

No. 117 - OCTUBRE - NOVIEMBRE 2019

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

LA GAMA

**Una ayuda venida
del cielo**

PERFILES

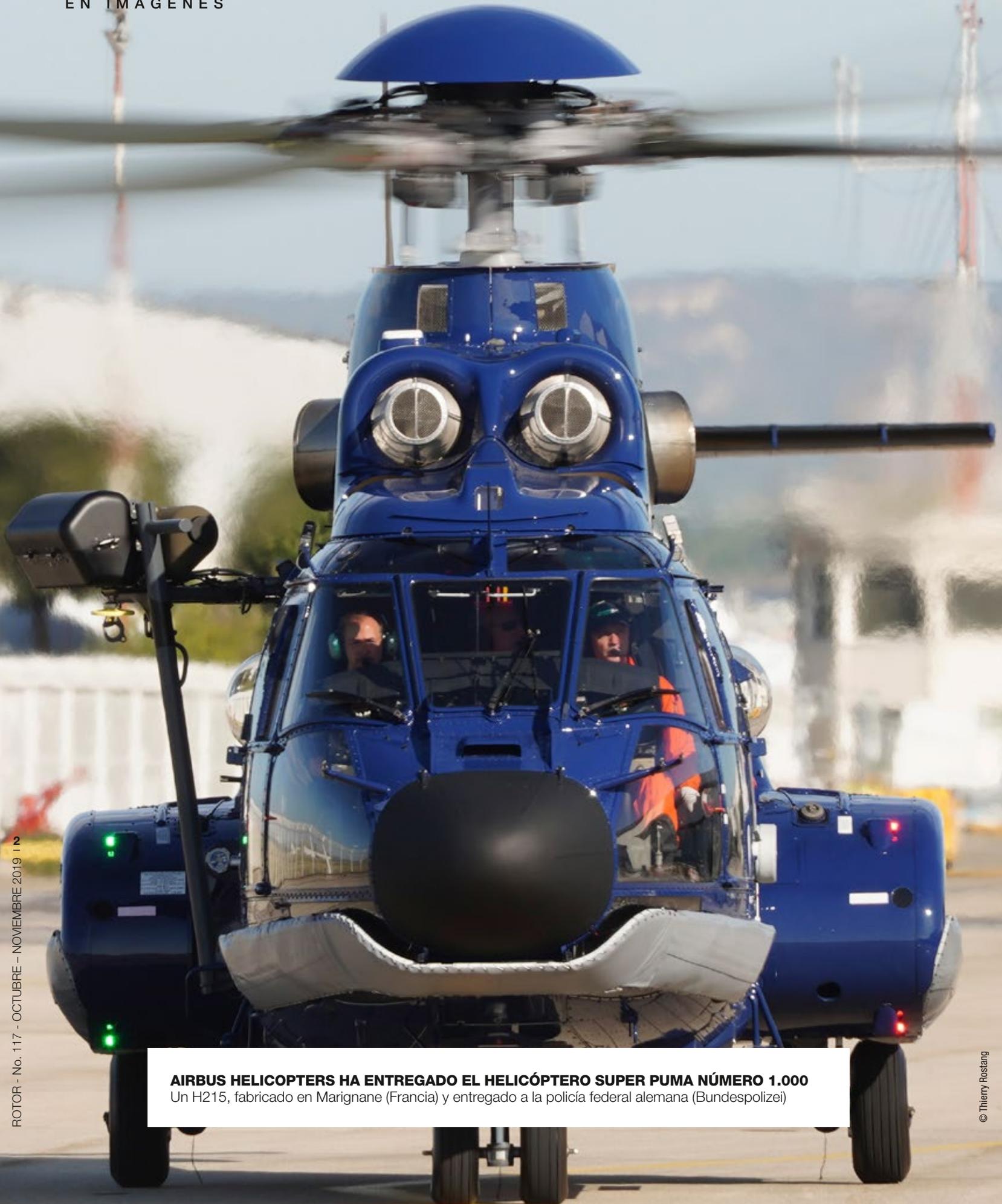
**Mujeres piloto:
normalizar la excepción**

SIN LÍMITES

**Airbus Helicopters
prepara el camino
para la hibridación**

Cuando
el fuego
acecha





AIRBUS HELICOPTERS HA ENTREGADO EL HELICÓPTERO SUPER PUMA NÚMERO 1.000
Un H215, fabricado en Marignane (Francia) y entregado a la policía federal alemana (Bundespolizei)

EL SEA LION COMPLETA CON ÉXITO SUS PRUEBAS

En julio, el NH90 Sea Lion completó con éxito las misiones de prueba de la Marina de Alemania, incluidas las de búsqueda y rescate. Representantes de la Marina y la agencia de contratación BAANBw participaron en las pruebas, que abarcaron operaciones en las que se debía utilizar una grúa de rescate, comprobar las capacidades de reconocimiento de la Marina y transportar comandos y equipos de las Fuerzas Especiales (entre otros, un bote hinchable). La entrega de los primeros helicópteros Sea Lion está programada para finales de 2019. En total, se han encargado 18 helicópteros.



AIRBUS HELICOPTERS OFRECE A AUSTRALIA EL TIGRE PARA OPERACIONES MÁS ALLÁ DE 2040

Airbus Helicopters ofrece un enfoque rentable para emplear el Tigre más allá de 2040, en respuesta a la solicitud de oferta de Australia para el proyecto LAND4503 relativo a las capacidades de reconocimiento armado.



eficacia

EL SEGUNDO PROTOTIPO H145 DE CINCO PALAS HA REALIZADO SU VUELO INAUGURAL

El segundo prototipo del nuevo H145 de cinco palas realizó su vuelo inaugural a principios de agosto, en la planta de Airbus Helicopters en Donauwörth. El helicóptero se utilizará para pruebas de vuelo adicionales, como pruebas del piloto automático, rendimiento y validación de la estructura de la célula, con el fin conseguir la certificación de la EASA del nuevo H145 de cinco palas a principios de 2020. El primer prototipo realizó una campaña de prueba a gran altitud en Sudamérica en septiembre.



CINCO H125 PARA LA ARMADA DE CHILE

El proyecto Gaviota de la Armada de Chile, cuyo objetivo es adquirir cinco helicópteros ligeros, se ha concedido a Airbus Helicopters. Los cinco H125 mejorarán la capacidad de la Armada para llevar a cabo tareas de formación para pilotos, labores de guardacostas, misiones de rescate y otras operaciones de seguridad pública. En Chile, ya hay más de cuarenta H125 operativos.



H145: EL PRIMER HELICÓPTERO BIMOTOR QUE ATERRIZA EN EL ACONCAGUA (6.962 M)

Es la primera vez que un helicóptero bimotor aterriza a esta altura, lo que confirma su rendimiento a altitudes elevadas y la gran envolvente de vuelo del nuevo H145.

