

No. 120 - JULIO 2020

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

MISIÓN
FF.AA. francesas:
una alianza histórica

SIN LÍMITES
RACER cobra forma

SERVICIOS
Prestar soporte a los
héroes de la COVID-19

COVID-19
Helicópteros
en primera línea



EL H160 RECIBE LA CERTIFICACIÓN DE LA EASA

El H160 ha recibido la certificación de tipo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), iniciando así un nuevo capítulo del programa. Se espera recibir la certificación de la FAA en breve, antes de la primera entrega a un cliente estadounidense que no ha sido revelado y que tendrá lugar a finales de este año (puede leer el reportaje completo en la página 24).

© A. Pecchi



© Japan Coast Guard

LA GUARDIA COSTERA DE JAPÓN ENCARGA DOS HELICÓPTEROS H225 MÁS

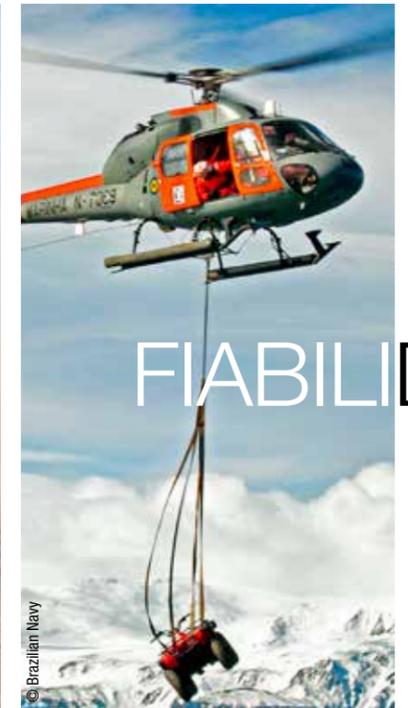
El mayor operador nipón de helicópteros Super Puma, la guardia costera de Japón (JCG), ha realizado un nuevo pedido de dos H225. Esta ampliación del pedido eleva la flota de Super Puma de la JCG a quince helicópteros: dos AS332 y trece H225. Los nuevos helicópteros se utilizarán para desarrollar actividades de guardacostas, mantenimiento de la seguridad y para misiones de socorro en caso de catástrofe en Japón. Los H225 de la JGC están cubiertos por una oferta de servicios por horas de vuelo Airbus HxCare Smart para el repuesto de materiales. Este programa personalizado de disponibilidad de la flota permite a la JGC centrarse en sus operaciones de vuelo mientras Airbus gestiona la disponibilidad.



© A. Pecchi

H145M: NUEVAS TECNOLOGÍAS, REDES AVANZADAS E INTEROPERABILIDAD

Airbus Helicopters expande las capacidades digitales de sus helicópteros en estrecha colaboración con sus socios industriales. En 2018, Airbus realizó una demostración del funcionamiento conjunto de aparatos tripulados y no tripulados con un UAV alcanzando el nivel más alto de interoperabilidad. Desde entonces, Airbus trabaja para desarrollar un sistema de transmisión de datos robusto basado en satélites que permita la transmisión de datos codificados en tiempo real desde el helicóptero a prácticamente cualquier lugar de la Tierra. Uno de los próximos pasos es equipar al H145M con la tecnología de formato de mensaje variable (VMF) Link 16 resistente a las interferencias y con un sistema de gestión del campo de batalla (BMS) para mejorar la conexión. Paralelamente, continúan las entregas de helicópteros H145M a clientes como Hungría y Serbia.



© Brazilian Navy

H125: REGRESO A LA BASE TRAS OTRA POSITIVA CAMPAÑA EN LA ANTÁRTIDA

Dos H125 de la Marina de Brasil –también conocido como UH-13– regresaron a casa tras cinco meses en la Antártida a bordo del buque Ary Rongel, uno de los buques de investigación de la Marina que participa todos los años junto con el rompehielos Almirante Maximiliano en el Programa Antártico brasileño (PROANTAR). Como parte del apoyo logístico al programa PROANTAR, la Marina de Brasil se encarga de realizar el traslado de personal a la Antártida y de transportar los equipos y los suministros. Además, realiza también el mantenimiento de la estación científica antártica brasileña Comandante Ferraz, incluidos sus laboratorios y refugios. La capacidad multimisión de los helicópteros H125, su fiabilidad y su rendimiento en clima polar son recursos muy valiosos para las exigentes operaciones de la Marina en la Antártida.

FIABILIDAD

APOYO A KENIA TRAS LAS GRAVES INUNDACIONES

Las fuertes lluvias que cayeron entre marzo y mayo provocaron inundaciones y corrimientos de tierras en muchas regiones de Kenia dejando miles de hogares aislados. La Fundación Airbus, Airbus Helicopters y Airbus Defence and Space han desempeñado un papel fundamental ayudando a la Cruz Roja de Kenia (KRCS) a atender a las comunidades más vulnerables tras las inundaciones estacionales. Dos misiones recibieron el apoyo de Airbus Helicopters. Un H125 de Tropic Air Kenya transportó aproximadamente dos toneladas de material de socorro y artículos no alimentarios a la comunidad de Pakase, situada en el condado de Kajiado, donde doscientos hogares quedaron aislados durante casi dos semanas. La ayuda humanitaria pudo cubrir las necesidades más inmediatas de supervivencia. En la segunda misión con helicóptero se transportó a personal de la KRCS hasta Garissa y al río Tana para llevar a cabo una evaluación desde el aire.



EL DAUPHIN N (SPI) FRANCÉS PARA SERVICIOS PÚBLICOS SE EMBARCA

Los seis Dauphin SPI de la Armada francesa, empleados habitualmente en tierra para misiones de servicio público, se han modificado para su transporte en barco. En concreto, se les ha realizado un retrofit en el que se han colocado anillas de amarre y una modificación de la cabeza del rotor para permitir el plegado manual de las palas. La primera misión para una campaña de certificación en barco se llevó a cabo entre el 20 y el 25 de abril a bordo de la fragata La Fayette. Esta funcionalidad aumentará la eficiencia y la capacidad de los buques de la Armada cuando navegan en el mar y les ayudará a mantener sus capacidades a la espera de la llegada de los primeros Guépard.

LOS NH90 DE OMÁN EVACUAN A 23 PERSONAS DE ZONAS INUNDADAS

El NH90 de la Real Fuerza Aérea de Omán (RAFO) llevó a cabo la evacuación médica de 23 civiles a finales de mayo y principios de junio cuando las lluvias tropicales que azotaron el sur del país dejaron aisladas a cientos de personas. Los NH90 con base en el sur del país que participaron en la operación rescataron a los ciudadanos utilizando la grúa de rescate y trasladaron a los afectados al hospital de Salalah. El Sultanato de Omán cuenta con veinte NH90 TTH en su flota que se emplean en misiones de transporte de tropas y salvamento las 24 horas del día en las condiciones más exigentes.



EL H145 DE CINCO PALAS RECIBE LA CERTIFICACIÓN DE TIPO DE LA EASA
 El H145 de cinco palas ha sido certificado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) abriendo las puertas al inicio de las entregas a los clientes en verano de 2020. La certificación abarca toda la gama de capacidades, que incluyen reglas de vuelo instrumental (IFR) para un solo piloto y operaciones de un solo motor (Cat.AVTOL) junto con la funcionalidad de gafas de visión nocturna.

AYUDA

08

PANORAMA

La actualidad de Airbus
Helicopters en cifras

20

A CIELO
ABIERTO

El H145 en el país
de la nube blanca*

22

MISIÓN

FF.AA. francesas:
una alianza histórica

24

LA GAMA

El H160 consigue la
certificación de la EASA

09

INFORME

COVID-19
Helicópteros
en primera línea



© Anthony Pecchi

26

SIN LÍMITES

RACER cobra forma

28

PERFILES

Volando con gigantes

30

SERVICIOS

prestar soporte a los héroes
de la COVID-19

Director de la Comunicación: Yves Barillé (Director de la publicación), Redactora jefe: Belén Morant (contact.rotormagazine.ah@airbus.com), Imágenes: Jérôme Deulin, Traducción: Airbus Translation Services. Edita: **because. ila nouvelle.** (Copyright Airbus Helicopters 2020, todos los derechos reservados). El logo y los nombres de sus productos y servicios son marcas registradas de Airbus Helicopters.



© Damien Bond

Bruno Even, CEO de Airbus Helicopters

Todos los helicópteros que han transportado material de primera necesidad, han descongestionado hospitales o han velado por el respeto del confinamiento también han salvado cientos de vidas.

