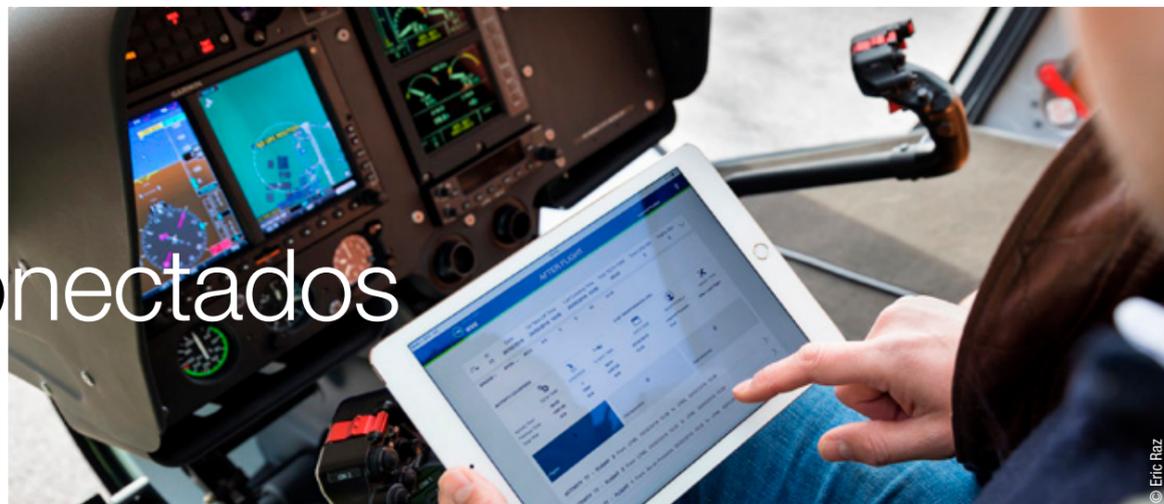
El motor Aneto-1A que se instalará en el demostrador de alta velocidad RACER se sometió a sus primeros ensayos en el banco de pruebas de Safran Helicopter Engines en febrero de 2020. Este paso es importante para el desarrollo del demostrador, ya que el motor es un elemento clave para conseguir el objetivo de lograr una alta velocidad reduciendo el impacto ambiental. Con una potencia de 2.500 shp, el Aneto 1A permite utilizar un nuevo sistema eléctrico de encendido, desarrollado específicamente por Airbus Helicopters y diseñado por Safran Aerosystems. El propósito de este generador es aumentar la fiabilidad de las secuencias de encendido del motor y optimizar algunas fases operativas (parada del motor, ciclos de mantenimiento, etc.).

Innovador

MÁS DE 1.000 HELICÓPTEROS COMPARTEN DATOS CON AIRBUS HELICOPTERS

En poco más de un año, se ha duplicado el número de helicópteros que comparten sus datos de vuelo y de mantenimiento con Airbus Helicopters. Este incremento supone un avance en la creación de un ecosistema de helicópteros conectados donde se comparten y analizan datos de diferentes fuentes para ayudar a otros operadores a interpretar sus datos y obtener un valor añadido en su actividad.

Conectados



LA FUERZA AÉREA DE TAILANDIA, ESCOGE EL H135 PARA EL ENTRENAMIENTO MILITAR

Airbus Helicopters ha recibido un pedido de seis helicópteros de entrenamiento militar H135 de la Real Fuerza Aérea de Tailandia para ampliar su programa de formación de pilotos. Estos H135 son los primeros helicópteros de entrenamiento militar encargados por la Real Fuerza Aérea de Tailandia y se utilizarán para diferentes misiones de formación, como el entrenamiento de vuelo de principiantes. Los aparatos se unirán a la actual flota de H225M de la Real Fuerza Aérea Tailandesa, lo que situará la flota Airbus en 18 unidades.

NUEVO PESO BRUTO ALTERNATIVO PARA EL H135

Los helicópteros H135 con el nuevo peso bruto alternativo (AGW) se benefician de un aumento de 120 kg (265 lb) de peso al despegue y carga útil. Este incremento también se puede emplear para ampliar el alcance hasta 75 NM o la autonomía hasta 40 minutos en condiciones normales. El nuevo AGW será certificado por la EASA y la FAA en 2020 y podrá introducirse como retrofit en todos los H135 con Helionix.



CUATRO H160 PARA MISIONES DE BÚSQUEDA Y RESCATE DE LA MARINA FRANCESA

La Dirección General de Armamento (DGA) francesa suministrará cuatro H160 a la Armada de ese país para misiones de búsqueda y rescate a través de una alianza con Airbus Helicopters, Babcock y Safran Helicopter Engines. La Armada francesa comenzará a operar estos helicópteros en 2022 por un periodo de diez años.

08

PANORAMA

La actualidad de Airbus Helicopters en cifras

18

A CIELO ABIERTO

Un NH90 de las FAMET realiza ejercicios de formación

20

MISIÓN

Rescate en montaña con el H135 en España

22

MISIÓN

H160: Cuenta atrás para la primera entrega

26

MISIÓN

El H175 en el Mar del Norte

09

INFORME

Versatilidad sin límites



© Anthony Pecchi

28

SIN LÍMITES

CityAirbus reinventa el vuelo vertical

30

MISIÓN

El H135 en Australia

32

SERVICIOS

Bienvenidos a AirbusWorld



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.



© Dianne Bond

Bruno Even, CEO de Airbus Helicopters

“Los equipos de Airbus Helicopters se están movilizado para mantener la continuidad de nuestras misiones.”

Desde hace algunas semanas, nos estamos enfrentando a la pandemia de COVID-19, que está afectando al mundo entero y avanza rápidamente en algunos países. Sabemos que muchos de ustedes están luchando en estos precisos momentos contra la pandemia con sus helicópteros para proteger la población. Hemos visto los servicios SAR y EMS trasladar pacientes sin descanso; las fuerzas armadas movilizar sus helicópteros para aliviar la carga de hospitales desbordados; aeronaves transportando mercancías sanitarias de primera necesidad, y helicópteros policiales vigilando que todos respetamos las consignas gubernamentales de aislamiento. El bienestar de la población es, sin duda, la prioridad de todos y cada uno de nosotros en estos momentos. En nombre de todo el personal de Airbus Helicopters, les damos las gracias y le mandamos todo nuestro afecto a todos aquellos que se batan contra el virus en primera línea. Porque sabemos hasta qué punto su trabajo es esencial, los equipos de Airbus Helicopters se están movilizado para mantener la continuidad de

nuestras misiones al máximo en las actuales circunstancias con el fin de dar apoyo a sus operaciones. Pero también sabemos que hay muchos otros clientes cuyas actividades se han visto drásticamente limitadas por la crisis del COVID-19. Algunos operadores han tenido que dejar de volar prácticamente por completo. Nuestro deseo es estar a su lado más que nunca, escuchando y encontrando soluciones juntos para ayudarles a capear el temporal. Porque esta es la única manera de vencer en esta crisis: unidos. Las actuales circunstancias nos muestran hasta qué punto nuestro planeta es hoy en día global e interdependiente. Si podemos sacar algo positivo de esta situación, será justamente la solidaridad que están mostrando tantas personas en todo el mundo. En nombre de todos los que formamos parte de Airbus Helicopters, les agradezco su lealtad y su confianza tanto en los buenos tiempos como en los tiempos de dificultad que ahora estamos atravesando. Por favor, cuidense y cuiden a los que están a su alrededor.

35

AÑOS DE PBH

El primer contrato de PBH (parts by the hour) se firmó en 1985, hace 35 años.

3.015.100

horas de vuelo registradas en 2019 con helicópteros Airbus en todo el mundo.

13 H225

Los Guarda Costas de Japón han pedido dos H225 suplementarios, lo que aumenta su flota de H225 hasta las 13 unidades.

3.093

OPERADORES

en 152 países utilizan helicópteros Airbus, entre ellos, 97 Fuerzas Armadas de todo el mundo.

1^{er} ACH

EN LA REGIÓN DEL PACÍFICO

En 2019 se entregó un nuevo ACH135 a un cliente de lanzamiento con sede en Melbourne (Microflite) que ofrece vuelos chárter de lujo en Australia.

Dos simuladores de vuelo en operación en Malasia.

El Centro de Simulación de Airbus Helicopters (AHSC) de Malasia incorpora dos simuladores de vuelo para los helicópteros de los tipos AS365 N3/ N3+ y H225/H225M. Ambos cumplen las especificaciones FFS B y el nivel FTD 3 de la EASA.

54%

CUOTA DE MERCADO

Airbus Helicopters ha sido el líder del mercado civil y paraestatal con un 54% de cuota de mercado en 2019.

27 H145

VUELAN EN ITALIA

22 de los 27 H145 de Italia están configurados para misiones EMS. Existen 53 bases EMS en todo el territorio italiano.

1.350

helicópteros Airbus vuelan en Latinoamérica.