08

PANORAMA

La actualidad de Airbus Helicopters en cifras

14

LO CUENTAN ELLOS

La lucha contra los incendios según sus protagonistas

16

A CIELO ABIERTO

Gracias a los hombres y mujeres que hacen posible las misiones de rescate

18

MISIÓN

H125: el caballo de batalla de las cumbres

20

MISIÓN

Seychelles: un paseo por el paraíso

22

MISIÓN

H145 EMS: la magia de llegar a tiempo

09

INFORME

Quando el fuego acecha



24

LA GAMA

Una ayuda venida del cielo

26

SIN LÍMITES

El camino para la hibridación

28

PERFILES

Mujeres piloto: normalizar la excepción

30

UN DÍA EN EL MUNDO

La creación de Airbus Helicopters Italia



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**. Imprenta: SPI, N° ISSN 1169-9515 (Copyright Airbus Helicopters 2019, 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.



Más información en Rotor On Line www.airbus.com/Helicopters



Síguenos en [twitter/AirbusHeli](https://twitter.com/AirbusHeli)



Síguenos en [facebook/AirbusHelicopters](https://facebook.com/AirbusHelicopters)



Síguenos en [youtube/AirbusHelicopters](https://youtube.com/AirbusHelicopters)



© Diane Bold

Bruno Even, CEO de Airbus Helicopters

“Es nuestra responsabilidad como fabricantes proporcionar a todos estos héroes anónimos unos helicópteros en los que puedan volar de forma segura.”

Al ver todas esas imágenes de helicópteros luchando contra el fuego en tantos frentes abiertos en verano, he vuelto a pensar en la tarea tan importante que tenemos entre manos nosotros, los fabricantes de helicópteros. Estas imágenes nos recuerdan hasta qué punto los cuerpos de bomberos de tantos países, pero también policías, socorristas, voluntarios, se dejan la piel para proteger lo que más importa: nuestra gente, nuestro planeta.

Es nuestra responsabilidad como fabricantes proporcionar a todos estos héroes anónimos unos helicópteros en los que puedan volar de forma segura. Helicópteros de eficacia probada con los que puedan contar en los momentos más difíciles, cuando las llamas acechan y no hay tiempo para el descanso.

Hoy, cerca de 700 helicópteros de Airbus vuelan por todo el mundo en la lucha contra el fuego. Los hemos visto este verano en EEUU, en España, en Francia, en Bolivia... en todo el mundo. Precisamente en Bolivia tuvimos la oportunidad

de aportar nuestro granito de arena a través de la Fundación Airbus, que financió 65 horas de vuelo con HeliAmérica y unas 60 con Ecopter. Podrán leer todos los detalles en estas páginas.

Los H125, H145, pero también helicópteros de la familia Super Puma – que, por cierto, acaba de celebrar sus 1.000 unidades entregadas- han demostrado ser los compañeros de trabajo ideales de los cuerpos de bomberos de todo el mundo. Sé que hablo en nombre de todos los que trabajamos en Airbus Helicopters cuando digo que me llena de orgullo saber que nuestros esfuerzos para ofrecerles los helicópteros más fiables sirven para realizar hazañas como estas. Los testimonios de los clientes que podrán leer en estas páginas nos hacen pensar que estamos por el buen camino, y nos empujan a seguir mejorando cada día.

Sin más, les dejo que disfruten de todos los testimonios de los hombres y mujeres que hacen posible estas misiones increíbles. Porque ustedes hacen que nuestro trabajo cobre sentido: Gracias.

51

CONTACTOS ENTRE EL A400M Y EL H225M

El A400M ha logrado con éxito sus primeros contactos de repostaje de combustible aire-aire con un H225M.

80

ENTREGAS DEL SUPER PUMA PREVISTAS PARA 2021

De una cartera de pedidos de alrededor de 100 unidades destinadas a servicios públicos, trabajos aéreos y misiones militares.

200.000

LA FLOTA DE H145 SUMÓ 200.000 HORAS DE VUELO EN AGOSTO DE 2019

Más de 250 aeronaves operativas, con 90 clientes en todo el mundo.

5.6

millones

DE HORAS DE VUELO DEL SUPER PUMA

Acumuladas por la flota global de modelos civiles y militares en los últimos 40 años.

80

ANIVERSARIO DE LA PLANTA DE MARIGNANE

La planta de Marignane celebra su 80º aniversario en 2019. Los más de 8.000 empleados que trabajan allí han vivido un año lleno de eventos conmemorativos.

Airbus Helicopters va a proporcionar el helicóptero embarcado para el buque de investigación y expedición de REV Ocean, el superyate más grande del mundo. Transportará uno de los primeros modelos del nuevo ACH145.

1.300

H135 ENTREGADOS

La flota global del H135 realiza más de 400.000 horas de vuelo anuales.

30%

MENOS DE COSTE POR HORA DE VUELO

El coste por hora de vuelo del Tigre australiano se ha reducido en más de un 30%, y la tasa de éxito de las misiones se sitúa actualmente por encima del 95%.

60%

DE CUOTA EN EL MERCADO CIVIL EN HELICÓPTEROS DE TURBINA EN ITALIA

Airbus Helicopters posee el 37% del mercado HEMS y el 100% de los trabajos aéreos y los servicios de extinción de incendios.

100

H135 CON HELIONIX ENTREGADOS

Helionix ofrece un sistema de alerta innovador, varias funciones de ayuda y una pantalla de control de vehículos a petición, además del sistema de control de vuelo automático (AFCS) dúplex doble de Airbus.

135

HORAS DE VUELO EN HELICÓPTERO

Han sido financiadas por la Fundación Airbus para asistir en los desastres naturales de la Amazonia y Bahamas (cifras a finales de septiembre)

Cuando el fuego acecha

La cuenca del Amazonas está en llamas, las llanuras de África Central no dejan de arder y el fuego se propaga sin control por el norte de Siberia. El vínculo entre el cambio climático y el aumento de la gravedad de los incendios es tan evidente que pocos se atreven a negar su existencia.

La lucha contra los incendios, que antes se consideraba una más de las misiones de trabajo aéreo de los helicópteros, se está convirtiendo en una fundamental, especialmente durante el verano. Toda la información en estas páginas.



© SDIS13

ROTOR - No. 117 - OCTUBRE - NOVIEMBRE 2019 19

Los incendios forestales ocuparon gran parte de las noticias de este verano, desde los vastos incendios del Amazonas hasta las llamas que devoran tierras tan remotas como la tundra ártica. A continuación, un vistazo a los cambios que se están produciendo en la extinción de incendios desde el aire.





“SIN PRECEDENTES”

Este verano, se declararon 10.000 incendios en Angola, el Congo y Zambia. En septiembre, más de 2.000 incendios seguían activos en la selva amazónica. Las cifras son abrumadoras. Las llamas se propagan más rápido, son más importantes y más difíciles de controlar.