La Pandemia que estamos atravesando – porque sabemos que aún no ha terminado – nos ha demostrado, otra vez más, hasta qué punto los helicópteros son irremplazables cuando se trata salvar vidas. Pero más allá de la obvia “Golden Hour”, hay muchas maneras de salvar vidas, tal y como ustedes nos han enseñado. Todos los helicópteros que han transportado material de primera necesidad, han descongestionado hospitales o han velado por el respeto del confinamiento también han salvado cientos de vidas. Por eso, nuestra responsabilidad, como industriales y como proveedor de servicios y soporte, es asegurarnos de que ustedes dispongan de todo lo que necesitan para que se puedan concentrar en su misión. Reconozco que en los momentos de mayor confinamiento esta tarea no fue fácil, pero la responsabilidad y movilización de nuestros equipos han hecho que pudiéramos prestarles el apoyo que requerían y entregarles los helicópteros acordados. También hemos conseguido avanzar en nuestros objetivos operacionales, y prueba de ello es la certificación por parte de la EASA tanto del H145 de cinco palas como del H160. Pero nuestra responsabilidad como industriales no acaba ahí. Tenemos también una responsabilidad

social y empresarial con nuestra red de proveedores. Ellos están sufriendo esta situación de manera más drástica si cabe ya que la crisis del sector aeronáutico, hablo de la aviación comercial, a ellos les afecta de lleno. Por eso, una de nuestras prioridades es proporcionarles una relativa visibilidad en este contexto de incertidumbre. Vamos a trabajar codo con codo con ellos para anticipar riesgos y preservar la cadena de suministros. Por último, pero no menos importante, tenemos una responsabilidad con nuestros propios equipos. La responsabilidad inmensa de cuidarlos y protegerlos de este enemigo invisible que es la Covid cuando se encuentran tanto en sus puestos de trabajo como trabajando desde casa. Hemos trabajado contra viento y marea para asegurar que se cumplen todos los requisitos de distanciamiento social, medidas barrera, seguridad e higiene. Aprovecho estas líneas para agradecerles a ellos su capacidad para adaptarse a esta nueva realidad. Sin más, les dejo con las imágenes y las historias de las personas que han estado, y siguen estando, en primera línea de fuego para protegernos y curarnos. Ellos se merecen el aplauso más largo del mundo. Este número de Rotor es nuestra manera de hacérselo llegar.

175

PACIENTES

DRF transportó en abril a más de 175 pacientes con COVID-19. En más de cien casos, los traslados fueron interhospitalarios y entre ellos se encontraban también pacientes franceses. Once aparatos de DRF están equipadas con EpiShuttles, lo que permite separar de manera segura a la tripulación de los pacientes infectados.

24

ROTACIONES

El NH90 francés, conocido como Caimán, realizó 24 rotaciones para transportar a 48 enfermos de COVID-19.

A 470 km

DE LA COSTA

La Fuerza Aérea brasileña rescató a un herido de un buque de carga a 470 km de la costa de Brasil con uno de sus H-36 Caracal.

9

HELICÓPTEROS

El operador holandés de servicios HEMS ANWB recibió un nuevo H135 a principios de junio. Con esta nueva unidad, la flota de ANWB se amplía a nueve helicópteros de las familias H135 y H145.

268 misiones

Desde en principio de la pandemia por COVID-19, la Seguridad Civil francesa ha realizado 268* misiones, sobre todo para transportar pacientes infectados por Coronavirus con el objetivo de reducir la saturación de ciertos hospitales.

*Cifras de principios de junio.

1.200

FUERON LOS DOCUMENTOS

necesarios para obtener la certificación del H160.

20.000

La flota de H145M alcanzó recientemente el hito de las 20.000 horas de vuelo. Actualmente hay 37 H145M en operación en cinco países diferentes, al servicio de seis fuerzas armadas.

575

Horas de pruebas realizadas en el Dynamic Helicopter Zero para garantizar la madurez del H160 desde su entrada en servicio.

El 1°

La compañía noruega Helitrans se ha convertido en el primer cliente en recibir nuevos helicópteros de Airbus mediante el proceso de entrega electrónica e-Delivery establecido durante la pandemia para garantizar el cumplimiento de las restricciones impuestas a raíz de la COVID-19.

COVID-19 Helicópteros en primera línea

Muchos clientes de Airbus Helicopters se encuentran en primera línea de la crisis mientras la COVID-19 pone a prueba los sistemas sanitarios y cambia la vida cotidiana y las operaciones de las empresas. Estos operadores desempeñan un papel esencial en los esfuerzos de sus países por combatir el virus y, además, ayudan a los hospitales y a los Gobiernos dotándoles de transporte médico aéreo y otros servicios esenciales.

Texto: Courtney Woo, Heather Couthaud y Belén Morant



© DRF

E

En la mayoría de las regiones del mundo, debido a la saturación de los hospitales, se ha incrementado la demanda de vuelos para el traslado médico urgente de pacientes infectados por COVID-19 que requerían cuidados intensivos. Al mismo tiempo, también ha crecido la necesidad de trasladar pacientes gravemente enfermos con ayuda de helicópteros no equipados para HEMS. Las flotas militares y paraestatales están siendo las más solicitadas. En determinadas situaciones se realizaron adaptaciones y modificaciones de las aeronaves en un tiempo récord para contribuir a la lucha contra el coronavirus.





1



2



MEDIDAS ESPECIALES PARA SITUACIONES EXCEPCIONALES

Muchos operadores de servicios públicos o HEMS comenzaron a trasladar a pacientes con COVID-19 mediante helicópteros con equipamiento médico estándar hasta que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) publicó una normativa específica para esta labor y se implantaron nuevos procedimientos.

“Muchos de nuestros operadores HEMS siguen transportando pacientes en sus helicópteros con su propio equipamiento médico, pero todos han implantado procedimientos especiales en sus operaciones diarias para proteger a la tripulación y a los pasajeros”, afirma Stefan Bestle, Marketing Manager del segmento EMS en Airbus Helicopters. “Estos procedimientos incluyen, por ejemplo, el uso de equipos de protección personal (EPP), cortinas NVG u otros dispositivos o soluciones de separación de cabinas, el uso de dispositivos de aislamiento de pacientes, medidas de desinfección e, incluso, procedimientos operativos específicos”, añade.

TRABAJO DE EQUIPO CONTRARRELOJ

Desde el comienzo de la pandemia, Airbus Helicopters ha trabajado estrechamente con la EASA y la Asociación Europea de Helicópteros (EHA) ofreciendo apoyo y orientación en la medida de sus posibilidades. A finales de abril, la compañía creó un equipo de expertos en EMS de Airbus para asesorar a los clientes que trabajan en primera línea y organizó seminarios web para compartir experiencias y mejores prácticas.

“Hemos alcanzado acuerdos con operadores, proveedores y reguladores para proporcionar soluciones que protegen a pilotos y tripulaciones de posibles contagios, reduciendo a la vez la necesidad de desinfección tras el traslado de pacientes con COVID-19”, explica Christoph Zammert, Executive Vice-President of Customer Support & Services en Airbus Helicopters.

DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN Y AISLAMIENTO DE PACIENTES

Airbus Helicopters se asoció con la Fundación Airbus y colaboró con la Fundación de la Academia de Medicina (FAM) de Francia y el operador Babcock para apoyar la certificación de las unidades de protección BRAVE contra la COVID-19 destinadas a los helicópteros H135. Esta iniciativa fue impulsada por el Hospital Universitario de Dijon Borgoña y por la compañía francesa local Bache 21. De estos



3

dispositivos, veinticuatro ya se han instalado en helicópteros del SAMU francés y cinco más están bajo pedido. Actualmente se están llevando a cabo conversaciones con las autoridades de otros países con vistas a ampliar la disponibilidad de esta solución.

Los helicópteros de Airbus se han equipado en los últimos meses con más de una docena de dispositivos distintos adaptados a varios modelos de la gama. Entre ellos se encuentra el EpiShuttle, una cámara de plástico duro con camilla integrada, ángulo flexible para las rodillas y respaldo ajustables, que actualmente utilizan varios operadores civiles y militares en diferentes países. IsoArk es probablemente el segundo dispositivo de aislamiento de pacientes (PID) más utilizado, y lo emplean en países como España, Alemania o Sudáfrica (ver artículo en la página 16).