1.600 H125 y AS350

realizan trabajos aéreos en el mundo y han acumulado 10,6 millones de horas de vuelo.

Versatilidad sin límites

Versátil. Potente. Los adjetivos asociados al H225 han llegado a definir algo más que las capacidades operativas de este helicóptero pesado. También podrían describir su adaptación para otras misiones civiles y su capacidad para reposicionarse.

Texto: Heather Couthaud



© Anthony Pecchi

E

El H225 se ha utilizado en diferentes misiones, desde la lucha contra incendios hasta la búsqueda y el rescate (SAR) y su capacidad para transportar 19 pasajeros con 600 NM de alcance, así como su robustez y su potencia, lo convirtieron pronto en indispensable en el sector Oil & Gas.





© A. Pecchi

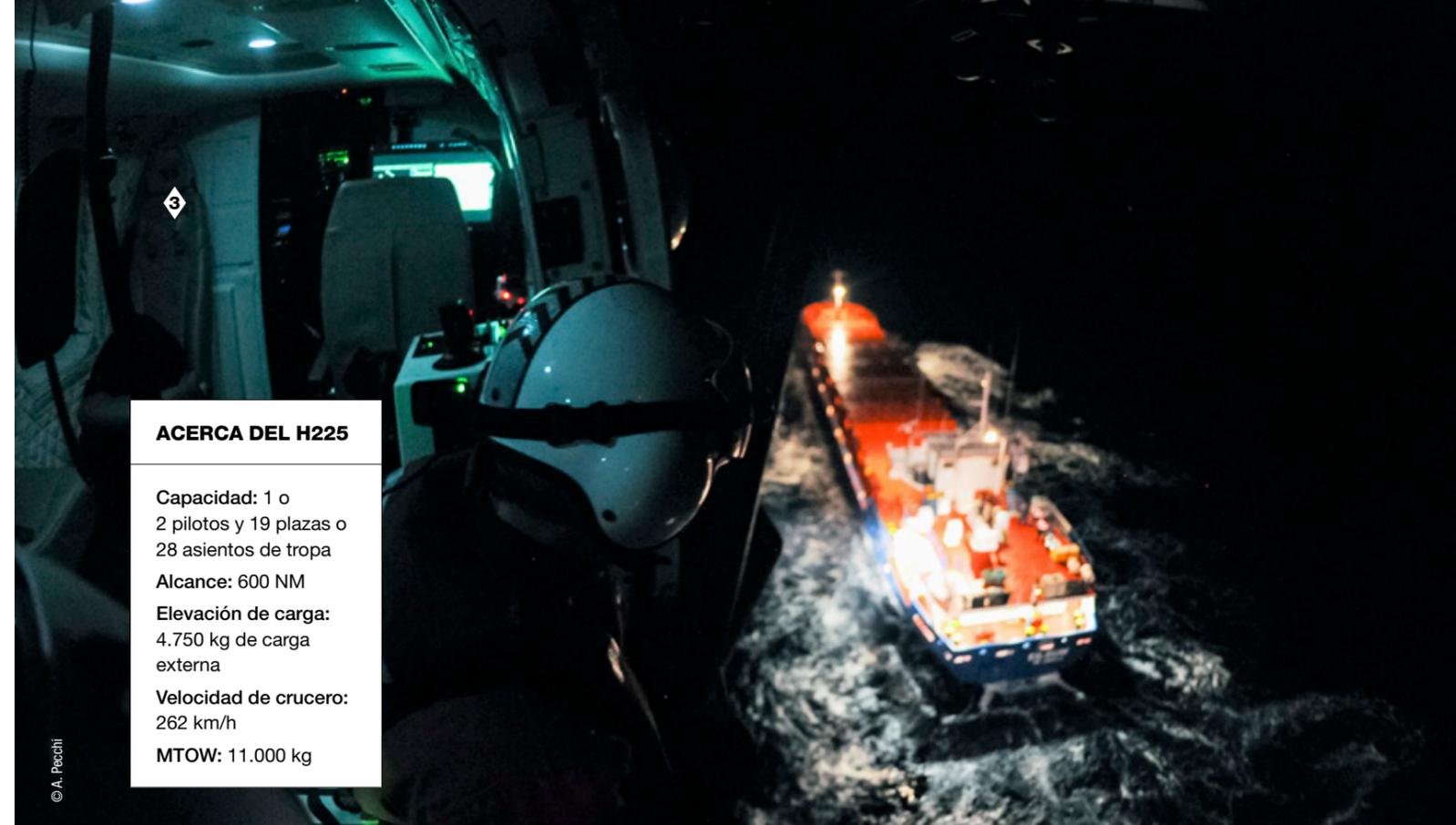
1

→ En la actualidad, con el sector del petróleo en plena crisis, el H225 ha sabido reposicionarse para conquistar nuevos mercados civiles, demostrando toda su versatilidad.

NUEVOS SEGMENTOS, NUEVOS RETOS

Aunque el H225 sigue presente en el sector del Oil & Gas, especialmente en Asia y Latinoamérica con 18 H225 unidades, este aparato se está comprando, reconfigurando y reasignando para trabajos complejos en otros segmentos –algunos completamente nuevos– gracias a su versatilidad y a su disponibilidad inmediata.

De los 118 H225 que se empleaban anteriormente en operaciones de Oil & Gas, se han firmado contratos de reasignación para 58 de ellos con el objeto de reconfigurarlos para trabajos aéreos, servicios públicos, búsqueda y rescate y actividades militares. En estos momentos ya están en servicio 31. Adicionalmente, se están negociando contratos similares para más de 30. Estos H225 reconvertidos se destinan a nuevos clientes en todo el mundo: 21 aparatos irán a Ucrania y 22 a EE.UU., donde uno de ellos se utilizó hace unos meses en las tareas de ayuda en las Bahamas durante el huracán Dorian a través del operador Air Center Helicopters. Otros están al servicio de las Fuerzas Armadas de EE.UU. para



© A. Pecchi

ACERCA DEL H225

- Capacidad:** 1 o 2 pilotos y 19 plazas o 28 asientos de tropa
- Alcance:** 600 NM
- Elevación de carga:** 4.750 kg de carga externa
- Velocidad de crucero:** 262 km/h
- MTOW:** 11.000 kg

el traslado de pasajeros, el entrenamiento de las fuerzas de operaciones especiales, la transferencia de material entre buques y las misiones de evacuación de heridos. Otros H225 se van a destinar a China, Islandia y España para actividades de SAR, Guardia Costera y otras misiones paraestatales.

UNA SOLUCIÓN PARA CADA NECESIDAD

La explicación para el auge del H225 radica en su capacidad para adaptarse a cualquier necesidad. Fuera de las operaciones de Oil & Gas, está conquistando otros segmentos civiles gracias a su capacidad de carga (4.750 kg de carga externa), su idoneidad para todo tipo de climas y su velocidad de crucero (262 km/h). Se ha desarrollado un cañón de agua de 2.270 litros para colaborar en las operaciones de extinción de incendios y también figuran entre sus tareas frecuentes en el ámbito civil el transporte gubernamental, y las misiones SAR. La recuperación del H225 también se debe en gran medida a su excepcional disponibilidad. Entre los H225 en servicio dedicados al Oil & Gas, la norma es una tasa de disponibilidad del 95%. Esto se traduce en más aeronaves en servicio que nunca, como atestigua el aumento del 20% en las horas de vuelo de la familia H225 durante el año 2019, 44.300 horas en total.

PREPARADOS, LISTO, ¡YA!

El mercado de reconversión del H225 se caracteriza por la necesidad de responder a oportunidades a corto plazo, lo que requiere una capacidad de reacción inmediata de Airbus. El tiempo de entrega es a menudo exigente, ya que los clientes esperan recibir sus helicópteros al cabo de unos pocos meses tras realizar el pedido en firme. “Para cumplir con estas expectativas, a menudo lanzamos proactivamente modificaciones, adelantándonos a futuras ventas. Estas modificaciones exigen proveer al H225 con nuevos equipos para que el helicóptero pueda realizar su futura misión”, afirma Christoph Zammert, Executive Vice President of Customer Support & Services en Airbus Helicopters. Ya se han realizado adaptaciones para SAR, servicios públicos (con MPAI), eslinga de carga, plegado de palas, grúas, kits de ahorro de peso, conversiones FAA y descongelación de palas. En algunos casos, Airbus Helicopters ha reconvertido un aparato nuevo en tan solo tres meses. Apoyar a los nuevos clientes una vez que han recibido su nuevo helicóptero es también un factor clave del éxito: alrededor del 75% de la flota de H225 en servicio está cubierta por un contrato de soporte global HCare.

1: Jesús Lucas Ayuso, operador de grúa de operaciones SAR con el H225.

2: Hay normalmente 360 personas trabajando en la FAL del Super Puma en Marignane, Francia.

3: Babcock tiene dos H225 para operaciones SAR en Galicia, España, uno en Coruña desde 2014 y el otro en Santiago de Compostela desde 2018.