El cambio climático es una de las causas de este problema. El aumento de la temperatura global disminuye el nivel de humedad de la vegetación y propicia unas condiciones más secas. La despoblación de los entornos rurales, el abandono de la vida en las montañas y la acción humana son algunos de los factores que provocan que estos nuevos incendios sean más difíciles de controlar.

ATAQUES DESDE TODOS LOS FRENTERES

Los recursos y la respuesta ante esta situación varían en función del país. La extinción de incendios forestales es una labor de temporada que, en promedio, no dura más de tres meses. Las flotas aéreas de muchos países tienen múltiples funciones, por lo que se ocupan de otras misiones durante la temporada baja. La subcontratación es otra opción: para hacer frente a esta realidad sin precedentes, muchas agencias nacionales y estatales recurren a una lista de operadores privados especializados en la lucha contra los incendios. Además, los organismos están invirtiendo cada vez más en recursos dedicados a combatir este problema, como es el caso del departamento de bomberos



Los helicópteros se comenzaron a utilizar para luchar contra los incendios en la década de 1980, lo que supuso una revolución en la forma de llevar a cabo esta labor. Al principio, realizaban tareas de observación y control, sobrevolando la zona hasta que las fuerzas terrestres eran capaces de visualizar el fuego. Unos años más tarde, a mediados de la década de 1980, aparecieron los primeros helicópteros bombarderos de agua con “Bambi Bucket” (un cubo para transportar agua que permanece suspendido en el aire) y kits de depósitos de agua en su interior.

1: El Ministerio de Interior de Kuwait utiliza dos H225 para misiones policiales, de lucha contra incendios y de búsqueda y rescate.
2: H125 transportando agua, que se vaciará en las reservas de 3.000 litros dispuestas para los equipos en tierra.
3: H125 llevando a los bomberos de vuelta a casa después de una jornada agotadora.



© SDIS13

2



© SDIS13

de Tokio, que cuenta con un H225 dedicado principalmente a la extinción de incendios urbanos.

UN MERCADO EN APOGEO

Da igual que las aeronaves se dediquen por completo a combatir el fuego o que lo hagan solo durante la temporada de verano: el mercado está en pleno apogeo. En septiembre de 2019, en toda la flota global de lucha contra incendios, aproximadamente 700 helicópteros (21 % del total) eran de Airbus. La extinción de incendios constituye el segundo sector más grande (después del mantenimiento del orden) en la flota de trabajo aéreo de Airbus Helicopters. Esta cuenta con alrededor de 4.950 unidades en vuelo, de las cuales la extinción de incendios representa el 14% del mercado. Y la necesidad no deja de aumentar. La previsión de entregas de aeronaves dedicadas a la extinción de incendios para 2025 abarca en torno a 150 helicópteros en todo el mundo, mientras que la necesidad general de aeronaves que desempeñen misiones de trabajo aéreo se estima en unas 1.000 unidades para todos los fabricantes. Se espera que el H125 y el H145 lideren el mercado de la lucha contra incendios durante este período. A modo de comparación, en los últimos diez años, la flota de aeronaves dedicadas a la extinción de incendios había aumentado en solo 45 unidades⁽¹⁾. Todo esto apunta a una inversión significativa... Para un desafío de altura.

(1) De 650 helicópteros en 2009 a 695 en 2019.

¿Qué funciones tiene un helicóptero durante la extinción de incendios?

Denis Bargès, director del servicio de bomberos de la región de Bouches-du-Rhône, en Francia, explica los diferentes tipos de intervenciones de un helicóptero en caso de incendio.

“BAMBI BUCKET” O KIT SIMPLEX

“Cuando se declara un incendio, los helicópteros son la mejor manera de llegar al lugar con rapidez. Por ello, son la solución que contemplamos primero. Durante este tipo de intervenciones, los bombarderos equipados con un kit de cubo elástico (conocido como “Bambi Bucket”) o un kit Simplex logran controlar las llamas y ralentizar su avance, ya que dejan caer un promedio de aproximadamente 800 litros de agua cada vez que el helicóptero sobrevuela el fuego⁽¹⁾. La principal ventaja de los helicópteros con respecto a los aviones es que pueden realizar una descarga cada dos o tres minutos si hay una fuente de agua cerca. Si se logra controlar el fuego, el helicóptero dejará paso a los camiones de bomberos para que el personal de tierra pueda terminar de extinguir las llamas”.

COORDINACIÓN ENTRE HOMBRES Y MÁQUINAS

“No obstante, si el fuego es demasiado grande, los helicópteros se sustituyen por aviones que puedan descargar 6.000 litros de agua cada vez que sobrevuelan la zona. Paralelamente, comienza la segunda misión de los helicópteros desplegados en la lucha contra incendios: la coordinación. El personal, los vehículos de tierra, los helicópteros y los aviones se deben coordinar. La labor de vigilar que cada uno de ellos no interfiera en el trabajo del otro recae sobre el Oficial Aéreo Embarcado”.

“El uso de helicópteros para luchar contra los incendios es decisiva para superar obstáculos naturales, gestionar mejor los esfuerzos de los equipos y ahorrar tiempo.”



© Dxy Illustration/Carole Wifimet

TRANSPORTE DE MATERIAL

“La tercera misión clave del helicóptero en la lucha contra incendios se conoce como Destacamento de Intervención para el Transporte en Helicóptero. Consiste en transportar equipos, personal o agua, que se vaciará en las reservas de 3.000 litros dispuestas para los equipos en tierra. Este tipo de vuelo también es muy técnico, debido al riesgo de colisión con árboles u obstáculos en el suelo y la dificultad para evitar el humo.

Todo esto explica la estrecha relación entre los bomberos y los pilotos de helicópteros, a quienes conocemos bien y alquilamos helicópteros un promedio de dos o tres meses al año.

Precisamente la habilidad de uno de esos pilotos me salvó la vida hace unos años, cuando el “Bambi Bucket” se quedó atascado en uno de los laterales del estanque y el morro del helicóptero comenzó a inclinarse cuando espegábamos”.

Para poder hacer frente a todo tipo de situaciones a bordo de un helicóptero, pasamos la mayor parte de los meses de invierno formándonos. Además, trabajamos en los bosques a fin de prepararnos para la próxima temporada, instalando fuentes de agua para asegurar la zona. La presencia de estas fuentes cada dos kilómetros garantiza una frecuencia de descarga con el helicóptero de dos o tres minutos”.

(1) Aproximadamente 800 litros para un Ecuireuil/H125, 1.200 para un H145 y hasta 4.000 para un H215.

[Lea la entrevista completa en Rotor On line](#)

A yellow helicopter is shown in flight over a dense forest. The helicopter is positioned in the upper left quadrant of the frame. A bucket of water is suspended from the helicopter by a long cable, and it is in the process of dropping the water, creating a large plume of white water spray that falls towards the bottom center of the image. The forest below is thick with trees, and a significant amount of white smoke or mist is rising from the ground, partially obscuring the lower part of the forest. The overall scene depicts an aerial firefighting operation in a tropical or subtropical environment.