De igual modo, hay cada vez más clientes que han instalado sistemas de separación entre las cabinas de pasajeros y de pilotos para garantizar su protección. Esta solución se está certificando actualmente para las flotas de H135/H145 y Super Puma, y también para los helicópteros medios AS365, H155 y H175, así como los H125. Entre los clientes que han incorporado más recientemente este tipo de separación de cabinas se encuentran Heli Austria y el organismo polaco de rescate médico aéreo Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

RESILIENCIA ES LA RESPUESTA

A pesar de las medidas de confinamiento impuestas durante las semanas más duras de la crisis del COVID-19 en Europa, las fábricas de Airbus Helicopters mantuvieron su actividad desde las plantas o trabajando desde casa. Aunque algunas de las actividades se ralentizaron, Airbus Helicopters fue capaz de responder a sus compromisos con los clientes en estos momentos tan difíciles. En las plantas de Alemania y Francia, la actividad industrial se adaptó para garantizar el cumplimiento de las medidas de seguridad e higiene. En cuanto a las entregas, se han creado nuevos procesos, como la entrega electrónica (e-Delivery). Este sistema se basa en que el cliente acepte los resultados del vuelo de prueba y de la inspección que lleve a cabo personal de Airbus autorizado en lugar de los empleados del cliente que son, habitualmente, los encargados de estas tareas. Esta fórmula innovadora y las entregas tradicionales en la planta respetando el distanciamiento social permitieron entregar con éxito unos quince helicópteros desde mediados de marzo a mediados de mayo (H125, H135, H145, NH90, etc.). En cuanto al soporte y el servicio, los equipos se han movilizado para garantizar que los clientes que se enfrentan a la COVID-19 puedan seguir volando sin preocuparse del apoyo y la logística (todos los detalles en la página 30).

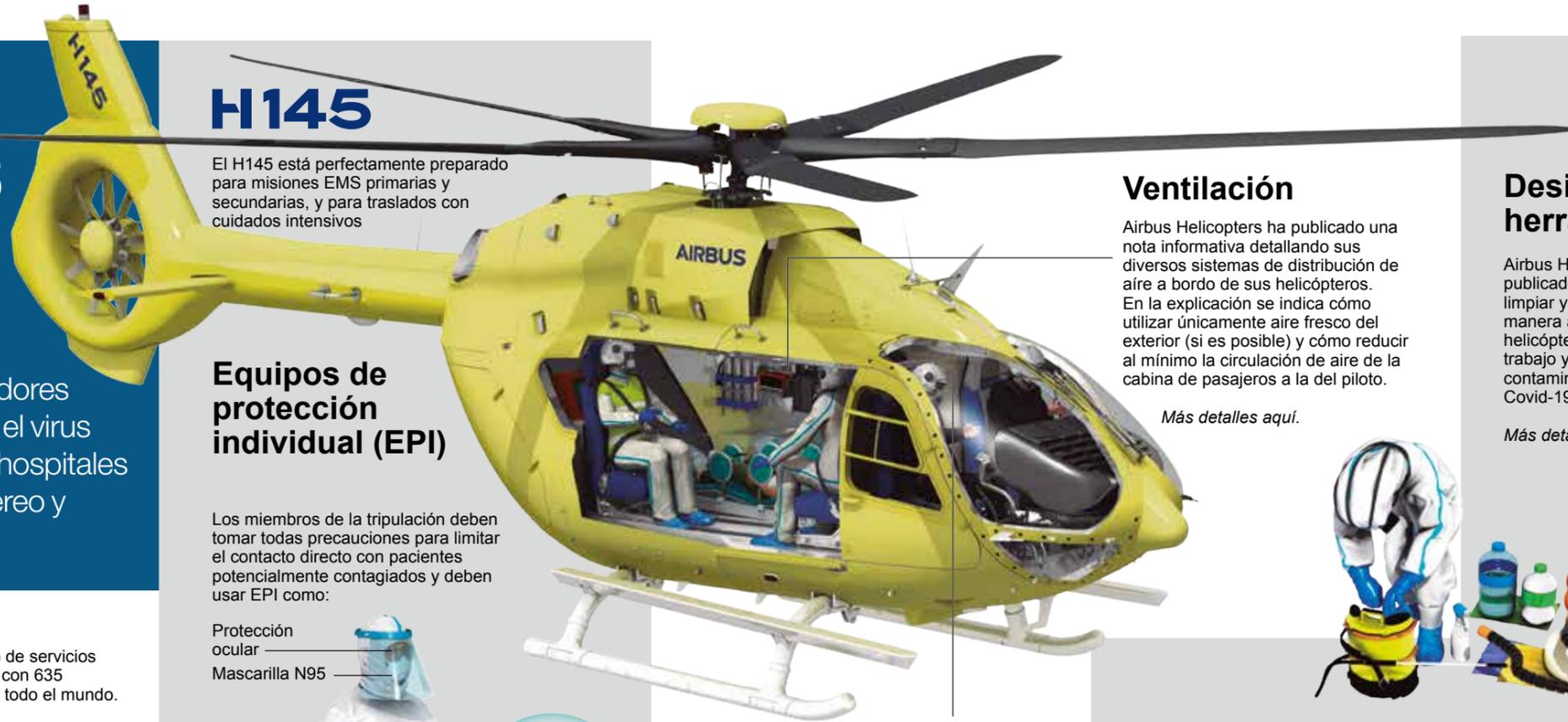
1: El traslado de pacientes desde hospitales congestionados; el transporte de artículos sanitarios básicos; la evacuación de enfermos graves; el control de las medidas de confinamiento... Las misiones que han llevado a cabo los helicópteros de Airbus han sido innumerables, muy exigentes y, sobre todo, han dado muestra de una gran solidaridad.

2: El uso de equipos de protección personal (EPP) está siendo una medida básica durante este periodo.

3: Los PID son los dispositivos de protección más sofisticados disponibles, ya que cubren el entorno del paciente y eliminan la necesidad de desinfección. En la foto, BRAVE.

COVID-19 Los Helicópteros de Airbus en acción

Los helicópteros de Airbus y sus operadores están luchando en primera línea contra el virus en numerosos países, aportando a los hospitales y a los Gobiernos transporte médico aéreo y otros servicios esenciales.



H145

El H145 está perfectamente preparado para misiones EMS primarias y secundarias, y para traslados con cuidados intensivos

Equipos de protección individual (EPI)

Los miembros de la tripulación deben tomar todas precauciones para limitar el contacto directo con pacientes potencialmente contagiados y deben usar EPI como:

Protección ocular
Mascarilla N95



Piloto con mascarilla

Ventilación

Airbus Helicopters ha publicado una nota informativa detallando sus diversos sistemas de distribución de aire a bordo de sus helicópteros. En la explicación se indica cómo utilizar únicamente aire fresco del exterior (si es posible) y cómo reducir al mínimo la circulación de aire de la cabina de pasajeros a la del piloto.

Más detalles aquí.

Desinfección de cabina, herramientas y equipos

Airbus Helicopters ha publicado directrices para limpiar y desinfectar de manera adecuada helicópteros, espacios de trabajo y herramientas contaminadas por Covid-19.

Más detalles aquí.



H135

El H135 es el líder del mercado de servicios médicos de emergencia (EMS) con 635 unidades en funcionamiento en todo el mundo.



Separación cabina de pasajeros/piloto

Disponible para toda la gama de Airbus Helicopters, proporciona una barrera efectiva entre el paciente y la tripulación



Camilla de aislamiento

Los dispositivos de aislamiento de pacientes (PID) protegen al personal médico y a la tripulación de cualquier contagio durante el vuelo.



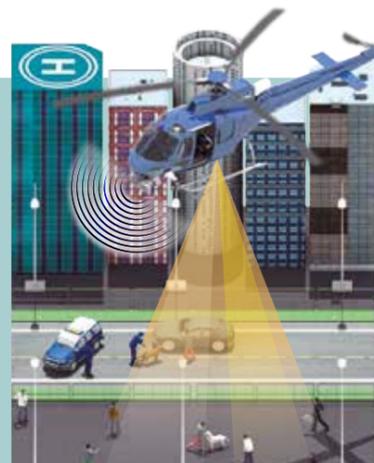
EpiShuttle® es una cámara de plástico sólida con camilla integrada y ángulo para las rodillas y respaldo ajustables, que protege al entorno del paciente infectado.



Cubiertas o burbujas protectoras como BRAVE

H125

Rápido, ágil y sencillo de pilotar, operan el H125 las fuerzas policiales de unos 30 países en todo el mundo. Durante los picos de la crisis, el H125 llevó a cabo misiones de patrulla y vigilancia para garantizar el cumplimiento de las medidas de confinamiento.