EL H225/H225M EN CIFRAS

- Alrededor de 230 H225 y H225Ms en servicio a día de hoy
- La mayoría en Europa, Latinoamérica y el sudeste asiático
- 29 pedidos de la familia Super Puma en 2019 en comparación con 17 en 2018
- 700.000 horas de vuelo

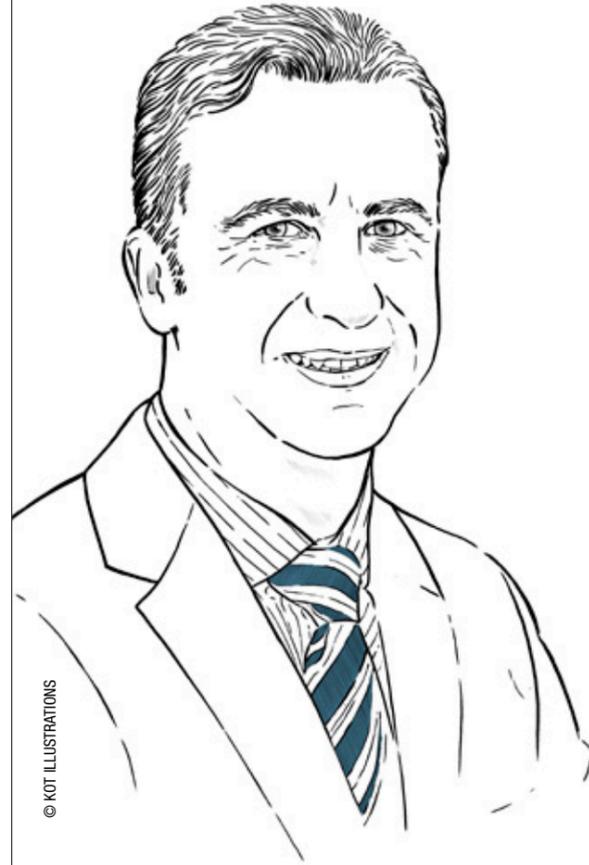


© Airbus Helicopters

2

Super Puma: presente hasta 2050

El H225 se sitúa en el núcleo de una estrategia que incluye la totalidad de la familia de Super Puma. Rotor ha hablado con Michel Macia, responsable del programa Super Puma en Airbus Helicopters.



© KOT ILLUSTRATIONS

¿CUÁL ES EL FUTURO COMERCIAL DEL H225?

Michel Macia: Estamos seguros de que el H225 tiene todavía muchos años por delante. Ha demostrado ser una aeronave muy versátil, como prueba la actual actividad de reconversión: la mitad de las aeronaves inmovilizadas tras la crisis del petróleo y el gas tienen ahora nuevos propietarios. El reciente y continuo éxito del Super Puma en términos de ventas nos da la confianza de que todavía hay potencial de crecimiento para el H225 y para su versión militar, el H225M. Creemos que el helicóptero seguirá volando hasta bien entrado el año 2050 y que seguiremos fabricándolos en 2030. Por eso, seguimos analizando con nuestros clientes las futuras alternativas de actualización, para poner al día los aparatos actuales dotándolos de mayores niveles de rendimiento, conectividad y capacidad de misión.

¿PUEDE DECIRNOS ALGO MÁS SOBRE ESTAS FUTURAS ACTUALIZACIONES?

M.M.: Entre otras mejoras, estamos desarrollando y calificando un nuevo cockpit digital para el H225M, que aportará ergonomía y una mejor

comprensión de la situación a la tripulación. La nueva aviónica incluye cuatro pantallas de gran tamaño (8x10 pulgadas, las mayores en esta categoría de aeronaves) con alta resolución ampliada, un sistema electroóptico mejorado, un monitor para el mapa digital y un resumen de la situación exterior, entre otras muchas mejoras. La versión civil también dispone de una nueva disposición de 19 asientos con dos asientos más orientados en sentido del vuelo, un sistema mejorado de alerta de tráfico y evasión de colisión TCAS II junto con el piloto automático digital en 4 ejes de doble canal para mejorar la seguridad operativa, algo muy valorado por los clientes. El H225 satisface las misiones más exigentes de servicio público y búsqueda y rescate gracias a los modos superiores del piloto automático para SAR, la instalación para vuelos en condiciones de hielo, un moderno sistema electroóptico, un mapa digital dinámico, una eficiente disposición de la cabina para SAR y la el mejor ratio de consumo de combustible para largos recorridos de su categoría. Todas las versiones vienen con una cámara en la cabina y en la cola para así contar con una mayor visibilidad.

¿CÓMO CONTEMPLA EL FUTURO DEL PROGRAMA?

M.M.: Hemos asumido fuertes compromisos industriales para garantizar el incremento de la actividad en el programa. En septiembre de 2018 iniciamos la construcción de una tercera línea de montaje en nuestra planta de Marignane siguiendo los modelos flexibles de otras de nuestras FAL para incorporar la producción tanto del H215 como del H225. Empezamos desde cero, pero hoy con esta nueva línea contamos con 360 trabajadores de producción, todas las funciones de soporte esenciales para su éxito y ensambla ocho aeronaves al mismo tiempo. De acuerdo con nuestra nueva estrategia industrial, los subconjuntos del helicóptero se fabrican en centros de excelencia antes de ser ensamblados totalmente en Marignane. La FAL también dispone de un shopfloor digital y de herramientas conectadas como el HoloLens para la realización de maquetas digitales. En resumen, puedo afirmar que estamos invirtiendo sin fisuras en este programa.

“Seguiremos fabricando el H225 en 2030”.

Michel Macia, responsable del programa Super Puma



© Anthony Pecchi

Una jornada de trabajo

Plus de 300 H225/H225M ont été construits. Jusqu'à présent, plus de 300 H225/H115M ont été construits et ont dépassé les 700.000 heures de vol autour du monde. En la actualidad, operadores de todo el mundo lo emplean en las misiones más exigentes. Un vistazo.

Trabajo aéreo: la solución versátil de elevación de cargas pesadas

La capacidad de carga pesada del H225 (4,75 toneladas) es una ventaja en el trabajo aéreo, mientras que la visualización en tiempo real de los márgenes de potencia y un vehicle monitoring system de primer nivel ayudan a los pilotos en los momentos críticos. Con una resistencia excepcional, el H225 es el único helicóptero certificado de clase C para operaciones con gancho.

Extinción de incendios: más tiempo contra las llamas

El largo alcance del H225 (>600 NM) es una ventaja para llegar al fuego y permanecer el tiempo suficiente para ayudar a apagar las llamas. Los equipos específicos incluyen un tanque en la parte inferior, kits de bombeo de agua con un cañón de agua extintor o el Simplex Aerospace SkyCannon, adaptado perfectamente para extinguir incendios en áreas metropolitanas. Además de luchar contra los incendios, el H225 también puede llevar 19 bomberos al lugar de los hechos y traerlos de vuelta, y permite su reconfiguración para otras misiones fuera de la temporada de incendios, incluyendo el traslado de pasajeros.

Búsqueda y rescate: solución de largo alcance en cualquier condición meteorológica

En sus funciones de búsqueda y rescate, su cabina más grande ofrece suficiente espacio para los

rescatadores, mientras que la tripulación de vuelo puede utilizar los modos SAR con patrones de búsqueda y una transición automática a vuelo estacionario. La Guardia Costera de Japón opera nueve H225 y dos AS332 para actividades de guarda costas, de seguridad y de ayuda en caso de catástrofes, gracias a su capacidad de volar en diversas condiciones meteorológicas del H225.

Transporte privado y gubernamental: un confort excepcional

El H225 puede acomodar hasta 11 pasajeros con un confort excepcional. Elegido por jefes de Estado y Gobierno por sus excelentes cualidades, entre sus características figuran su alta velocidad de crucero, su bajo nivel de ruido y su muy reducido nivel de vibraciones (sistemas de control de reducción de vibración doblemente activos), además de su espacio en cabina.

La gran capacidad de personalización del H225 incluye una cabina con uno o dos ambientes, amplias butacas, una mesa plegable, una cocina, un baño y una amplia selección de elegantes materiales.

H225M: un helicóptero probado en combate

El H225M, un activo militar auténticamente polivalente y versátil, permite que las Fuerzas Militares se desplieguen donde y cuando sea necesario. Este helicóptero opera desde barcos y desde tierra, incluso cuando existe hielo, y funciona en todo tipo de condiciones meteorológicas, además de ofrecer compatibilidad con gafas de visión nocturna. Su excepcional alcance de 700 NM puede ampliarse gracias a la posibilidad de reabastecimiento aéreo o en vuelo estacionario.



LO CUENTAN LOS CLIENTES



© Patrick Penna

Wang Zhenfeng,

director del Equipo de Rescate Aéreo N.º 1 del Mar del Norte, Ministerio de Rescate y Salvamento del Ministerio de Transportes de China.