La Fundación Airbus respalda los esfuerzos de Bolivia para extinguir los incendios en el Amazonas

La Fundación Airbus, en colaboración con el Centro de Gestión de Crisis y de Apoyo del Ministerio Francés de Europa y Asuntos Exteriores, respalda los esfuerzos de Bolivia para extinguir los graves incendios que afectan al país.

Una aeronave de prueba A330 de Airbus transportó a 38 bomberos de la seguridad civil francesa y diferentes equipos desde Vatry (Francia) a Bolivia. Participaron en la extinción de los incendios que ya han devastado más de dos millones de hectáreas de la Amazonía boliviana. En cooperación con HeliAmerica, un operador de helicópteros boliviano con sede en el departamento de Santa Cruz, la Fundación Airbus ha realizado 65 horas de vuelo en helicóptero para evaluar las zonas afectadas. La aeronave también se ha utilizado durante los días 3, 4 y 5 de septiembre para combatir activamente los incendios con la ayuda de "Bambi Bucket", que permitieron descargar más de 500 toneladas de agua. Por otro lado Ecocopter, con la colaboración de la Fundación Airbus y el Centro de Gestión de Crisis y de Apoyo del Ministerio Francés de Europa y Asuntos Exteriores que financian un centenar de horas de vuelo, ha desplegado dos de sus helicópteros H125 en Bolivia, con la misión de combatir los incendios forestales, que afectan la región de Santa Cruz.

LA LUCHA CONTRA LOS INCENDIOS SEGÚN SUS PROTAGONISTAS



“En el H215, podemos transportar hasta 20 bomberos”

La Fuerza de Tarea Aérea “Diablos Rojos”, perteneciente a la Fuerza Aérea Boliviana (FAB), trabaja actualmente con el H215 para combatir el devastador incendio declarado en la Amazonía boliviana, concretamente en la zona de Chiquitania, en el este del país.

Sobre las operaciones, el coronel Franz Cabrera ha comentado lo siguiente:

Nos hemos enfrentado a muchos incendios durante nuestra trayectoria, pero ninguno como este: por su intensidad, por su extensión, pero sobre todo porque no hemos logrado extinguirlo después de luchar contra él durante casi un mes. Utilizamos dos helicópteros H215 constantemente, a veces equipados con ‘Bambi Bucket’ (2.500 y 1.200 litros

cada uno), que llenamos con el agua que encontramos en lagunas o piscinas. En estos casos, el piloto trabaja junto con un copiloto, un operario del ‘Bambi Bucket’ y un compañero en el interior de la aeronave. A veces, transportamos hasta 20 bomberos, por lo que aprovechamos la capacidad total que ofrece el H215. También se nos pide que realicemos tareas de reconocimiento.

A día de hoy, ya sumamos 110 horas de vuelo con ambos. Es un flujo de trabajo muy intenso en condiciones extremas, lo que nos obliga a intensificar el trabajo de mantenimiento y lavar los compresores continuamente. El humo, la falta de visibilidad y el gran número de aeronaves que participan en la extinción del incendio dificultan mucho el desarrollo de la misión. Dada la magnitud de este desastre, la planificación, que se realiza durante la noche, implica la coordinación de los equipos de policía, bomberos, rescate y del Ministerio de Defensa. Trabajamos juntos para lograr un mismo objetivo”.

“Una máquina muy eficaz para combatir el fuego”

Roy Knaus es el propietario de Heli Austria, un operador de helicópteros polivalentes con base en St. Johann im Pongau, a 56 kilómetros al sur de Salzburgo. Aquí, nos habla sobre el trabajo de la empresa en la lucha contra incendios durante los meses de verano.

“Intentamos desarrollar mercados que creemos que tienen futuro, como el de extinción de incendios. Contamos con una flota de cuatro helicópteros H215. Actualmente, llevamos a cabo misiones de lucha contra incendios en Austria, Baviera y Cerdeña”.

“El Super Puma es una máquina muy eficaz en la extinción de incendios, ya que puede llevar a la tripulación al lugar del fuego y, una vez allí, combatirlo. La aeronave es rápida, sobre todo para llegar al lugar del incendio, y su consumo de combustible nos permite estar en la zona unas tres horas”.

“Hemos implementado algunos cambios en el H215 y lo hemos desarrollado y homologado para obtener los Super Puma más potentes del mercado en la lucha contra incendios. Con este fin, hemos añadido ‘baby sponsons’, una actualización aviónica GTN750/650 de Garmin, un transpondedor remoto de Garmin y un interior ligero para reducir el peso y simplificar el mantenimiento. El siguiente paso será modificar la cabina del H215 e incluir un sistema de visión nocturna, que ya estamos desarrollando con Helitak, para combatir los incendios durante las horas más oscuras”.



© Anthony Pecchi

[Más información en Rotor On line](#)



© Bundespolizei

“Nuestros helicópteros se utilizan cada vez más para combatir incendios”

Michael Harder, jefe de operaciones de vuelo del Escuadrón Aéreo de la Policía Federal en Blumberg (Alemania), habla con Rotor sobre el aumento de las misiones para extinguir incendios forestales en los últimos años y de cómo la policía federal despliega helicópteros para estas operaciones:

“En los últimos años, se nos ha pedido cada vez más que ofrezcamos servicios de extinción de incendios en caso de desastres naturales. Básicamente, comenzamos a utilizar los helicópteros Super Puma y H155, que podemos equipar con ‘Bambi Bucket’, entre otros. Por lo general, actuamos como refuerzo para las brigadas de bomberos terrestres desde el aire, no solo para combatir incendios, sino también para informarles y realizar el reconocimiento de la zona. Una de las mayores misiones de este año fue en un antiguo centro de entrenamiento militar en Lübtheen, donde desplegamos hasta cuatro helicópteros Super Puma y H155 con varias tripulaciones. Para las operaciones de lucha contra incendios, siempre contamos con una tripulación de dos pilotos y un operario que maneja el ‘Bambi Bucket’”.

A CIELO ABIERTO



Gracias a los hombres
y mujeres que hacen posibles
las misiones de rescate.



FRANCIA EL CABALLO DE BATALLA DE LAS CUMBRES

Texto: Alexandre Marchand – Fotos: Blugeon Hélicoptères



Blugeon Hélicoptères es una empresa familiar creada a raíz de la gran pasión de su fundador. En el centro de su estrategia, encontramos un terreno de juego excepcional, como son los Alpes y los Pirineos, y una aeronave esencial: el H125.

Durante más de 35 años, el apellido Blugeon ha ostentado un gran renombre en los Alpes, desde los valles más profundos hasta los picos más altos. En la familia Blugeon, trabaja el padre, Christian (instructor y evaluador, Oficial de la Legión de Honor de la República Francesa y galardonado con una medalla de rescate aéreo), a quien se han unido sus tres hijos a lo largo de los años, Sébastien, Hugo y Victor (todos pilotos profesionales) y otros dos pilotos en plantilla.