H225

La gran capacidad de carga útil y la versatilidad del H225 le permiten transportar productos esenciales: hasta 4,75 toneladas de carga externa, 4 toneladas de carga interna o hasta 6 camillas o dos paneles médicos



NH 90

Los helicópteros NH90 se han empleado, entre otras misiones críticas, para evacuar a pacientes con Covid-19 de hospitales saturados a otras áreas menos afectadas por el brote

*Kit Léger d'Urgence Caïman.



Dos pacientes con oxigenación

Personal sanitario (uno o dos médicos y dos enfermeros)

Las gestas y sus protagonistas

En estos meses de lucha contra la COVID-19, los operadores de todo el mundo han tenido que cambiar sus rutinas diarias para afrontar un desafío sin precedentes. Aquí les contamos algunas de estas experiencias.

NORUEGA NUEVE DÍAS INTENSOS

La compañía National Air Ambulance Services de Noruega tuvo que ampliar temporalmente su capacidad de evacuación de ciudadanos en las heladas regiones septentrionales del país, por lo que se pusieron en contacto con Luftrtransport para solicitarles urgentemente un helicóptero.

El Super Puma AS332 L1 se encontraba en las instalaciones de mantenimiento del operador en Stavanger sometiéndose a tareas de reacondicionamiento, “no estaba exactamente desmontado en mil piezas, pero todavía tenía mucho trabajo por delante”, afirma el COO de Luftrtransport Kjetil Indrevik.

El proveedor de MRO Heli-One puso rápidamente el helicóptero en disposición de volar e instaló un interior de EMS que se tuvo que probar y certificar para usarlo con un sistema de aislamiento y transporte de pacientes (el EpiShuttle de la compañía noruega EpiGuard). Tan solo nueve días tras esta petición urgente, el helicóptero estaba listo para operar en Tromsø, desde donde traslada a pacientes con COVID-19 al Hospital Universitario del Norte. Luftrtransport ha realizado varias misiones para evacuar con seguridad a pacientes con covid hacia hospitales del norte, complementando al servicio nacional que desempeña en Noruega Nolas con 17 helicópteros, que también utilizan el EpiShuttle.



FRANCIA KIT DE SALVAMENTO A BORDO DEL CAÏMAN (NH90)

“Opération Résilience” es el nombre que se da en Francia a las actividades militares de lucha contra la COVID-19. El KLUrC del NH90 adaptado para estas circunstancias surgió de esta movilización total.

El kit de emergencias KLUrC (Kit Léger d’Urgence Caïman) es un dispositivo compacto que permite al Ejército transportar y operar todo el material médico necesario para evacuar a dos pacientes a bordo de un helicóptero NH90 TTH Caïman.

El KLUrC, desarrollado en un primer momento para la evacuación de soldados en Mali, se adaptó en un tiempo récord para los casos de COVID-19 gracias a la cooperación del grupo de aeromovilidad de la sección técnica del Ejército francés (GAMSTAT*) y de los servicios sanitarios militares de Francia.

El kit se sometió a su prueba de fuego justo después de que el país entrara en la fase 3 de la epidemia. Entre el 28 de marzo y el 8 de abril, los helicópteros Caïman operados por la sección de aviación del Ejército francés realizaron 24 rotaciones de evacuación de 48 pacientes a centros de Francia y también de Alemania, Suiza y Austria. Esta increíble capacidad de reacción fue posible gracias a la estrecha cooperación sin precedentes alcanzada entre el Ejército francés y el servicio de

emergencias de Francia (SAMU). El KLUrC, que proporciona energía suficiente para alimentar el equipamiento médico necesario para el transporte de pacientes con COVID-19, se está desarrollando actualmente para los helicópteros Puma y Cougar del Ejército.

* GAMSTAT - Groupement aéromobilité de la section technique de l’Armée de terre



**SUDÁFRICA
SERVICIOS VITALES EN
LA PANDEMIA DE COVID-19**

Tras más de diez años de operación y más de 5.000 misiones EMS del operador de helicópteros HALO Aviation, su actividad diaria se vio transformada cuando la pandemia alcanzó de lleno al país. Muchos operadores decidieron que el riesgo de transportar a bordo a posibles pacientes con COVID-19 era demasiado elevado. Mientras tanto, HALO adaptó sus procedimientos, su equipamiento y su actuación para asegurar la protección de sus equipos y garantizar al público el mismo nivel de calidad de sus servicios EMS. HALO incorporó un “procedimiento de detección y lista de comprobación de COVID-19” que se empleó en todos sus vuelos y que facilitaba una investigación detallada en caso de que apareciera un posible enfermo de COVID-19. Una cortina separadora protegía en la aeronave a los pilotos de la cabina, y toda la tripulación comenzó a usar equipos de protección individual por si tuvieran que volar con un posible enfermo de COVID-19. Además, el helicóptero y todo el equipo se esterilizaba después de cada misión. “Desde el comienzo de la cuarentena y hasta ahora, hemos volado en 60 misiones, lo que representa un descenso de nuestros casos normales”, aclara Ryan Horsman, CEO de HALO Aviation. Cuando se le pregunta por la razón



© HALO Aviation

de esta reducción, Horsman es categórico: “La restricción de la venta de alcohol ha tenido un efecto positivo, limitando el número de casos que atendemos por la conducción bajo los efectos del alcohol. Un menor número de personas y vehículos en las carreteras ha tenido un impacto importante para los servicios de emergencia”. Inicialmente, algunos hospitales se mostraron reacios o no permitieron la derivación de casos de COVID-19. Aún así, el hecho de que HALO usara la cámara de aislamiento IsoArk (equipada con su propio sistema de filtración de presión negativa) les proporcionó un gran nivel de confort. La cámara de aislamiento IsoArk tiene una eficacia de filtrado del 99.9995% y actualmente se está utilizando en los helicópteros de la familia H145, en el H155 y en la familia Super Puma en todo el mundo.

[Lea el artículo completo aquí](#)

**BRASIL
A CADA PROBLEMA, UNA SOLUCIÓN**

El H125 es el helicóptero de Airbus más utilizado para misiones paraestatales en Latinoamérica. Es un activo muy valioso para la lucha contra la COVID-19. En abril, Helibras, el Customer Centre de Brasil, recibió una solicitud de la autoridad aeronáutica nacional ANAC y de operadores paraestatales para unirse a un grupo de trabajo sobre el uso de dispositivos de aislamiento de pacientes (PID) destinados al traslado de enfermos de COVID-19. Tras descubrir que no existían PID disponibles para el H125, Helibras inició un estudio de viabilidad del H125 para utilizar la bolsa de cuerpo entero que se usa para aislar a pacientes infectados. El estudio tuvo en cuenta los riesgos y las soluciones, y se realizaron pruebas utilizando un PID con camillas aprobadas para el H125. “Para realizar estos estudios, Helibras invitó a algunos clientes paraestatales a participar de manera activa en las pruebas con sus propias aeronaves a fin de subrayar la polivalencia del H125”, explica Alberto Duek, Head of Support & Services en Latinoamérica. Tras estas pruebas, Helibras sugirió algunos cambios en el diseño del PID para adaptarlo mejor a la cabina. Como resultado del estudio y del grupo de trabajo de Helibras, ANAC emitió una autorización temporal para el uso de PID con una camilla aprobada, abriendo las puertas para que los operadores pudieran apoyar la lucha contra la COVID-19 en sus respectivos países.



© Helibras



© HALO Aviation



© Helibras



**ALEMANIA
LOS “ÁNGELES AMARILLOS”
VIENEN AL RESCATE**

El operador alemán de servicios médicos de emergencia en helicóptero ADAC Luftrettung ha estado trabajando día y noche con su flota de 50 aeronaves para transportar a pacientes con COVID-19. ADAC Luftrettung pudo desplegar rápidamente su flota para luchar contra el virus con sus helicópteros de las familias H135 y H145, aeronaves cuyas cabinas tienen el tamaño suficiente para tratar los casos de COVID-19 y transportar equipamiento médico.