“Las principales ventajas del H225 son su mayor capacidad de carga útil y su capacidad de carga externa con eslinga, su avanzado sistema de piloto automático y su modo de búsqueda y rescate, que nos permiten tener una respuesta rápida y garantizan el índice de éxito de nuestras misiones, especialmente las que son a gran escala. Exploraremos proactivamente nuestras capacidades operativas en la búsqueda y el rescate en islas, carreteras, catástrofes naturales, exploración de cruceros y lucha contra incendios forestales aprovechando plenamente el excelente rendimiento del H225 en China”.

Chen Guoquan,

director del Equipo de Rescate Aéreo N.º 1 del Mar del Sur, Ministerio de Rescate y Salvamento del Ministerio de Transportes de China.

“Estamos operando el H225 en varias misiones, como la búsqueda y el rescate tanto en tierra como en el mar, vuelos turísticos y exploración petrolera. Como helicóptero maduro, el H225 es uno de los aparatos civiles más avanzados del mundo. El H225 puede cumplir los exigentes requisitos de las misiones de búsqueda y rescate en alta mar con diversas características excepcionales, como un alto margen de potencia, un excelente sistema de piloto automático, una gran capacidad de carga útil y un mayor alcance. Como helicóptero pesado, el H225 es una buena opción para una flota de búsqueda y rescate aéreo potente que dispone de otros helicópteros medios y ligeros y de aeronaves de ala fija. Hemos acumulado experiencia principalmente en tres áreas del H225 que incluyen la capacidad operativa, el mantenimiento y la formación. Hemos mejorado nuestras capacidades operativas relativas a varias misiones, como la elevación de cargas a baja altitud en el mar, la búsqueda y el rescate en las duras condiciones meteorológicas de los tifones, así como el servicio a plataformas marítimas de Oil & Gas, la exploración aérea y la extinción de incendios forestales. En cuanto al mantenimiento, hemos operado el H225 durante 10 años y hemos obtenido capacidades de inspección de 1.200 horas y de 8 años para el H225. En cuanto a la formación, hemos establecido un sistema integral de cursos teóricos y de mejora de los estándares prácticos de pilotos y técnicos”.



© Patrick Penna



© Dianne Bond

John Bean,

Chief Operations Officer de ACHI

“Muchas compañías que estábamos valorando para llegar a acuerdos tenían aeronaves muy viejas, de unos 30 o 40 años. Esta situación estaba afectando a su fiabilidad y a su capacidad para satisfacer las necesidades de los clientes. Por lo tanto, 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 claves para la satisfacción del cliente. En este sentido, el H225 es excepcional.

Gracias a la disponibilidad de estas aeronaves, por el declive del sector del Oil & Gas, pudimos adquirir un número bastante importante y convertirlas de una configuración offshore a una más adecuada para el trabajo de servicios públicos, con capacidades como ganchos de carga externos, grúas de rescate, una cabina adaptada NVG, etc. Esta conversión permitió a nuestros helicópteros realizar toda una nueva serie de misiones que, anteriormente, solo estaban al alcance de los clientes militares del H225. Airbus tenía mucha experiencia en esta tarea porque conocía bien la variante militar del H225, pero adaptarlos fue un pequeño desafío de ingeniería, ya que la lista incluía alrededor de doce modificaciones. Afortunadamente, nuestra relación con Airbus se ha compensado con creces, ya que nos han proporcionado la ingeniería y el apoyo técnico junto con su centro de MRO.

La estrategia de ACHI para el futuro es diversificar. Queremos asegurarnos de que estamos en, al menos, cinco o seis mercados diferentes, además del apoyo marítimo a la Marina de los EE.UU. Estamos ampliando nuestras actividades para incluir la recuperación de personas y a la evacuación de heridos, la extinción de incendios y las operaciones de construcción. El H225 es un elemento clave en esta diversificación. No existen demasiados aparatos de carga pesada y gran tamaño como el H225 que sean modernos, tengan buen nivel de alcance y de carga útil, y que sean sostenibles. Ahí es donde el H225 es excepcional. Contemplamos que cubra un 75% de la ampliación en estos nuevos sectores”.

Jesus Hernández Bravo,

Piloto de H225 y responsable de Operaciones en Vuelos SAR de Babcock

Tener el mismo helicóptero en La Coruña y en Santiago nos aporta muchas sinergias en cuanto a utillaje, mantenimiento y personal. El de Coruña tiene un tiempo de respuesta inmediata, sobre unos 15 minutos, mientras que el de Santiago se emplea más bien en evacuaciones y búsquedas programadas con un tiempo de respuesta de menos de 45 minutos. En 2019 se utilizaron en 69 misiones rescatando a un total de 51 personas.

El H225 es el único helicóptero que puede llegar a 200 MN. Por eso, era fundamental tener una segunda aeronave de las mismas características cerca para reforzar nuestra capacidad de respuesta de largo alcance en cualquier condición meteorológica. También, este segundo helicóptero podría ser necesario en los rescates de un mayor número de personas... aunque por ejemplo, hace unos meses llevamos a cabo la evacuación de 23 personas del buque Blue Star, encallado en las rocas, con el H225... ¡en una sola rotación!

Si preguntas en nuestra base lo que más aprecian del H225 tanto los pilotos como los rescatadores y operarios de grúa, seguramente dirán que es el comportamiento del H225 con mal tiempo, cuando hay olas que alcanzan los diez metros... algo que no es tan raro en nuestra región. El H225 nos ofrece mucha estabilidad; los automatismos nos ayudan mucho, y el piloto automático en modo SAR es realmente fiable. ¡Sé de algún piloto que ya no quiere volar en otro helicóptero!”



© Anthony Pecchi

Un NH90 de las FAMET
realiza ejercicios de formación.





Texto y fotos: Francisco Francés

La Guardia Civil cuenta desde hace algo más de un año con un H135 con el que realiza rescate en los Pirineos. En los meses de invierno, las estaciones de esquí se llenan de deportistas y turistas, y la actividad de socorro aéreo es muy elevada.

“Una de las mejoras del H135 con respecto al EC135 P2+ es el aumento de prestaciones en condiciones Hot&High.”

Brigada Valcarcel, piloto de la UA Huesca

El domingo amanece con nubes altas en la zona central del pirineo aragonés. Es marzo y la nieve invita a los esquiadores a disfrutar del macizo pirenaico. A las 14:30 suena el teléfono del Comandante Rodríguez, hoy Tte. Coronel Jefe de la *UA Huesca de la Guardia Civil. En el primer vistazo al número entrante tiene claro que han de movilizarse. Sin demora la tripulación, el especialista de mantenimiento y el médico del 061 se ponen en marcha.

“Dada nuestra zona de responsabilidad los fines de semana suelen ser movidos para nosotros por la afluencia masiva de esquiadores y montañeros”, cuenta el Comandante mientras se prepara para el vuelo. En menos de 7 minutos el Cuco, indicativo radio del helicóptero, está en el aire.

A bordo la doctora comprueba que todo el equipo está correcto. “El hándicap inicial al que nos enfrentamos es el déficit de información sobre el

estado del herido. Tenemos que estar preparados para enfrentarnos a diversos escenarios” explica. Parece que se trata de un esquiador que ha caído desde varios metros y se encuentra inmóvil. Por el momento no hay más datos.

PRESTACIONES MEJORADAS

“Una de las mejoras del H135 con respecto al EC135 P2+ es el aumento de prestaciones en condiciones Hot&High. En verano tenemos que volar a más de 20 grados por encima de los 10.000 pies. En el desarrollo de nuestro trabajo, que realizamos siempre en altura y en condiciones como la de este rescate, llevamos al helicóptero a situaciones límite para poder salvar una vida” explica el Brigada Valcarcel, piloto de la UA Huesca. Tras un breve vuelo de 20 minutos, el H135 toma tierra para recoger a dos especialistas y vuelve a despegar rumbo a la zona del accidente localizada

a más de 7.900 pies. A bordo hay seis personas con sus equipos.

Los dos especialistas del GREIM* son perfectos conocedores de la zona y con la información que han recibido son capaces de facilitar unas coordenadas aproximadas a los pilotos. También tienen información más precisa sobre el accidentado: “Se encuentra semiconsciente, sufre un fuerte dolor en la espalda y no puede mover las piernas”.

En tan solo 10 minutos ya están ahí. Están volando por encima de los 8.200 pies, con vientos más fuertes, mientras que el techo de nubes, empujado por el viento, está bajando. Los esquiadores son identificados. Se encuentran en un corredor de hielo en forma de lengua de unos 70 metros de ancho, situado entre dos paredes verticales.

SEGURIDAD ANTE TODO

Los pilotos, analizando la zona y el viento han de decidir cómo actuar. Las condiciones hacen que se tome la decisión de realizar una aproximación hasta un punto por debajo del accidentado para dejar al equipo de rescate. Las condiciones de viento y el techo bajando, no hace seguro el rescate con grúa. Los rescatadores y la doctora saltan a tierra, y mientras el equipo médico se hace cargo del paciente, el comandante espera sobrevolando la zona. El techo de nubes continúa bajando rápidamente.