“Comencé con este negocio en 1998. Fue una aventura que, en aquellos tiempos, todavía era posible”, explica este emprendedor. “Ahora, las cosas son mucho más complicadas desde el punto de vista legislativo. Sin duda, ¡me costaría mucho más!”. En aquel momento, Christian Blugeon se centró en el transporte de cargas, “una actividad para la que sabía que siempre existía demanda”, explica.

PARA TANTAS MISIONES

Y tenía razón. Christian Blugeon, un buen piloto y hábil gerente con una mente emprendedora y un carácter tenaz, comenzó con un Lama que más adelante cambió por un Ecureuil B2. A día de hoy, tiene cuatro H125, cuya versatilidad le permite desarrollar el negocio en varios sectores: transporte de pasajeros, vigilancia de líneas eléctricas, filmación, mantenimiento preventivo de avalanchas, rescate en montaña y, de forma secundaria, elevaciones a gran escala. “Todavía disfruto transportando cargas: el trabajo se realiza con eslingas de 4 a 200 m,



1: Las eslingas pueden medir de 4 m a 200 m, según la necesidad de carga.
2: Cada uno de los H125 de Blugeon vuela aproximadamente 500 horas al año.
3: Se suponía que Christian Blugeon sería agricultor, como sus padres, pero su pasión por los helicópteros resultó ser mucho más fuerte.

según lo que se requiera, y me permite conocer a profesionales que destacan en su ámbito de trabajo”.

EL H125 EN EL CENTRO DE SU ESTRATEGIA

Pero no nos engañemos: detrás de esta pasión, existe una lucha diaria para garantizar el éxito de la empresa y su futuro. “Viajamos 2.200 horas anuales con una media de aproximadamente 500 horas de vuelo por aeronave al año”, explica Christian Blugeon. “A fin de reducir los costes operativos, gestionamos en detalle la configuración entre las diferentes bases para poder agrupar los vuelos: Morzine-Avoriaz, Bourg-Saint-Maurice, Crest-Voland y Ancizan/Saint Lary Soulan en los Pirineos”.

La fortaleza de Christian Blugeon también reside en las relaciones personales que mantiene con sus clientes, por no mencionar el H125, en el corazón de la estrategia de desarrollo de la compañía. Gracias a su facilidad de reconfiguración en función de la misión, su durabilidad y su fiabilidad mecánica, la aeronave ha obtenido la aprobación general. No obstante, Christian Blugeon siempre tiene ideas nuevas para mejorar la eficiencia: “Acabamos de adquirir la puerta transparente de Swiss Rotor Solutions, que es ideal para trabajar con eslingas. También nos gustaría reducir el tamaño del panel de instrumentos para mejorar la visibilidad delantera. Sin embargo, soy consciente de que nuestras necesidades específicas no pueden determinar las modificaciones de la aeronave”.



DE LOS TRACTORES A LOS HELICÓPTEROS

Christian Blugeon podría haber seguido los pasos de sus padres y trabajar como agricultor, pero su pasión por los helicópteros resultó ser mucho más fuerte. Tras mucho sacrificio y perseverancia, obtuvo su licencia de piloto de helicópteros privados en 1982. Cinco años después, ya ejercía como piloto profesional. Antes de crear su propia empresa, completó misiones a bordo del Lama, el Alouette 3, el Gazelle, el Puma y el Super Puma. A día de hoy, suma 31.000 horas de vuelo a sus espaldas. “Con todo tipo de climatologías y en todas las situaciones posibles”, apunta.

SEYCHELLES

UN PASEO POR EL PARAÍSO

Con cinco H120 y un H145, Zil Air lleva una década ofreciendo un toque de glamour a los turistas de Seychelles. Descubra más sobre los diez años de trayectoria de este operador turístico en el paraíso.

Texto: Heather Couthaud – Fotos: Zil Air



Ubicada frente a la costa de África Oriental, en el Océano Índico, Seychelles es un paraíso de aguas turquesas y playas de arena blanca. Los complejos turísticos salpican la costa, con lujos como piscinas infinitas o cruceros al atardecer. Es el tipo de sitio al que los recién casados vienen a ser tratados como reyes.

Una de las joyas del lugar es Zil Air, el único operador de helicópteros de Seychelles, muy solicitado para transportar a los turistas desde el aeropuerto internacional de Mahé a una de las 115 islas del archipiélago. Este año, Zil Air celebra su décimo aniversario, un logro que se debe a un enfoque orientado a los servicios y a la flota de helicópteros, según afirma Francis Savy, director ejecutivo de la empresa.

UN PRODUCTO ORIENTADO A LOS SERVICIOS

“Con experiencia en la industria hotelera, aportamos una ventaja diferente al negocio,” dice Francis Savy. “Decidimos ofrecer un producto que funcionara. El H120 de Airbus es una aeronave excelente y nos ha permitido satisfacer los requisitos del mercado.”

De hecho, el H120 ha sido el eje principal de las operaciones de Zil Air desde el principio, cuando la empresa utilizó su primer helicóptero para transportar personal y consultores a los lugares con potencial de desarrollo hotelero. Ahora, el operador cuenta con una

“Trabajamos duro para mantenernos en una posición sin accidentes, aunque la calidad del producto también nos ayuda a alcanzar ese nivel de seguridad.”

Francis Savy, director ejecutivo de Zil Air



2



3

ZIL AIR

Fundación: 2009

Base: Mahé, Seychelles (Seychelles International Airport)

Flota: 5 H120, 1 H145 y 2 aviones

Actividad: vuelos de transporte, visitas turísticas, servicios de limusina aérea en el archipiélago de Seychelles

Horas de vuelo al año: 3.500

Más información sobre **Zil Air**



4

flota de cinco H120 y un H145. Al ser un helicóptero más grande con una capacidad mayor, la lista de misiones es diferente, aunque siempre está orientada a los servicios. Esto es clave en un mercado que incluye clientes VIP, turistas y recién casados. Para mantener la aeronave en condiciones reguladas por la AESA, Zil Air lleva a cabo su propia organización de mantenimiento y reparación, con un personal numeroso y bien cualificado. ¿El resultado? Un récord de vuelos sin accidentes. “Trabajamos duro para mantenernos en esta posición, aunque la calidad del producto también nos ayuda a alcanzar ese nivel de seguridad”, apunta Francis Savy.

La compañía también forma parte de la economía local, donde el turismo es la industria principal. En marzo de 2019, Zil Air dio la bienvenida al primer piloto de Seychelles formado según su propio programa de formación, que se unió a un equipo de otros 12 pilotos. Del personal de soporte, aproximadamente el 65% del equipo proviene de las islas del archipiélago. Y, aunque los vuelos fletados sean su negocio principal, los helicópteros de Zil Air también se utilizan para ayudar en operaciones de búsqueda y rescate en la zona, en casos de evacuación o para colaborar con la guardia costera y la policía de Seychelles.