En marzo, dos aeronaves de ADAC trasladaron a pacientes franceses desde Metz a un hospital en Homburg/Sarre (Alemania). Una semana después, ADAC utilizó un H145 para trasladar a un paciente con una grave enfermedad pulmonar a altas horas de la noche desde Bocholt hasta el Hospital Universitario de Essen. Un helicóptero de ADAC operó junto al Ejército alemán para trasladar a un paciente italiano con COVID-19 desde el aeropuerto de Hamburgo hasta el hospital militar alemán de Westerstede. En total, el operador alemán de HEMS llevó a cabo más de 350 misiones relacionadas con

la COVID-19 hasta mediados de mayo, el 10% de ellas, traslados interhospitalarios. Este tremendo esfuerzo conlleva riesgos y la necesidad de imponer unas medidas de seguridad más estrictas a sus pilotos, sanitarios y personal de apoyo. Entre ellas destaca una formación especial para las tripulaciones de ADAC Luftrettung y un aumento del gasto en equipos de protección para el personal. Aun así, el compromiso de ADAC Luftrettung es claro: “El servicio de rescate de los ‘ángeles amarillos’ está plenamente disponible”.



**EE. UU.
“TRECE HORAS EN UN HOSPITAL
DE NUEVA YORK”**

Los hospitales de Nueva York se vieron desbordados en cuestión de días cuando la crisis de la COVID-19 golpeó a la ciudad en abril. El Departamento de Salud Pública se dirigió a las empresas de transporte de cuidados intensivos en busca de ayuda para trasladar a los pacientes más graves a otros hospitales. Air Methods respondió a la llamada. Desde el 1 al 6 de abril, el proveedor de transporte médico aéreo trasladó una media de entre tres y seis pacientes diarios desde el Aeropuerto Internacional JFK a hospitales en el norte del estado de Nueva York. “Tuve la oportunidad de trabajar con las enfermeras y los médicos para determinar quién necesitaba ser trasladado y asignarle una aeronave. Esta fue mi primera experiencia con la COVID-19: pasar trece horas en un hospital de la ciudad de Nueva York. Aquella noche trasladamos a seis pacientes de allí”, afirma Aiden O’Connor, Director of Business Development Northeast en Air Methods. El 7 de abril, la compañía realizó un cambio brusco a la modalidad de operación de víctimas masivas tras un incidente en un hospital que había

superado su capacidad. Con la ayuda de las flotas de varios socios, pudieron movilizar quince helicópteros. “En la reunión matinal y de logística tuvimos que decidir qué bases se iban a activar”, explica Bill Stupa, Area Manager de Air Methods. “Principalmente, volamos con el H135 y el H145. Escogimos las plataformas más amplias debido al tamaño de la cabina y a la distancia entre el piloto y el paciente”. Cada traslado de enfermos con COVID-19 duraba unas tres horas, desde que se conducía al paciente en ambulancia al helicóptero, se realizaba el vuelo de una hora y se ingresaba al paciente, hasta que concluía la descontaminación del helicóptero, en la que se invertían dos horas. Para mayor complejidad, las tripulaciones debían trabajar con un equipo de protección completo. “Solo podías verles los ojos. Escribíamos con rotulador nuestros nombres en los trajes”, comenta O’Connor. “Todos llevaban EPI, sus equipos se envolvían en plástico y se pensaban muy bien qué tocar, porque una vez que tocaban algo, había que descontaminarlo. Realmente, nuestras tripulaciones realizaron una hazaña extraordinaria”.

[Vea el vídeo aquí](#)



El H145 en el país de la nube blanca*



* Nombre Maorí de Nueva Zelanda.

© Neil Dawson

ROTOR - No. 120 - JULIO 2020 | 21

ROTOR - No. 120 - JULIO 2020 | 20

FF.AA FRANCESAS: UNA ALIANZA HISTÓRICA

Texto: Alexandre Marchand

Esta es una historia que comenzó en 1956 con el Djinn S0-1221 y los primeros Alouette II. Hoy en día, las Fuerzas Armadas francesas son el principal operador de helicópteros fabricados en Francia, con 464 unidades que acumulan 8,8 millones de horas de vuelo.



1

Desde Francia metropolitana hasta la Polinesia, desde Afganistán hasta el Sahel, de un océano a otro, las Fuerzas Armadas francesas han desplegado sus helicópteros en todas las longitudes y en prácticamente todas las latitudes en los últimos años. Por sí solos o formando parte de una coalición, el Ejército de Tierra, la Fuerza Aérea y la Marina se han enfrentado a numerosas situaciones que han puesto a prueba la versatilidad de las aeronaves y las tripulaciones.

El papel que han desempeñado los helicópteros en las actuales circunstancias, trasladando pacientes con COVID-19 dentro de la operación Resilience, ha proporcionado otro ejemplo de su capacidad. Con base en Phalsbourg, el Primer Regimiento de Helicópteros de Combate de la unidad de Aviación Ligera del Ejército de Tierra francés ALAT fue el primero en entrar en acción en la región del Gran Este con sus NH90 Caiman equipados para el traslado de pacientes y el transporte de equipos de soporte vital. Tras los Caiman se incorporaron a continuación los H225M Caracal del Escuadrón de Helicópteros 1/67 Pyrenees de la Fuerza Aérea francesa, desplegados en la base aérea de Villacoublay.

POLVO Y CALOR

La operación Resilience se desarrolló en territorio nacional y sus participantes se equiparon con mascarillas, guantes y respiradores como únicas armas. Sin embargo, esta nueva forma de combate

1: Desde su puesta en servicio en 2006, el Caracal ha participado en todas las operaciones militares.

2: El NH90 Caiman ha aportado nuevas capacidades operativas a la Marina francesa.

3: El Puma y el Cougar de ALAT siguen muy presentes en las Fuerzas Armadas.

4: El Gazelle se ha ganado un merecido retiro y pronto le reemplazará el H160M Guépard.



2



3



4

no nos hace olvidar otras batallas en las que se combatió a diario varios miles de kilómetros más al sur, en el corazón del Sahel. Los helicópteros franceses conocen bien el continente africano: los Puma y Gazelle han intervenido allí en decenas de operaciones durante más de medio siglo. Ahora es el momento de que tome el relevo la nueva generación. Desde 2014, los helicópteros del Ejército y de la Fuerza Aérea participan en la operación Barkhane en un territorio semidesértico con una superficie similar a la de Europa occidental. Apoyo aéreo próximo, ataque de comandos, misiones de destrucción, evacuaciones médicas... Desde el Tigre hasta el Caracal, desde el Gazelle hasta el Cougar, se han puesto en juego todas las capacidades de los helicópteros. Los Caracal demostraron por primera vez su capacidad de repostaje en vuelo en una misión de varias horas de duración sin necesidad de aterrizar en zonas hostiles.

AL SERVICIO DE LA POBLACIÓN

Por muy espectaculares que parezcan, las operaciones Resilience y Barkhane no nos deben hacer olvidar otro frente: las misiones de apoyo a la población civil que desempeñan noche y día los helicópteros de las Fuerzas Armadas. Estas misiones pueden resultar en ocasiones arriesgadas y siempre son importantes, se lleven a cabo en mismo centro del territorio o muy lejos de Francia, en la Guayana Francesa, el Caribe e incluso el Pacífico.



© Eric Raz

1

Nuevos y exigentes requisitos

La regulación evoluciona continuamente siguiendo el ritmo de la tecnología con el propósito de garantizar una seguridad cada vez mayor. Para el H160, el primer representante de una nueva generación de helicópteros, la EASA y Airbus Helicopters pusieron el listón muy alto. “Hemos tenido que hacer frente a nuevos requisitos”, subraya Olivier Marcellin. “Por ejemplo, la obligación de demostrar mediante estrictas pruebas físicas el comportamiento del helicóptero si se producía un fuego en la zona

del motor o en el compartimento de carga. Los requisitos de robustez de las piezas de los conjuntos dinámicos también se tuvieron que demostrar mediante pruebas de un nivel nunca visto anteriormente”, añade. Bernard Fujarski, responsable del programa H160, recuerda que “las exigencias de las autoridades de certificación y de nuestra propia compañía en materia de seguridad, confort y fiabilidad, así como los niveles de madurez que se debían alcanzar no dejaron nunca de aumentar”.



© A. Pucchi

2

EL H160 CONSIGUE LA CERTIFICACIÓN DE LA EASA

La certificación es una etapa compleja pero esencial en la vida de una aeronave: es el reconocimiento oficial de su nivel de rendimiento y de su seguridad, un paso fundamental para la carrera operativa que va a comenzar. Ha llegado el momento de que el H160 demuestre toda su eficacia en manos de los operadores.