El primer diagnóstico parece indicar que el accidentado sufre una posible rotura de vertebras. “Este tipo de lesión hace muy complicada su evacuación bajo las condiciones que se han dado en este rescate” explicará posteriormente la doctora. El rescate tendrá que hacerse muy rápido ya que las nubes están cerrando la zona. El helicóptero va liviano solo con sus dos pilotos a bordo. Hace su aparición el WhiteOut ante el que las tripulaciones están más que acostumbrados y saben bien cómo actuar. Se posa en la nieve, y una vez estabilizado introducen al paciente en la cabina. Con todos a bordo el piloto levanta el paso y el helicóptero se pone ligero sobre los esquís. El H135 con todo el personal en su interior responde perfectamente a lo que se le pide y cogiendo velocidad y altura, sale del corredor de hielo y nieve rumbo a la base.

El herido fue evacuado al hospital provincial de Huesca donde se le realizaron los primeros tratamientos. Tras permanecer ingresado varios días fue trasladado a un hospital de Madrid donde pudo continuar su recuperación.

*UA: Unidad Aérea

** GREIM: Grupos de Rescate Especial de Intervención en Montaña

1: El H135 permite a la Guardia Civil incrementar su capacidad SAR.

2: El H135 transporta a bordo a un médico y a dos especialistas.

3: La Guardia Civil dispone ahora de más margen de seguridad en los vuelos a gran altura en las montañas.

H160 CUENTA ATRÁS PARA LA PRIMERA ENTREGA

Texto: Belén Morant – Fotos: Eric Raz



Con la próxima certificación del H160, su puesta en servicio está cada vez más cerca. Empresas como Shell ya han mostrado su interés por ser uno de los primeros usuarios de este helicóptero, diseñado para simplificar la tarea a los operadores, pilotos y pasajeros: la arquitectura optimizada del helicóptero facilita la accesibilidad de los equipos, el plan de mantenimiento se ha verificado exhaustivamente durante las campañas Operator Zero y se entrega con una documentación de mantenimiento en 3D muy intuitiva. Ya ha comenzado la cuenta atrás para entregar el primer H160, y es una buena ocasión para que varios operadores que participan en los vuelos de demostración compartan sus impresiones.



▲ General Bertrand Valette d'Osia, Comandante de la ALAT

“La primera sensación que me dio este vuelo es de facilidad a la hora de manejarlo. Hemos asistido a una demostración de las nuevas capacidades que ofrece este aparato, que sorprenderá a las tripulaciones de nuestra organización que todavía vuelan en helicópteros de la anterior generación (Gazelle y Puma). Hemos llevado a cabo una misión en una configuración un tanto inusual en la que hemos podido comprobar el valor añadido del piloto automático así como la calidad global del helicóptero, que dispone de un rotor capaz de responder perfectamente en todas las configuraciones.

La calidad y el confort en vuelo son impresionantes, especialmente la reducción del ruido y de las vibraciones. La extraordinaria

reactividad de los sistemas de a bordo ofrece al piloto una asistencia eficaz para hacer frente a las situaciones más delicadas, en particular, a la hora de gestionar los fallos.

La ergonomía de este aparato ayudará a nuestras tripulaciones en las diferentes fases del combate y les permitirá localizar rápidamente sus objetivos.

El Guépard⁽¹⁾ será el aparato intermedio entre el Tigre (nuestro helicóptero de combate) y el Caïman (el NH90, nuestro helicóptero de transporte). Complementará al Tigre y al Caïman con un abanico de misiones que, si bien es menos extenso, ofrece en todos los terrenos excelentes niveles de seguridad”.

(1) Guépard: nombre que le ha dado el Ejército francés a su H160M



→ **H160:
CUENTA ATRÁS
PARA LA PRIMERA ENTREGA**

Michal Schutty, ▶
CTO NHV, Bélgica/ Operaciones de petróleo y gas

“Mi experiencia a bordo del H160 ha sido excelente. Lo que más me ha sorprendido ha sido su bajo nivel de ruido, lo que resulta muy cómodo. Pienso que a los pasajeros que viajan con frecuencia en helicóptero les va a encantar, porque es un factor clave del confort en cabina. El nivel de vibración también es bastante menor que en otros tipos de helicópteros en los que he volado. Para los pilotos, la automatización del helicóptero ha alcanzado un nivel excepcional con funciones como el despegue automático del helipuerto y la recuperación automática de fallos de motor, así como la estabilización del vuelo en caso de pérdida de control. Estoy seguro de que les encantará volar este aparato equipado con un piloto automático y un sistema de aviónica de última generación.



El H160 podrá utilizarse sin duda en el Mar del Norte para desempeñar diversas misiones, pero, sobre todo, pienso en las operaciones de petróleo y gas por la importancia de la seguridad y el confort de los pasajeros. En algunos momentos no sentí absolutamente ninguna vibración, era como si estuviera volando en un avión de pasajeros.”

◀ **Matthew Munson,**
Heligroup, Reino Unido / Charter y VIP

“Este helicóptero es increíble. En el Reino Unido operamos el nuevo H135 para vuelos charter privados y VIP. Tras volar en el H160, pienso que es muy suave, muy confortable. Desde el punto de vista del piloto, tiene también una gran potencia y es muy fácil de maniobrar. Por todo ello, creo que nuestros clientes disfrutarían mucho de viajar en el H160. Me ha parecido muy sencillo de pilotar porque su aviónica Helionix es la misma que tenemos en nuestro H135, con lo que todos los sistemas son exactamente iguales. También son iguales tanto el mando cíclico como el colectivo, por lo que pilotarlo es muy sencillo después de haber pilotado nuestro H135. El nivel de ruido, incluso siendo un prototipo, es mucho menor del que esperaba. Pudimos quitarnos los cascos sin sentir un ruido excesivo. Probamos el nivel de vibración a diferentes velocidades –entre 100 y 170 nudos– y no notamos ninguna diferencia: es realmente impresionante. Claramente, se trata de un aparato muy bien diseñado.”



Stefan Verstraeten, ▶
Group CAMO Manager NHV, responsable
de Part M para Gran Bretaña y Bélgica

“Mi trabajo, junto con mi equipo, consiste en asegurar la aeronavegabilidad de los helicópteros manteniéndolos en unas condiciones que garanticen que pueden volar durante toda su vida útil. He notado con el H160 un gran avance en aspectos de mantenimiento. Lo que más me ha impresionado es que Airbus Helicopters está homologando el programa de mantenimiento y su filosofía utilizando las mejores prácticas en muchos aspectos. Así mejoran considerablemente los costes y las cargas para los operadores. Es estupendo ver cómo se están aunando los conocimientos de helicópteros y aparatos de ala fija para poner en común décadas de mejores prácticas que aportarán muchas ventajas a los operadores. Otro ejemplo es la filosofía del operador cero, que evita que el primer operador tenga que pasar por las inevitables dificultades que se suelen experimentar al poner en servicio una nueva aeronave. Para gran parte del mantenimiento que se realiza en las revisiones de bajo nivel, no se necesitan herramientas o equipos, solo es preciso realizar inspecciones y así, los operadores pueden ahorrar costes. Aporta una gran mejora respecto a otros helicópteros y a anteriores



programas de mantenimiento. El nuevo sistema interactivo de resolución de problemas, más similar al de los aviones comerciales de Airbus, también es un gran avance. También he observado mejoras de visualización en la plataforma que utilizan los ingenieros para llevar a cabo todo el mantenimiento, con la que pueden ver con más facilidad lo que está ocurriendo y a dónde tienen que dirigirse.”

◀ **Tilj Vuyk,**
propietario privado, Reino Unido

Pienso que es un helicóptero realmente bueno, fácil de pilotar, muy confortable y que ofrece una gran visibilidad. ¡Me encanta! Soy piloto y he tenido la oportunidad de aterrizar aquí y llevarlo de vuelta al aeropuerto. Cuando cogí los mandos, comprobé lo fácil de manejar que es. Al realizar mi primer despegue parecía que lo hubiera hecho desde siempre. Puede utilizarse para aviación privada porque es bastante grande, cualquiera lo puede pilotar y sus niveles de sonido y vibración son fantásticos. Me ha impresionado mucho... ¡Puede que me compre uno!” (ríe).



MAR DEL NORTE EL H175 EN SU TERRENO

Seleccionar el equipamiento adecuado es vital para lograr el éxito en el mar del Norte y, tal y como indican NHV y CHC Helicopter, operadores del sector del petróleo y el gas, el H175 ha demostrado su capacidad trasladando pasajeros y personal con seguridad a sus destinos.