La lista de destinos de Zil Air es larga: Praslin, La Digue, Cerf Island, Denis Island, Bird Island... Los clientes escriben comentarios sobresalientes sobre sus emocionantes viajes a bordo de la aeronave. Puesto que se trata de complacer a los clientes desde la llegada a su destino final, los índices de satisfacción de la empresa en las opiniones en internet son muy buenas. “Por lo general, las versiones cortas suelen ser ‘Mágico’ y ‘Totalmente recomendable’”, nos cuenta Francis Savy. “Obviamente, los paisajes de Seychelles ayudan. Tenemos mucha diversidad y el helicóptero es una de las mejores formas de admirarla”.

1: Las Seychelles ofrecen paisajes de ensueño.

2: El éxito de Zil Air se debe en gran parte a los servicios que ofrecen y a su gama de productos.

3: Zil Air opera un H145 y cinco H120.

4: El archipiélago de las Seychelles tiene 115 islas.



BALEARES

LA MAGIA DE LLEGAR A TIEMPO

Texto: Belén Morant – Fotos: Eliance/Carlos Díaz



Más de 16 millones de turistas viajaron a las islas Baleares el pasado año. Muchos de ellos, con ganas de pasarlo bien sin temer las consecuencias. El servicio SAMU 061 conoce bien estas consecuencias, y con sus dos H145 ya han trasladado más de 600 pacientes en lo que va de año⁽¹⁾.

“Entre mayo y octubre la población de las Islas Baleares se dispara. En estos meses asistimos a numerosos traslados originados de patologías derivadas de accidentes por excesos e imprudencias, de gente que viene solo pensando en pasárselo bien” explica Carlos Díaz de Otazu, coordinador de los medios aéreos del servicio SAMU 061 de Baleares y también piloto del H145. “Cuando se recibe la llamada de socorro, o de petición de traslado en la central de coordinación del SAMU 061, el médico regulador asistido de su equipo, deciden qué recurso enviar, una ambulancia simple, una de soporte vital avanzado, o activar los medios aéreos. Hay que tener presente que estamos en un archipiélago, no tenemos carreteras que nos conecten con todos los destinos, hay islas menores como Formentera donde la asistencia de médicos especialistas es limitada. La decisión depende de la situación del paciente, pero nuestro

tiempo medio de activación es de 20 minutos tras la llamada de urgencia. Cuando llegamos, normalmente el paciente ya ha recibido una primera asistencia in situ, y el equipo médico del SAMU del helicóptero, compuesto por un médico y un enfermero, especializados en urgencias, estabilizan al paciente y lo trasladamos al centro médico que sea más adecuado para el tratamiento de su patología.”

SALVAR UNA VIDA

La configuración con asientos del H145 permite transportar a varios heridos, o incluso llevar a bordo a uno de los padres cuando el paciente es un menor. Algo que, en los momentos críticos, supone una enorme diferencia: “Recuerdo perfectamente el caso de un accidente en Formentera con un niño en estado crítico. Nos lo llevamos a él y a su padre a bordo hasta el servicio de pediatría del hospital

“Llevo unos 20 años como comandante, y puedo decir que el H145 es el mejor helicóptero para servicios HEMS que he volado hasta ahora.”

de Son Espasses de Palma. Su madre no pudo venir por lo afectada que estaba. En el helipuerto del hospital nos estaban ya esperando los servicios de pediatría, listos para intervenir. Lo hicimos en un tiempo record y no perdimos ni un segundo por una coordinación impecable. Llegamos a tiempo. Es la diferencia que sólo puede marcar el helicóptero. “Hubo otro caso, por ejemplo, de un accidente con una amputación de un brazo de un chico de 22 años, consciente tras un accidente de moto. Se trasladó al paciente y el miembro, que se pudo volver a implantar con éxito, fue un gran orgullo para todos los que participamos”.

EXPERTO EN EMS

“Esperamos finalizar el año con unas 800 horas de vuelo entre la Base de Ibiza y Palma de Mallorca, más o menos, con los dos H145. Lo que más destacaría de estos helicópteros es la magnífica relación peso /potencia que nos ofrecen, para cumplir con los requisitos de Clase Performances 1, con temperaturas medias en verano de 35 grados, y volando al nivel del mar” explica el comandante. “Por otro lado, la aviónica del H145 es espectacular, la presentación de sus pantallas, de los parámetros, la de navegación nos proporciona la posibilidad de asociación de sistemas como el ACAS, HTWAS, Weather Radar. El FMS Garmin GTN 750, es muy intuitivo, una presentación en plóter, el piloto automático de cuatro ejes... Todo este equipamiento de aviónica da mucha seguridad a la hora de afrontar misiones complicadas, ya que constantemente tienes los datos actualizados.

(1) Entre accidentes y traslados interhospitalarios, ya que el hospital de referencia en las Islas Baleares está en Palma de Mallorca.

1: Trabajan con una autonomía de 2 horas y media que les permite trasladar a los pacientes hasta la península si la situación lo requiere.

2: La cabina asistencial ofrece también la posibilidad de llevar dos camillas, aunque el SAMU 061 la utiliza con una para tener mejor acceso a los pacientes.



CARLOS DIAZ DE OTAZU

Es piloto de transporte de línea aérea en helicóptero desde el 2003, ha volado más de 10 tipos diferentes de helicópteros, en diferentes tipos de helicóptero con los que ha acumulado más 5.500 horas de vuelo. Vuela con el H145 en H24 desde 2018. Trabaja para la empresa Eliance como coordinador de los servicios SAMU 061 de las islas Baleares, que incluyen Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera.

Lo que más le gusta de las misiones HEMS es lo satisfecho que todo el equipo se siente cuando se logra el objetivo de la misión, que es dar la asistencia y el traslado al paciente o accidentado y que éste llegue al centro hospitalario adecuado en el mejor estado posible.



UNA AYUDA VENIDA DEL CIELO

La extinción de incendios por vía aérea, ya sea en ciudades, montañas o bosques, se basa en el uso de helicópteros especializados que sean capaces de desempeñar cualquier tipo de misión, desde el transporte de personas hasta la descarga de agua.

Texto: Heather Couthaud – Infografía: Beatriz Santacruz



H125

El H125 constituye la base de las fuerzas aéreas de lucha contra incendios y es lo suficientemente rentable como para que se formen flotas de varios helicópteros. A menudo se usa como aeronave de comando y control para supervisar las zonas desde el aire. También se puede equipar con una cámara infrarroja para detectar los focos de los incendios. No obstante, la capacidad más llamativa del H125 es su facultad para descargar grandes cantidades de agua donde sea necesario.