Texto: Alexandre Marchand

“Me siento muy satisfecho de que nuestros clientes vayan a poder beneficiarse a partir de ahora de todas las mejoras de seguridad que hemos implementado en el H160”.

Olivier Gensse, piloto de pruebas del H160.

Trabajo en tierra y aire

Las actividades de certificación del H160 experimentaron un impulso a principios de 2018, cuando la definición del helicóptero demostró haber alcanzado la madurez técnica suficiente para que comenzaran las pruebas, algo que alegró tanto a Airbus Helicopters como a los proveedores. “El proceso de certificación es largo, complejo y exhaustivo”, resume Olivier Marcellin, ingeniero jefe del programa H160. “Requiere un trabajo de documentación voluminoso y el proceso es largo. Exige realizar centenares de pruebas en tierra y en vuelo, en las que se generan numerosos bucles de control con la EASA y se realizan mejoras en las

aeronaves para optimizar su rendimiento y su seguridad”. Las pruebas de vuelo terminaron en 2019 y las pruebas en tierra dos meses más tarde, pero la labor de documentación continuó durante todo el primer semestre de 2020. Toda esta labor ha representado un largo esfuerzo que ha culminado con la validación por parte de la EASA de los documentos presentados y del rendimiento que se había planteado. La digitalización, un elemento que ha estado presente durante todo el desarrollo del H160, ha sido una ayuda inestimable para gestionar la parte documental y ha permitido centralizar y garantizar la actualización de miles de planos y documentos.



© J. Deulin

3

CIFRAS CLAVE

1.500 horas de vuelo acumuladas por los tres prototipos y por dos helicópteros de preproducción para el desarrollo y la certificación.

1.200 documentos de certificación producidos.

500 personas implicadas en los trabajos de certificación.

Un trabajo en equipo

La certificación también es el reconocimiento de un trabajo colosal realizado durante muchos años por los equipos de desarrollo de manera conjunta con los equipos de Producción, de Soporte y de Programas. Todos los departamentos y todas las áreas de la oficina de diseño involucradas en la concepción del H160 participaron en la certificación: conjuntos dinámicos, estructura, sistemas del vehículo, aviónica, ingeniería general... “En 2019, un equivalente a 500 personas a tiempo completo participó en este esfuerzo”,

destaca Olivier Marcellin, que está al frente del equipo de proyecto de unas 15 personas y de la coordinación del montaje. Al mismo tiempo, un equipo dedicado a la “navegabilidad” centralizó y validó la documentación técnica de certificación antes de enviársela a la EASA. “El H160 ha sido una verdadera aventura humana”, concluye Bernard Fujarski. “Más que los hitos que hemos ido superando a lo largo del desarrollo, lo que más me ha impresionado es el espíritu de equipo que hemos sido capaces de crear”.

1: “Las exigencias de las autoridades de certificación y de nuestra propia compañía en materia de seguridad, confort y fiabilidad, así como los niveles de madurez que se debían alcanzar no dejaron nunca de aumentar” explica Bernard Fujarski.

2: “El H160 ha sido una verdadera aventura humana” asegura Fujarski.

3: La certificación ha supuesto un esfuerzo durante muchos meses, que ha culminado cuando la EASA ha validado todos los documentos presentados y las prestaciones que se habían anunciado.

RACER COBRA FORMA

Tomando el relevo del X³, RACER se propone validar tecnologías innovadoras para una nueva generación de aeronaves de despegue y aterrizaje verticales (VTOL, por sus siglas en inglés). Su montaje comenzará en las próximas semanas en Marignane.

Texto: Alexandre Marchand

1

UN NUEVO ENFOQUE DE LA VELOCIDAD

Aumentar la velocidad y el alcance de los helicópteros manteniendo un coste razonable es el objetivo del RACER (Rapid and Cost-Effective Rotorcraft), que incorpora una fórmula aerodinámica innovadora y, a la vez, simple y segura. El aparato va a optimizarse para volar a una velocidad de crucero aproximada de 400 km/h, ofreciendo la mejor relación entre velocidad, competitividad, respeto al medioambiente y rendimiento en misión. Por ejemplo, en operaciones de emergencia médica RACER va a abrir nuevos horizontes, dado que reducir el tiempo de respuesta de los equipos médicos tiene un impacto directo en la esperanza de vida de los afectados.

SOLUCIONES TÉCNICAS INNOVADORAS

La principal innovación del RACER es su arquitectura, que combina el rotor de un helicóptero con las hélices propulsoras de un avión. Las góndolas que alojan las hélices se unen al fuselaje mediante semialas dobles que proporcionan sustentación a alta velocidad y que albergan el tren de aterrizaje y la transmisión de energía a las dos hélices. El "modo eco" del motor desarrollado por Safran Helicopter Engines permitirá cumplir los objetivos medioambientales y de rendimiento. Se trata de un modo de funcionamiento innovador, validado en una primera campaña en el banco de pruebas, que consiste en poner en reposo una de las dos turbinas Aneto-1A durante la fase de crucero, para volver de manera rápida y automática a máxima potencia gracias a un nuevo tipo de motor eléctrico.

2

3

EL RACER ENSEÑA LA NARIZ

En diciembre de 2019, al concluir la revisión crítica del diseño, comenzó la fabricación del primer demostrador tecnológico. Cuatro meses después, se presentó al público la parte delantera del fuselaje, diseñada por el consorcio automovilístico alemán FastScan. Al igual que el resto del aparato, en este subconjunto se han empleado ampliamente materiales compuestos, sinónimos de ligereza y resistencia, necesarios para soportar las tensiones que se producen a alta velocidad. Utilizar materiales y procedimientos de fabricación innovadores permite cumplir las especificaciones de peso, otro factor esencial del proyecto y del alto nivel de rendimiento exigido.

4

UNA COLABORACIÓN EUROPEA

El RACER es un demostrador tecnológico financiado con 200 millones de euros por el programa de investigación H2020 de la Comisión Europea formando parte de la iniciativa Clean Sky 2. El proyecto reúne las competencias de unos treinta socios industriales, universidades y centros de investigación europeos bajo el liderazgo de Airbus Helicopters. Entre estos socios se encuentran Avio Aero (Italia), socio en el diseño de la transmisión principal, o Romaero y el Instituto Aeroespacial INCAS (Rumanía), encargados de la fabricación del fuselaje. El RACER representa, en definitiva, una importante contribución a la competitividad del sector aeronáutico en el continente europeo.



1

2

3

“El H225 es una gran plataforma en el aire, dispone de funcionalidad de vuelo instrumental y tiene un sistema de visión nocturna”.

“Un vuelo SAR es como una partida de ajedrez: durante 2 o 3 horas sabes que vas a estar completamente concentrado, que todo tiene que estar bajo control y que tienes que anticiparte a lo que viene después”.

“Los trabajos de construcción son los que más me gustan. Me encanta el trabajo de precisión, la exactitud del trabajo con el H215”.

1 **Stan Kartes,**

piloto jefe y director de Formación de ACHI – H225

Antes de unirme a ACHI hace dos años, piloté el H225 en Malasia para el sector de Oil & Gas durante ocho años. Viendo la fama que tenía en el mercado de Oil & Gas y en el sector militar, pensamos que sería una buena plataforma para nuestras operaciones aéreas. Una de las grandes ventajas del H225 es que nos permite volar durante cinco horas seguidas y tiene un alcance que la mayoría de los helicópteros no pueden lograr. Es el helicóptero que más me gusta pilotar. Lo que más me gusta de él es su automatización, la seguridad que aporta y su funcionalidad en todas las condiciones meteorológicas. Me resisto a decir que “vuela solo”, pero sus sistemas prestan ayuda al piloto para garantizar la seguridad de las operaciones. Y te protege: mantiene tu velocidad de vuelo, tu altitud... si tienes problemas por las condiciones meteorológicas, pulsas unos botones y el H225 se hace cargo de todo.

2 **José Luís Chouza,**

piloto de SAR en Babcock – H225

« Llevo volando en el H225 para misiones SAR desde que se introdujo en nuestro servicio en La Coruña allá por 2014. Lo de ser piloto no fue algo obvio desde pequeño, de hecho seguí una

trayectoria académica tradicional, con los estudios, la universidad... pero pronto me di cuenta que eso no era para mí: me aburría. Tuve la suerte que un familiar me guio un poco hacia el mundo de los helicópteros, y 20 años más tarde aquí estoy, encantado con lo que hago. Empezar a volar con el H225 fue una oportunidad para mí, porque siempre me han gustado las máquinas de gran porte. El H225 era todo un reto a nivel de habilitación, y hoy, es sin duda el helicóptero que más me gusta volar (y el que más vuela de nuestra base). Si tuviera que destacar algo de él, sería sin duda su piloto automático, porque no tiene comparación. La precisión... la seguridad que nos da en modo SAR, o si hay un fallo de motor, es impresionante. Es muy resolutivo.