Texto: Samantha Pitt

NHV

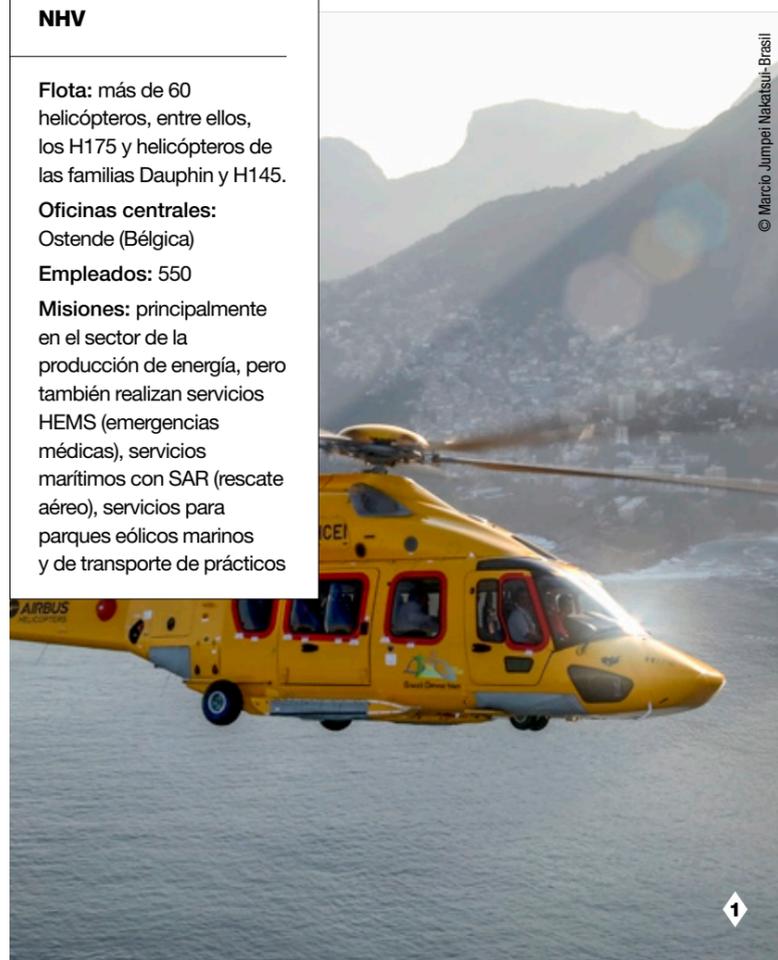
Flota: más de 60 helicópteros, entre ellos, los H175 y helicópteros de las familias Dauphin y H145.

Oficinas centrales: Ostende (Bélgica)

Empleados: 550

Misiones: principalmente en el sector de la producción de energía, pero también realizan servicios HEMS (emergencias médicas), servicios marítimos con SAR (rescate aéreo), servicios para parques eólicos marinos y de transporte de prácticos

© Marcio Jumpsai Nakatsui-Brasil



1

NHV, EL LÍDER DE LA FLOTA

“Los clientes desean un aparato que esté siempre listo para volar”, nos explica Jamie John, Base Manager de NHV en Aberdeen. “Quieren que realicen su misión a tiempo, que sean cómodos y silenciosos, y que ofrezcan una solución superior a la norma. El H175 tiene un buen rendimiento en todos estos aspectos, lo que permite a los clientes confiar en que sus pasajeros y su personal llegarán a su destino con seguridad, eficiencia y puntualidad”.

El grupo NHV fue el primer cliente del H175, y sus dos primeros aparatos se pusieron en servicio en diciembre de 2014. Ahora, operan trece H175 desde sus bases en Aberdeen (Escocia) y Esbjerg (Dinamarca). Con el H175 la compañía es capaz de cubrir el 90 por ciento de sus plataformas offshore en el mar del Norte.

“Es extraordinario para misiones offshore”, afirma el piloto de NHV Tom Willis. “Nos permite realizar las tareas que podríamos hacer con una flota de helicópteros pesados. Es una máquina muy estable, rápida y silenciosa, y es una gran ventaja que los pasajeros puedan disfrutar de gran visibilidad al exterior.

En la actualidad, NHV es el líder de la flota del H175 con 36.000 horas de vuelo. En 2019, Petrofac adjudicó a la compañía otro contrato a largo plazo para hacerse cargo de cuatro vuelos semanales de reemplazo de personal utilizando el H175 partiendo de la base de NHV en Aberdeen.

“Es perfecto para los pilotos”, manifiesta Eric Verhoogt, ingeniero de NHV. “Su vuelo es excelente, como el de un aparato de ala fija. Su accesibilidad también es

mejor que la de muchos helicópteros más antiguos. Como ingeniero, es un aparato realmente bueno para trabajar con él”, añade. “Es mucho más intuitivo”, destaca el piloto de NHV Neil Christie. “Es apasionante para alguien como yo, familiarizado con la tecnología, de la generación del iPad. Las ventanas permiten que entre mucha luz y ofrecen unas vistas excelentes”.

CHC, SEGURIDAD ANTE TODO

“Es un verdadero placer observar a las tripulaciones salir del H175 con su cara de satisfacción”, afirma Lee James, Regional Maintenance Manager/Deputy Operations de CHC Helicopter. “Les encanta volar en él por su nivel de automatización y por sus capacidades”.

CHC Helicopter opera cuatro H175 en el mar del Norte: uno en Norwich (Inglaterra) y tres en Aberdeen (Escocia) para operaciones marítimas del sector del petróleo y el gas. El último H175 que adquirieron fue el primer helicóptero Airbus con tarjetas de registro digitales, que realizan un seguimiento completo de la historia de las piezas críticas del helicóptero desde su fabricación hasta el final de su vida útil.

Uno de los elementos de seguridad que más valoran las tripulaciones es el paquete de aviónica avanzada Helionix del H175. Ofrece una asistencia incomparable al piloto a través de una intuitiva interfaz persona-máquina que mejora la seguridad general al reducir la carga de trabajo del piloto. “La diferencia radica en la excelente interfaz con el piloto automático de Helionix y de Airbus”, explica el capitán Maxine Ackerley de CHC Helicopter. “De un vistazo puedes encontrar todo lo que necesitas”, añade.

[Ver el vídeo aquí](#)



© Nicolas Gouhier

2

1: NHV Group fue el cliente de lanzamiento del H175.

2: NHV opera 13 H175 desde sus bases de Escocia y Dinamarca

3: la aviónica avanzada Helionix del H175 es uno de los elementos de seguridad que más valoran las tripulaciones.

4: CHC Helicopter opera cuatro H175 en el Mar del Norte.



© Thierry Rostang

3

CHC

Flota: helicópteros medianos y pesados que incluyen la familia Super Puma y el H175

Oficinas centrales: Dallas (Texas, EE.UU.)

Empleados (en todo el mundo): 4.500

Misiones: sector del petróleo y el gas, SAR (rescate aéreo) y EMS (emergencias médicas)



© Eric Raz

4

CITYAIRBUS REINVENTA EL VUELO VERTICAL

CityAirbus es un demostrador de tecnología que sienta las bases de una nueva familia de aeronaves con propulsión totalmente eléctrica.

Texto: Alexandre Marchand
Photo: Patrick Heinz

“CityAirbus es un demostrador experimental a escala real, una herramienta que nos permitirá probar nuevas soluciones técnicas que podrían transformar los vuelos en helicóptero”, explica Marius Bebesel, programme manager. La aplicación del demostrador, que tiene una capacidad de carga de 2,2 toneladas y la posibilidad de transportar una carga útil modular de hasta 250 kg, puede encajar de manera natural en el entorno de la movilidad urbana. Pero esto no es todo: el uso de una aeronave de este tipo podría extenderse a otras muchas misiones, como las de rescate o de evacuación médica de emergencia, y estas serían tan solo la punta del iceberg...