H145

El H145 se utiliza en vuelos de comando y control durante la extinción de incendios, a fin de dirigir los movimientos de las fuerzas aéreas y terrestres mientras sobrevuela la zona. Cuando el fuego ya está controlado, el H145 vuelve a intervenir para llevar a la tripulación a zonas de tierra fácil de remover, donde cavan trincheras para evitar que se propaguen las llamas. El H145 complementa las funciones de las aeronaves de descarga de agua más grandes, ya que es muy versátil y puede realizar todo tipo de misiones con un cambio de configuración muy rápido.





H225

Pistola de agua, cañón en el cielo... Da igual el nombre: es el único helicóptero con un equipo capaz de apagar incendios a gran altura. Cuenta con un depósito de 2.300 litros de agua que está integrado en el H225. En la lucha contra incendios urbanos, el H225 trabaja en solitario o junto con otras aeronaves más pequeñas, lo que permite transportar más agua o un mayor número de brigadas a la zona. Por su parte, en incendios forestales, se equipa con un "Bambi Bucket" para realizar descargas de agua sobre las llamas.

H215

La versión corta del H215 de Airbus Helicopters aumenta la capacidad de carga útil, ya que se ha adaptado para transportar un kit de "Bambi Bucket" capaz de soltar 4.000 litros de agua en una sola descarga. El H215 ha combatido incendios en todo el mundo (véase la página 14). También se emplea para extinguir incendios forestales, tanto en llanuras como en montañas o bosques, además de incendios urbanos que requieren descargas continuas de agua.



AIRBUS HELICOPTERS PREPARA EL CAMINO PARA LA HIBRIDACIÓN

Las primeras evaluaciones de un nuevo banco de pruebas de vuelo monomotor equipado con un motor eléctrico de emergencia están previstas para 2020. Se esperan ganancias considerables en sectores tan variados como la seguridad, el impacto medioambiental y el rendimiento. Descubra el cómo y el porqué de esta novedad.

Texto: Alexandre Marchand

1

REDUCCIÓN DEL RUIDO

El rotor principal y el rotor de cola son las fuentes de ruido principales de un helicóptero durante la mayor parte de las fases del vuelo. Por ello, la reducción de la velocidad del rotor afectará de forma mecánica al nivel de ruido. Este tipo de mecanismo de reducción del ruido se usa mucho en los productos de Airbus Helicopters (véase cuadro), sobre todo en condiciones de vuelo cerca del suelo en las que no se requiere toda la potencia del helicóptero y las molestias a la población son mayores. La idea es disminuir aún más la velocidad del rotor para aprovechar las posibilidades de la hibridación. No obstante, la propia inercia de la turbina no permitiría aumentar la velocidad lo suficientemente rápido en caso de que el motor falle. Pero curiosamente una fuente de energía eléctrica adicional sí que podría hacerlo. Asimismo, sería posible prever procedimientos de despegue y aterrizaje en pendientes más pronunciadas, también con una reducción del nivel de ruido.

2



¿De dónde viene el ruido de un helicóptero?

El rotor principal, el rotor de cola y la turbina son las tres fuentes de ruido principales de un helicóptero. Sin embargo, estos tres elementos tienen funciones muy diferentes según las fases del vuelo. Durante la fase de aproximación, el rotor principal interactúa con su propia estela, lo que genera un ruido de impulsos muy molesto. Al despegar, esta interacción deja de producirse y las causas del ruido pasan a ser la carga considerable de los rotores y el funcionamiento del motor a toda potencia. Durante la fase de vuelo, los culpables son los rotores y, en menor medida, el motor. Los procesos de certificación determinan que los niveles de ruido deben estar por debajo de los estipulados en la legislación, pero los helicópteros deben llegar más lejos todavía si desean contar con el aprobado social general. Airbus Helicopters se distingue de la competencia en que siempre busca una reducción del ruido más eficaz mediante el control de tres puntos esenciales:

- La automatización de las leyes de control de la velocidad del rotor, cuya finalidad es reducir el ruido en las operaciones cerca del suelo y durante las fases más sensibles.
- El Fenestron, que evoluciona constantemente y juega un papel crucial en la reducción del ruido del rotor de cola.
- La optimización de la forma de las palas, a fin de reducir el nivel de ruido y, en particular, el fenómeno de la interacción con la estela del rotor principal.

AUMENTO DE LA SEGURIDAD

Esta solución eléctrica requerirá un motor de 100 kW y una batería de iones de litio. El motor eléctrico, conectado a la caja de transmisión principal, debe poder mantener las revoluciones del rotor del helicóptero durante aproximadamente treinta segundos. El trabajo realizado en un Ecureuil AS350 en 2011 mostró el interés en esta fuente de energía adicional en caso de que la turbina falle. El motor eléctrico facilitaría las maniobras de autorrotación, ya que suministraría energía adicional durante los últimos segundos del descenso y el piloto tendría más tiempo para reaccionar. Por ejemplo, sería suficiente para volar sobre zonas urbanas con mayor tranquilidad.

AUMENTO DE LA CARGA ÚTIL

Aunque las pruebas realizadas en 2011 mostraron la precisión de un motor adicional, existía el problema del peso de la batería, incompatible con el uso comercial. Sin embargo, en estos ocho años, la densidad de energía y la potencia de la batería han mejorado mucho. La mejora de la potencia disponible mediante hibridación podría contribuir aún más a aumentar el peso del helicóptero durante el despegue en condiciones ISO. Se podría esperar un aumento significativo de la carga útil, incluso si se tiene en cuenta el peso del sistema eléctrico de emergencia (85 kg).

3



“La mejor parte de este trabajo es la combinación de volar (que obviamente creo que es divertido) y el hecho de que es muy gratificante. Sientes que contribuyes a la vida de alguien justo cuando lo necesita.”

© L. Amdal



“Es importante que las empresas de helicópteros animen a las mujeres a unirse y las apoyen en el desarrollo de su trayectoria.”

© Bertha Harris



“Hay que luchar por nuestros sueños, y desterrar viejos ideales que ven a la mujer en un rol tradicional en el hogar.”

© Eric Raz

1 Liss Amdal,

piloto de H145 y el H135 en Noruega

Me llamo Liss Amdal. Tengo 43 años y nací en Noruega, donde vivo actualmente. Trabajo con Norwegian Air Ambulance desde abril de 2011. Recuerdo con claridad el momento en el que decidí que quería ser piloto de helicópteros. Mi primo y mi hermano eran pilotos, y un día mi primo aterrizó un helicóptero en nuestro jardín trasero cuando yo tenía 13 años, y me dije a mí misma: "Un día yo también haré eso".

No creo que haya grandes diferencias entre hombres y mujeres a la hora de ser pilotos. Creo que es sobre todo una cuestión cultural: muchas más mujeres podrían serlo si tuvieran la posibilidad y la convicción de que pueden hacerlo.