3 **Jürgen Köll,**

piloto jefe adjunto en Heli Austria – H215

Lo que más me gusta de ser piloto son las vistas, el paisaje y lo rápido que puedes desplazarte de un sitio a otro. Esta mañana, he tenido unas vistas maravillosas de las montañas del Tirolo. Comenzamos con el proyecto de un telesilla y realicé 42 rotaciones en tres horas. El día anterior, desmontamos el antiguo telesilla y transportamos piezas desde el lugar de instalación hasta el punto de recogida. Los trabajos de construcción son los que más me gustan. Me encanta la precisión con la que puedes trabajar con el Super Puma H215. Volamos con un cable de 120 metros de longitud. Transportamos grandes cantidades de piezas metálicas enormes y tuvimos que usar un cable largo por las condiciones del terreno. Este trabajo lo realicé pilotando solo ya que disponemos de una ventanilla de burbuja en la puerta derecha del H215 que me permite tener una referencia vertical del 90%. Como piloto, me gusta mover piezas grandes y pesadas. El H215 es muy estable en vuelo estacionario. Es perfecto para realizar trabajos de precisión. Tiene una gran autonomía con los depósitos llenos, es un aparato rápido y fiable. Lo pones en marcha y puedes estar con él todo el día. Es algo estupendo para el tipo de trabajo que hacemos.

Volando con gigantes

Tres pilotos de Super Puma nos cuentan qué es lo que más les gusta de volar con estos helicópteros pesados.

Texto: Heather Couthaud y Belén Morant



PRESTAR SOPORTE A LOS HÉROES DE LA COVID-19

Los operadores de helicóptero, ya sean servicios médicos de urgencia, fuerzas del orden, empresas de infraestructura o clientes clave del Gobierno o del Ejército, han realizado vuelos esenciales para sus países utilizando sus máquinas. Ya sea suministrando piezas de repuesto, impartiendo formación o realizando analítica de datos, Airbus Helicopters ha mantenido su compromiso de apoyar a sus clientes y garantizar la continuidad de sus actividades en tiempos de crisis. Rotor Magazine hace un repaso a algunas de ellas.

Texto: Courtney Woo

PIEZAS DE REPUESTO Y REPARACIONES

Durante toda la crisis de la COVID-19, los almacenes, los centros logísticos y los talleres de reparación de Airbus han permanecido operativos recibiendo y entregando piezas según estaba previsto, o realizando reparaciones respetando las medidas adecuadas. A pesar de que la logística fue complicada en algunos momentos, se pudo encontrar soluciones para seguir apoyando a los clientes.

"Airbus Helicopters impuso medidas agresivas desde el principio aumentando sus stocks, previendo que los plazos de transporte podrían incrementarse", afirma Gilles Armstrong, Head of Material Support and Logistics en Airbus Helicopters. "Planificamos con antelación posibles retrasos en el transporte de mercancías adelantando el envío de piezas para garantizar que tendríamos suficiente stock. A raíz de ello, la cobertura de existencias de nuestros almacenes en Estados Unidos y Hong Kong fueron las más altas de nuestra historia", concluye. En los casos excepcionales en los que hicieron falta piezas de Europa, la compañía realizó envíos

directos a los clientes. A pesar de que surgieron algunos problemas con determinadas piezas por dificultades de la cadena de suministro, la compañía implantó planes de acción sólidos y específicos que se supervisaron al más alto nivel para garantizar que se daba la máxima prioridad las necesidades urgentes de los clientes y evitar así la interrupción de sus operaciones.

FORMACIÓN DÓNDE Y CUÁNDO SE NECESITE

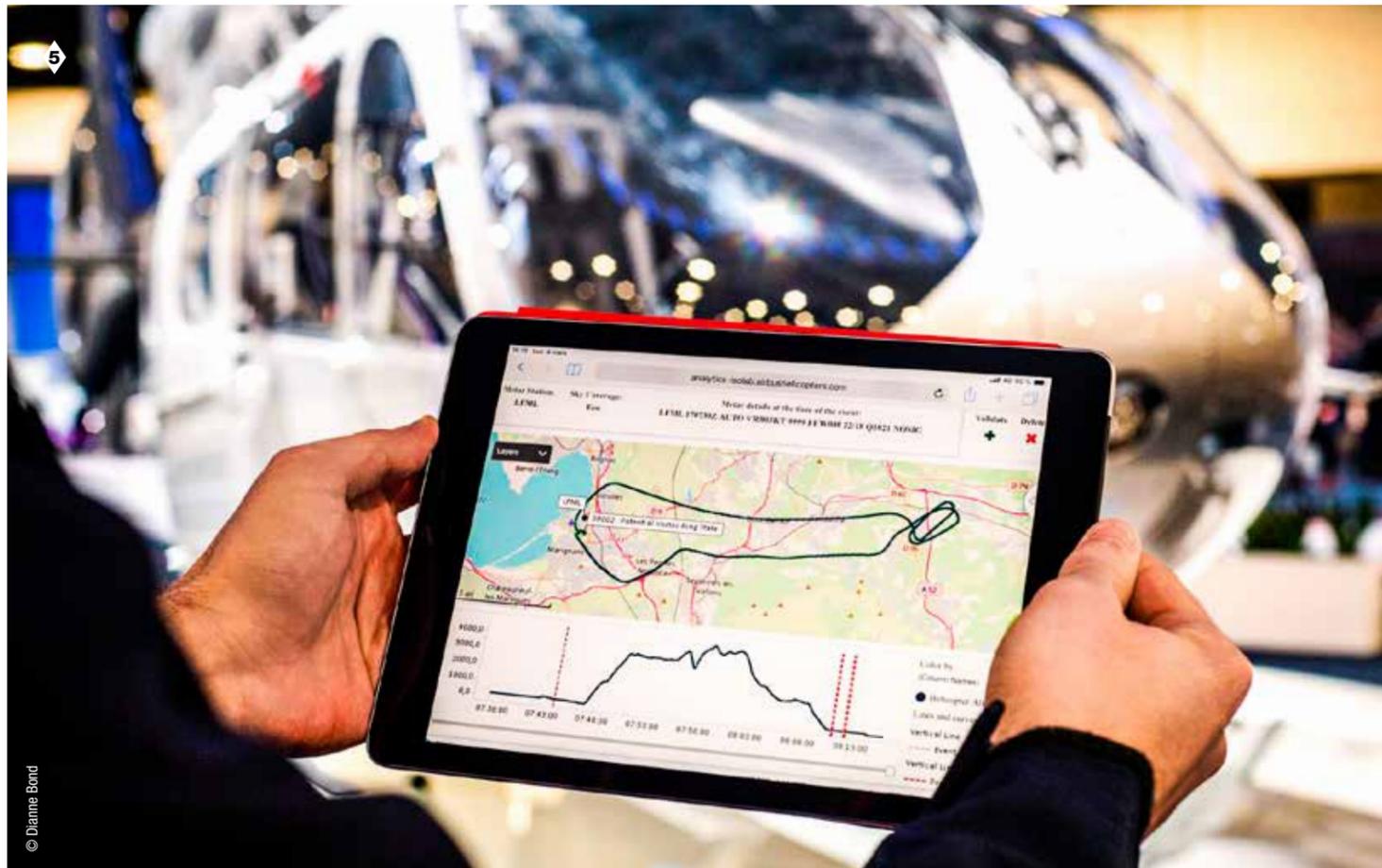
La red de veinte centros de formación de Airbus Helicopters sigue funcionando durante la crisis y un buen número de pilotos y de técnicos se han formado entre abril y mayo. En algunos casos se ha mantenido la formación en los centros respetando todas las medidas de precaución para que el entorno fuera seguro y saludable. Además, contando con la autorización de las autoridades nacionales de aviación, en determinados casos se impartieron cursos a distancia.

"Estos cursos a distancia permiten a nuestros clientes

1: Los Stocks de los almacenes en Estados Unidos y Hong Kong fueron los más altos de la historia de la compañía.

2: Las sesiones en aulas virtuales y los módulos de formación en línea probablemente formarán parte del catálogo de cursos en el futuro.