1

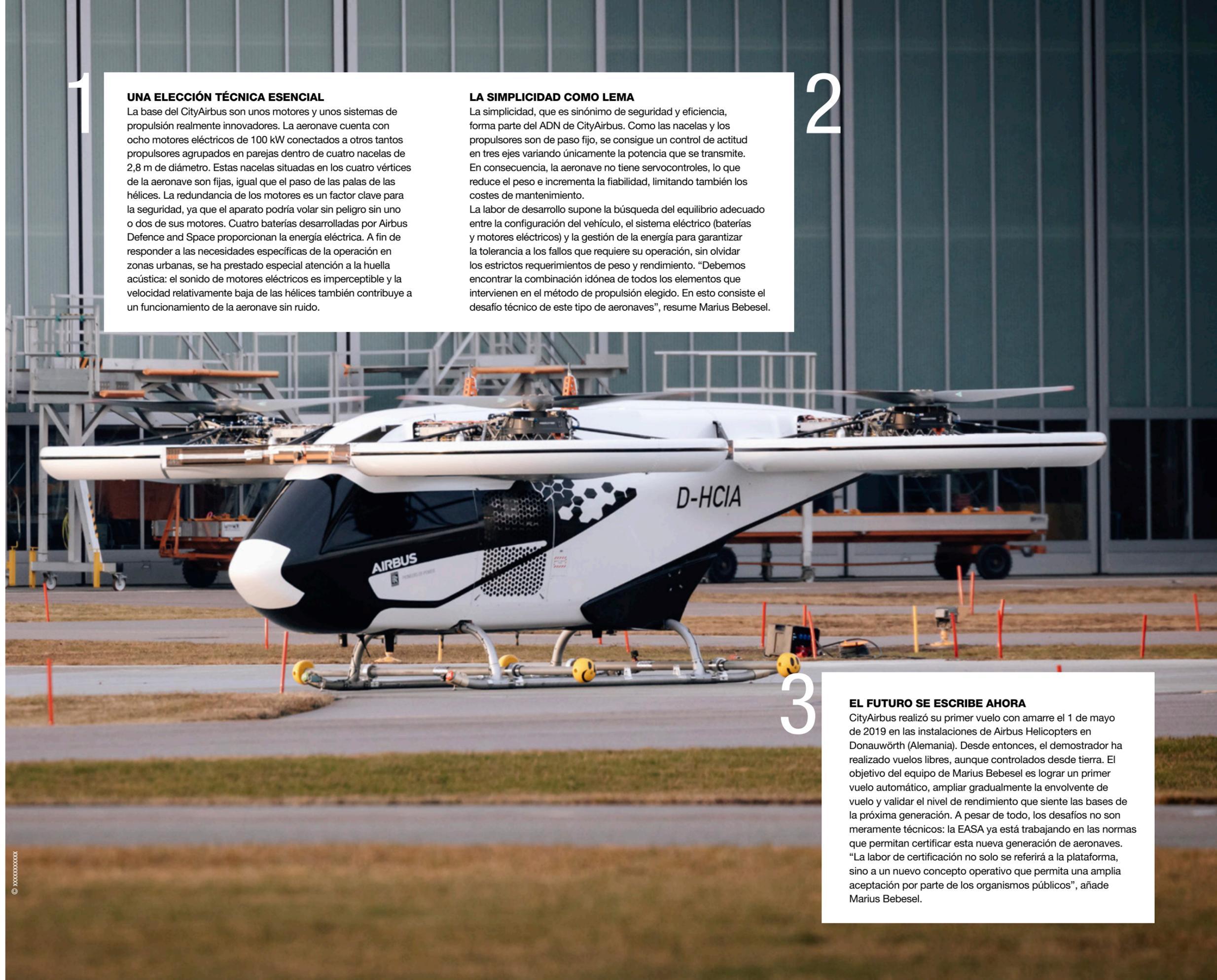
UNA ELECCIÓN TÉCNICA ESENCIAL

La base del CityAirbus son unos motores y unos sistemas de propulsión realmente innovadores. La aeronave cuenta con ocho motores eléctricos de 100 kW conectados a otros tantos propulsores agrupados en parejas dentro de cuatro nacelas de 2,8 m de diámetro. Estas nacelas situadas en los cuatro vértices de la aeronave son fijas, igual que el paso de las palas de las hélices. La redundancia de los motores es un factor clave para la seguridad, ya que el aparato podría volar sin peligro sin uno o dos de sus motores. Cuatro baterías desarrolladas por Airbus Defence and Space proporcionan la energía eléctrica. A fin de responder a las necesidades específicas de la operación en zonas urbanas, se ha prestado especial atención a la huella acústica: el sonido de motores eléctricos es imperceptible y la velocidad relativamente baja de las hélices también contribuye a un funcionamiento de la aeronave sin ruido.

LA SIMPLICIDAD COMO LEMA

La simplicidad, que es sinónimo de seguridad y eficiencia, forma parte del ADN de CityAirbus. Como las nacelas y los propulsores son de paso fijo, se consigue un control de actitud en tres ejes variando únicamente la potencia que se transmite. En consecuencia, la aeronave no tiene servocontroles, lo que reduce el peso e incrementa la fiabilidad, limitando también los costes de mantenimiento. La labor de desarrollo supone la búsqueda del equilibrio adecuado entre la configuración del vehículo, el sistema eléctrico (baterías y motores eléctricos) y la gestión de la energía para garantizar la tolerancia a los fallos que requiere su operación, sin olvidar los estrictos requerimientos de peso y rendimiento. “Debemos encontrar la combinación idónea de todos los elementos que intervienen en el método de propulsión elegido. En esto consiste el desafío técnico de este tipo de aeronaves”, resume Marius Bebesel.

2



3

EL FUTURO SE ESCRIBE AHORA

CityAirbus realizó su primer vuelo con amarre el 1 de mayo de 2019 en las instalaciones de Airbus Helicopters en Donauwörth (Alemania). Desde entonces, el demostrador ha realizado vuelos libres, aunque controlados desde tierra. El objetivo del equipo de Marius Bebesel es lograr un primer vuelo automático, ampliar gradualmente la envolvente de vuelo y validar el nivel de rendimiento que sienta las bases de la próxima generación. A pesar de todo, los desafíos no son meramente técnicos: la EASA ya está trabajando en las normas que permitan certificar esta nueva generación de aeronaves. “La labor de certificación no solo se referirá a la plataforma, sino a un nuevo concepto operativo que permita una amplia aceptación por parte de los organismos públicos”, añade Marius Bebesel.

AUSTRALIA EL H135 EN LA GRAN BARRERA DE CORAL

Aviator Group utiliza una flota de helicópteros H135 para trasladar a los prácticos de los puertos a los barcos de transporte y a los cruceros, y para recogerlos de vuelta.

Texto: Heather Couthaud – Fotos: Aviator Group



1

Los rotores de los helicópteros batan el aire tan solo unos metros por encima del agua. Más abajo, un vasto mar y una plataforma de aterrizaje en la cubierta del barco rodeada de obstáculos. De noche y de día. Este es el trayecto diario de los prácticos, capitanes de barco altamente especializados que toman el control de buques portacontenedores y de grandes dimensiones, y a la vuelta los conducen hasta los puertos. En esta aproximación existen arrecifes, fondos marinos rocosos, corrientes y mareas que pueden ser un peligro para los barcos que no conocen bien la zona. Los helicópteros representan cada vez más un modo seguro y rápido de transportar a los prácticos para que maniobren los barcos hasta y desde el puerto.

RÁPIDA ROTACIÓN Y ALTA DEMANDA

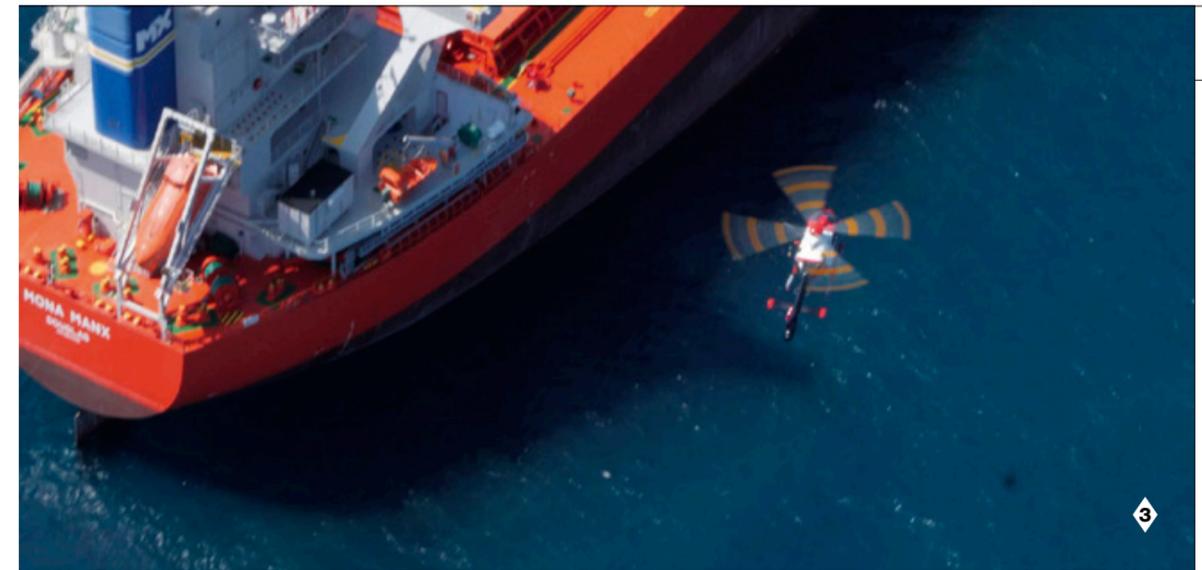
Aviator Group lleva más de 25 años operando vuelos de transferencia de prácticos con helicópteros en Australia. Desde 2008, la compañía ha utilizado el H135. “Hemos observado que este aparato encaja en este nicho de operación en áreas próximas a la



2

“Nos ha impresionado tanto el helicóptero que acabamos de poner en servicio una segunda aeronave con Helionix”.