Actualmente, soy la única mujer piloto en Norwegian Air Ambulance, y me encantaría tener más compañeras. Sinceramente, no sé por qué no hay más. Espero que esto cambie en el futuro.

2 Bertha Dankert Harris,

piloto del H175 en Dinamarca

Me llamo Bertha Dankert Harris. Tengo 42 años, estoy casada y tengo dos hijos. Soy de Dinamarca, pero viví fuera durante más de 14 años debido a mi trabajo como piloto. El año pasado, después de más de 11 años operando el H155 en los Países Bajos y con casi 5.000 horas de vuelo, regresé a

Dinamarca y comencé a pilotar el H175 para NHV. Al principio, solía sentir que me miraban todo el tiempo por ser una mujer en un mundo de hombres, pero una vez que demostré mi valía, recibí el mismo respeto que el resto.

Más adelante, cuando me ascendieron a capitana y, después, a capitana de formación en línea, hubo ocasiones en las que mis compañeros me desafiaron por ser una mujer joven. Creían que ellos debían ser capitán porque eran mayores que yo o llevaban más tiempo en la empresa, pero el hecho era que ya había aprobado la formación y, al final, lo aceptaron. Me gusta mucho mi trabajo. Estoy impresionada con lo sofisticada que es la nueva generación de helicópteros; la tecnología es alucinante.

El otoño se acerca, y pronto tendremos condiciones climáticas complicadas en el Mar del Norte debido a los fuertes vientos, nubes bajas, visibilidad limitada y oscuridad. Es entonces cuando el trabajo aumenta más y debemos estar súper alerta.

3 Jessica González,

piloto del H225M en México

"Me llamo Jéssica Gonzáles y tengo 22 años. Desde que era pequeña, sabía que quería ser piloto: poder hacer volar una aeronave me parecía fascinante. Finalmente, opté por los helicópteros, atraída por su versatilidad, su capacidad táctica y la cantidad de misiones que pueden realizar.

La integración de las mujeres en la Fuerza Aérea no solo es enriquecedora para nosotras, sino también para los hombres, que están aprendiendo a trabajar y confiar en las mujeres como compañeras y que también necesitan un proceso de adaptación. Me parece realmente interesante. Creo que todos podemos sacar provecho de esta situación, no solo las mujeres.

La verdad es que el apoyo de la Secretaría de la Defensa Nacional de México para alentar y mejorar la integración de las mujeres es una realidad desde 2007, y lo apreciamos mucho. Tengo compañeras admirables que son madres y han podido combinar ambas facetas de sus vidas a la perfección. A día de hoy, ya hay 15 mujeres pilotos en la Fuerza Aérea y, aunque todavía queda un largo camino por recorrer, ya no hay vuelta atrás.

Mujeres piloto: normalizar la excepción

Tres pilotos de países diferentes cuentan su historia sobre ser mujer en una industria de hombres.

Lea los testimonios completos en Rotor On line



La creación de Airbus Helicopters Italia

La adquisición de Aersud Elicotteri, distribuidor y socio, ha propiciado la creación de un nuevo centro de atención al cliente y ha fortalecido la presencia de Airbus Helicopters en Italia.

Texto: Alexandre Marchand
Fotos: Airbus Helicopters Italia

Con más de 90 clientes y 250 aeronaves volando, Italia representa el quinto mayor mercado europeo de Airbus Helicopters. En gran parte, esto se debe a Aersud Elicotteri, que ha desempeñado un papel clave en el desarrollo de la presencia de Airbus en el país. Durante más de 50 años de colaboración, el distribuidor se ha convertido en un verdadero socio que actúa como punto de contacto para los operadores, a fin de ofrecerles una asistencia óptima.

Con objeto de continuar esta relación excepcional y garantizar la presencia a largo plazo de Airbus Helicopters en Italia, Aersud Elicotteri y su filial, Helicopters Italia, se han unido a la red global de Customer Centres del fabricante. No obstante,



“La creación de Airbus Helicopters Italia me llena de optimismo y motivación. Italia es un país donde me siento como en casa debido a mis orígenes, obviamente. Pero también porque me encanta la gente, la cultura, la historia y, por supuesto... ¡la comida!”

esto no significa que la estructura de las empresas italianas vaya a cambiar. Alrededor de quince empleados de Airbus Helicopters Italia seguirán gestionando el aspecto comercial de la empresa. Por su parte, Helicopters Italia, centro de servicio certificado con 35 empleados cuyo nombre permanecerá sin cambios, mantendrá el control sobre las operaciones de MRO (mantenimiento, reparación y revisión), con competencias relacionadas con las gamas H125, H135, H145 y Dauphin.

TODO UN RETO

Esta nueva organización debería permitir a Airbus Helicopters fortalecer su posición de principal rival, con el 32% de la flota instalada en un país que, sobre todo, sigue siendo el coto privado de su principal competidor europeo y donde el clima económico es complicado: después del desplome de 2012, el mercado italiano se está recuperando poco a poco, impulsado por el trabajo aéreo (especialmente en los Alpes) y los servicios médicos de urgencia. Corresponderá al nuevo Customer Centre fortalecer esta posición y seguir garantizando un nivel óptimo de satisfacción de los clientes. La preparación para el futuro también implicará el desarrollo de la gama de aviación de negocios con el H160, que, por cierto, está comenzando su carrera comercial en Italia.

(1) 60% del mercado civil, 37% del mercado de HEMS, 100% del mercado de trabajos aéreos.

“Es un lugar donde siempre se han apreciado los productos de buena calidad, los sistemas mecánicos punteros y la tecnología de vanguardia. Estos requisitos también se aplican a los helicópteros. Todos los ingredientes están aquí.”

Alexandre Ceccacci,
Director de Airbus Helicopters Italia



“En el ámbito de los servicios médicos de emergencia en helicóptero (HEMS), que es muy dinámico en Italia, ofrecemos una solución inigualable: el H145, una referencia en este mercado. Además, el H125 nos asegura una excelente posición en el mercado nacional de trabajos aéreos y servicios públicos, que todavía se mantienen fuertes. Por último, queremos establecernos en el mercado de la aviación comercial, que ofrece grandes oportunidades de crecimiento. Por todos estos motivos, sé que puede irnos bien en este país... Y tengo la intención de demostrarlo.”



Alexandre Ceccacci comenzó su carrera en Eurocopter en 1998 como Sales Director para el centro de atención al cliente en México. Después de varios años en Customer Service Europe, donde ya trabajó en estrecha colaboración con Italia, fue nombrado Sales Director de la filial mexicana y, más tarde, Managing Director de la filial chilena. Antes de aceptar el desafío de liderar Airbus Helicopters Italia, ocupó el puesto de Support para toda Latinoamérica desde Francia.

ALGUNAS OBRAS EXTRAORDINARIAS NECESITAN UNA AYUDITA DESDE EL CIELO.



**FLY
WE MAKE IT**

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

Confianza. We make it fly.