3: A pesar de que la logística fue complicada en algunos momentos, se pudo encontrar soluciones para seguir apoyando a los clientes.



© Dianne Bond

realizar la formación localmente, dondequiera que se encuentren, sin necesidad de viajar. El equipo ha desarrollado específicamente esta formación para adaptarnos a las necesidades más críticas de los operadores de helicópteros y para seguir apoyando la seguridad de los vuelos”, afirmó Sabrina Barbera, Head of Training en Airbus Helicopters. La formación va a seguir siendo un área central para Airbus Helicopters y se ha propuesto mantener la oferta de cursos a distancia de manera permanente. Las sesiones en aulas virtuales y los módulos de formación en línea probablemente formarán parte del catálogo de cursos en el futuro.

MÁXIMO APROVECHAMIENTO DE LOS DATOS

Los clientes han tenido que llevar sus operaciones hasta el límite. En esta situación, la recopilación y el análisis de los datos se han convertido en una herramienta muy prometedora para ayudarles a gestionar sus flotas. Durante la crisis del COVID-19, Airbus Helicopters ha asesorado a los operadores

de EMS para realizar una transferencia fluida de sus datos desde sus centros de operación a la plataforma de datos de Airbus Helicopters. Los equipos de soporte técnico de Airbus han dispuesto así de todos estos datos, y han tenido en sus manos la información más actualizada cuando recibían consultas de los clientes.

Esta transferencia de datos se realiza a través de la aplicación web Fleet Monitoring, disponible desde el portal de colaboración con los clientes AirbusWorld. El servicio de analítica de datos ofrece una visión general de las sesiones de vuelo y de los parámetros de uso de los helicópteros, como ciclos, eventos y contadores de los motores; calidad de los datos y comprobación de su consistencia; y situación de aeronavegabilidad de la flota.

Durante las primeras semanas de la crisis, los expertos de Airbus Helicopters analizaron diariamente los datos de los clientes del sector de EMS, como Hungarian Air Ambulance y HTM Helicopters, reduciendo así su carga de trabajo de análisis de datos en un 70% y permitiéndoles centrarse por

completo en sus operaciones de salvamento. La aplicación Flight Analyser, el elemento central de estos análisis, procesa automáticamente los datos de vuelo y detecta posibles incidentes antes de que pudieran provocar cualquier accidente.

MANTENER EN SERVICIO LOS HELICÓPTEROS MILITARES Y GUBERNAMENTALES

Los operadores militares y paraestatales tuvieron que actuar con frecuencia en primera línea trasladando a pacientes graves a los hospitales. Con el objetivo de asistir a los operadores de NH90 en todo el mundo, la oficina de apoyo del programa NH90, junto con NHI y sus filiales Leonardo y Fokker, se movilizaron para garantizar la entrega de piezas de repuesto, reducir los plazos de reparación, desarrollar y desplegar nuevas soluciones —como los dispositivos de aislamiento de la cabina o la desinfección, entre otras medidas— para que los clientes pudieran seguir desempeñando sus misiones de salvamento según lo previsto.

La compañía envió equipos para realizar reparaciones de helicópteros o componentes en las instalaciones de los clientes de Suecia, Australia, Nueva Zelanda y Finlandia y complementar así al personal de Airbus Helicopters que ya trabajaba allí para evitar AOG y aumentar la capacidad de reacción y de respuesta.

APOYO ADICIONAL AL MILITARY SUPPORT CENTER FRANCE

“Las Fuerzas Armadas de Francia han trabajado desde el comienzo en primera línea desempeñando misiones críticas como el transporte de pacientes con COVID-19 a otros hospitales para su tratamiento”, declaró Olivier Tillier, Head of the Military Support Center France (MSCF). “Nuestro apoyo ha supuesto el envío urgente de piezas de repuesto y la rápida finalización de los trabajos de mantenimiento programados para entregar los helicópteros cuanto antes”.

El MSCF fue una de las primeras áreas que reiniciaron sus actividades de producción tras una pausa de cuatro días a mediados de marzo en los que Airbus Helicopters implantó las medidas más estrictas de higiene y seguridad para proteger a sus empleados. El centro ha prestado su apoyo a las Fuerzas Armadas francesas en la “Operation Résilience” entre otras, desarrollando tareas como el envío de equipos y de suministros para desinfectar sus helicópteros, la ampliación de las tareas de mantenimiento programado, la adaptación de las entregas de piezas de repuesto, el mantenimiento del personal en las bases y la finalización de los trabajos de mantenimiento y de retrofit para que continuaran volando o volvieran a operar los Cougar, H145, Caracal, Pumas y NH90.

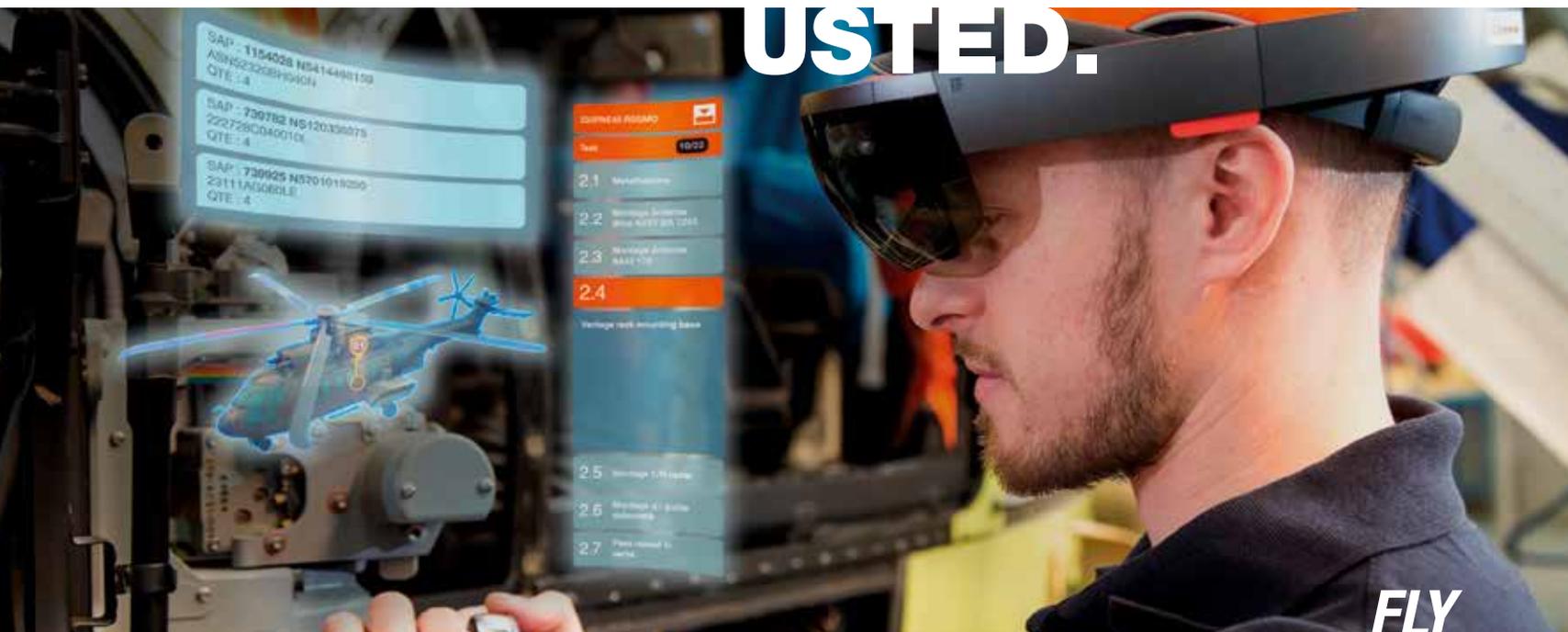
4: Airbus Helicopters ha estado asesorado a los operadores de EMS para realizar una transferencia fluida de sus datos desde sus centros de operación a la plataforma de datos de Airbus Helicopters.

5: Garantizar la entrega de piezas de repuesto de los NH90 ha sido absolutamente clave durante este período.



© Armée de Terre - avril 2020

H*Care*. SERVICIOS DISEÑADOS POR UN EQUIPO DE EXPERTOS ÚNICO. USTED.



**FLY
WE MAKE IT**

La comunicación continua con nuestros clientes nos permite rediseñar y mejorar nuestros servicios constantemente. Es uno de los motivos por los que somos la mayor red de servicio de la industria del helicóptero, con asistencia 24/7 en 150 países de todo el mundo.

Colaboración. We make it fly.