Ian Vanderbeek,
CEO de Aviator Group



3

AVIATOR GROUP

Sede: South Mackay (Australia)

Fundación: 1993

Empleados: 52, de ellos 30 son pilotos y 12, técnicos de mantenimiento

Flota: 10 helicópteros, entre los cuales hay 6 H135 y 2 AS350

Áreas de operación: seis puertos, desde Queensland (norte) hasta Melbourne (sur) y Port Headland (oeste)

costa”, afirma Ian Vanderbeek, CEO de Aviator Group. Los vuelos con frecuencia recorren tan solo de 3 a 5 MN, y hasta 20 NM para alcanzar lugares más alejados. El área de embarque de Blossom Bank, próxima a la Gran Barrera de Coral, está situada a 120 MN de la sede de la empresa. Las rápidas rotaciones y la elevada demanda (Aviator Group efectúa más de 14.000 transferencias al año) hacen que sus pilotos estén ocupados durante todo el año. “Operamos 24 horas al día, 7 días a la semana, 365 días al año”, afirma Vanderbeek. “El transporte marítimo no se detiene nunca”. Por ello, es importante utilizar todos los medios a su disposición. Aviator Group introdujo en el servicio su primer H135 equipado con Helionix el año pasado. “Nos ha impresionado tanto el helicóptero que acabamos de poner en servicio un segundo aparato. Las principales ventajas que nos ha aportado Helionix es que reduce significativamente la carga de trabajo de los pilotos. También nos ha permitido mejorar mucho la seguridad, sobre todo, porque realizamos operaciones con un solo piloto por la noche”.

UN DÍA CUALQUIERA

La transferencia de prácticos se realiza mediante misiones de aterrizaje o de elevación. La primera exige el aterrizaje en el barco, y la tripulación necesaria consiste únicamente en un solo piloto de helicóptero. El método de elevación requiere un oficial de la tripulación para operar la grúa y ayudar al práctico. “Una de las principales ventajas del H135 es que reduce la fatiga de los prácticos”, explica Vanderbeek al comparar un vuelo de tres o cuatro minutos con el trayecto mucho más largo que supondría hacerlo en lancha.

Los helicópteros también pueden realizar traslados con estados del mar más adversos o con más viento que utilizando métodos tradicionales. “El H135 tiene un gran rendimiento y permite un acceso a la cabina fantástico, algo muy adecuado para el tipo de trabajo que realizamos”, declara Vanderbeek. La maniobra de transferencia depende en gran medida del criterio del piloto del helicóptero, como los movimientos máximos de cabeceo, balance y arfada del buque cuando se trata de una misión con aterrizaje o como la velocidad del viento y la visibilidad durante una elevación. “Es vital que los prácticos de puerto encuentren una forma eficiente de llegar hasta los barcos que, a la vez, sea segura y reduzca su nivel de fatiga. Por este motivo observamos que los helicópteros, y en particular el H135, se están convirtiendo en la opción preferida de las principales organizaciones de pilotos”, concluye Vanderbeek.

1: Aviator Group opera seis H135 para el traslado de prácticos en los puertos.

2: Con frecuencia, el trayecto de la costa a las áreas de embarque de los barcos es de 3 a 4 MN.

3: El rendimiento del H135 y el acceso a la cabina se adaptan bien a las operaciones marítimas.

4: Las operaciones de elevación requieren que un miembro de la tripulación guíe el descenso del práctico.



Ver el vídeo aquí

BIENVENIDOS A AIRBUSWORLD

En el último salón Heli Expo, Airbus Helicopters presentó AirbusWorld, su nueva plataforma de colaboración con los clientes accesible en todo el mundo. Esta importante evolución del antiguo portal Keycopter ofrece una mayor flexibilidad y nuevos servicios en línea con un formato completamente rediseñado, gracias a los comentarios de los usuarios.

Texto: Alexandre Marchand

1

DIGITALIZACIÓN AL SERVICIO DEL CLIENTE

“Nuestro objetivo es ofrecer a nuestros clientes una cadena digital completa a la que se pueda acceder a través de una única plataforma que engloba todas nuestras actividades”, resume Stéphanie Bonnefoy, responsable de Connected Services en Airbus Helicopters. El desarrollo de un “marketplace” también permite incorporar a diferentes socios que están relacionados con las actividades de los operadores. Otras funciones facilitan un contacto directo y diario entre Airbus Helicopters y sus clientes. Más que un simple portal de clientes, AirbusWorld es una verdadera plataforma de colaboración que reúne a los diferentes actores del mundo de los helicópteros.

2

UN MARKETPLACE AL SERVICIO DE LOS CLIENTES Y LOS SOCIOS

“Marketplace”, el mercado digital que constituye una parte esencial de AirbusWorld, está revolucionando el servicio de eOrdering. Ofrece en la actualidad a los clientes la posibilidad de comprar productos vendidos por Airbus Helicopters y por otros proveedores desde un solo punto. Los operadores pueden comparar las ofertas de los proveedores, realizar su compra y recibir una amplia gama de equipamiento aeronáutico y no

aeronáutico, piezas de repuesto, herramientas y consumibles. Los clientes tienen la posibilidad de reducir sus costes de transporte y conseguir una entrega más rápida seleccionando proveedores próximos a ellos geográficamente. El catálogo del marketplace y la lista de proveedores están creciendo rápidamente, y brindan una amplia gama de presentaciones y volúmenes en los artículos a la venta.

3

NUEVOS SERVICIOS Y MÁS POSIBILIDADES DE NAVEGACIÓN

– Gracias a la experiencia adquirida con Keycopter y a los comentarios de los usuarios, AirbusWorld ofrece una navegación simplificada e intuitiva. De esta manera se puede, por ejemplo, alternar rápidamente entre aplicaciones dentro del sitio usando atajos y menús que figuran en todas las páginas.
– La plataforma AirbusWorld permite un mejor intercambio de ideas y una mayor colaboración entre Airbus Helicopters y sus clientes creando comunidades en línea para debatir sobre productos, eventos y proyectos.
– El portal incluye un mapa interactivo

de la red mundial de Airbus Helicopters donde los clientes pueden encontrar los interlocutores más cercanos dentro de su área de actividad. Un catálogo de servicios (showroom), también disponible en línea, permite a los clientes elegir la solución más adecuada para potenciar su negocio.
– La herramienta eOrdering, con la que los clientes pueden solicitar piezas en línea, evoluciona y añade nuevas funcionalidades, como un “marketplace” que permite a los clientes/operadores comprar directamente piezas de terceros.

4

IMPACTO POSITIVO PARA LOS OPERADORES

AirbusWorld es también una plataforma de colaboración que permite a Airbus Helicopters recopilar y utilizar datos técnicos para explotar mejor el potencial de los aparatos de sus clientes. Además, los clientes pueden obtener a través del portal análisis en mayor profundidad a fin de mejorar aún más sus operaciones.

“AirbusWorld es una herramienta esencial para ayudar a los clientes a aprovechar todas las ventajas de la transformación digital”, afirma Stéphanie Bonnefoy. Hungarian Air Ambulance, que opera nueve H135, firmó en el salón Heli Expo de Anaheim un contrato de tres años con Airbus Helicopters para digitalizar totalmente su soporte. Próximamente le seguirán otros operadores.

5

NUEVAS SOLUCIONES DE MOVILIDAD

Los servicios que ofrece la plataforma AirbusWorld se irán incorporando gradualmente en todos los dispositivos móviles (teléfono, ordenador, tableta...). La documentación técnica está disponible a través de la aplicación O.R.I.O.N., cuyo motor de búsqueda ha sido mejorado.

El acceso a la documentación se beneficia, principalmente, de una mayor movilidad y está accesible con conexión o sin ella. Ahora también se cuenta con la aplicación Technical Request que se puede utilizar sin conexión y que se sincroniza automáticamente al conectarse a la red.

Lo cuentan los clientes

“La nueva actualización de AirbusWorld ha resultado una experiencia fantástica para el cliente. Es un sistema fácil de usar y muy intuitivo, y la tienda en línea, personalmente, me dio una impresión similar a la de Amazon, lo que ayudará a mejorar en adelante el departamento de la cadena de suministro”.

Rob Parsons,
Yellowhead Helicopters

“Es de ayuda en el día a día, puesto que solamente necesitas entrar a una única web en lugar de tener que abrir múltiples pantallas y plataformas. La posibilidad de hacer varias gestiones diferentes dentro de una misma plataforma supone una gran ventaja. El acceso a todas las principales funciones es mucho más sencillo. Cuentas 1, 2 y 3... ¡y listo!”

Veronica Lozano,
Rotorcraft Support Inc.

H145. MÁXIMA CONFIANZA, MÁXIMAS PRESTACIONES.



**FLY
WE MAKE IT**

No es sorprendente que el H145 sea el helicóptero elegido para las misiones de rescate. Puede sacar de apuros allá donde haga falta, a pesar de los desafíos de la Naturaleza. Compacto y versátil, ofrece un rendimiento de vuelo excepcional en las condiciones más extremas.

Resistencia. We make it fly.

