

Nr. 117 - OKTOBER – NOVEMBER 2019

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

RUND UMS PRODUKT
Hilfe von oben

PROFILE
**Pilot, weiblich...
Noch Fragen?**

KEIN LIMIT
**Airbus Helicopters:
Pionier der
Hybridisierung**



Kampf gegen das Inferno



AIRBUS HELICOPTERS HAT DIE 1.000. SUPER PUMA AUSGELIEFERT:

Die Bundespolizei nahm eine zweimotorige H215 in Mehrzweckausführung aus der Endmontagelinie im französischen Marignane in Empfang.

SEA LION: ERFOLG BEI DEMOFLÜGEN

Im Beisein von Vertretern der deutschen Marine und der Bundeswehrbeschaffungsbehörde BAAINBw hat der NH90 Sea Lion für die Marine im Juli erfolgreich die Demonstrationsflüge für seine erforderlichen Rollen, darunter SAR-Missionen, absolviert. Die Tests umfassten unter anderem Einsätze mit der Rettungswinde, die Überprüfung der Marineaufklärungsfähigkeiten sowie das Entladen von Spezialkräften inklusive eines Schlauchboots. Die Auslieferung der ersten Maschinen ist für Ende 2019 geplant, insgesamt umfasst der Auftrag 18 Hubschrauber.



© Airbus Helicopters, Patrick Heinz

vielseitigkeit



© Airbus Australia

AIRBUS HELICOPTERS PRÄSENTIERT KONZEPT FÜR TIGER-BETRIEB NACH 2040

Auf Australiens Request for Information (RFI) hin für das Projekt „LAND4503 Armed Reconnaissance Capability“ legte Airbus Helicopters ein wirtschaftliches Konzept für den Betrieb der Tiger-Plattform nach 2040 vor.



© Patrick Heinz

effizienz



© Anthony Pecchi

ERSTFLUG DES ZWEITEN FÜNFBLÄTTRIGEN H145-PROTOTYPS

Anfang August startete der zweite Prototyp der neuen fünfblättrigen H145 am Airbus Helicopters-Standort in Donauwörth zum Erstflug. Mit Blick auf die für Anfang 2020 geplante EASA-Zertifizierung der neuen fünfblättrigen H145 wird der Hubschrauber weitere Flugtests durchlaufen, darunter die Erprobung des Autopiloten sowie die Validierung von Leistung und Zellenstruktur. Im September hatte der erste Prototyp in Südamerika eine Testkampagne mit großen Flughöhen absolviert.

FÜNF H125 FÜR DIE CHILENISCHE MARINE

Im Rahmen des chilenischen Marineprojekts Seagull (deutsch Möwe) erhielt Airbus Helicopters den Zuschlag für die Beschaffung von fünf leichten Hubschraubern. Die fünf H125 verbessern die Fähigkeiten der Marine in den Bereichen Training, Küstenwache, Rettungsmissionen und andere Missionen im öffentlichen Dienst. Insgesamt sind über 40 H125 in Betrieb in Chile.



**H145 VON AIRBUS LANDET ALS ERSTER ZWEIMOTORIGER HUBSCHRAUBER
AUF DEM ACONCAGUA (6.962 METER)**

Die H145 landete als erster zweimotoriger Hubschrauber in einer solchen Höhe und stellte damit überzeugend ihre Höhentauglichkeit sowie ihren großen Flugbetriebsbereich unter Beweis.

08

PANORAMA

Neuigkeiten und Events bei Airbus Helicopters in Zahlen

14

IN EIGENEN WORTEN

Kunden berichten über Löscheinsätze

16

WEITWINKEL

Ein großes „Dankeschön“ an die Frauen und Männer, die unsere Rettungseinsätze ermöglichen

18

IM EINSATZ

Das Arbeitspferd der Berge

20

IM EINSATZ

Seychellen: Ein Zauber über dem Paradies

22

IM EINSATZ

Die Magie des richtigen Moments

09

DOSSIER

Kampf gegen das Inferno



24

RUND UMS PRODUKT

Hilfe von oben

26

KEIN LIMIT

Airbus Helicopters: Pionier der Hybridisierung

28

PROFILE

Pilot, weiblich... Noch Fragen?

30

AUS ALLER WELT

Gründung von Airbus Helicopters Italia



Herausgeber: Yves Barillé, Chefredakteurin: Belén Morant (Kontakt zur Redaktion: contact.rotor-magazine.ah@airbus.com), Verantwortlich für Bilder: Jérôme Deulin, Übersetzung: Burton, Van Iersel & Whitney, Klein Wolf Peters, Munich/Amplexor. Verlag: because, Grafik: SPI, N° ISSN 1169-9515 (Copyright Airbus Helicopters 2019, alle Rechte vorbehalten). Logos und die Namen von Produkten und Serviceleistungen sind eingetragene Warenzeichen von Airbus Helicopters. Die Zeitung ist auf FSC®-zertifiziertem Bilderdruckpapier gedruckt, welches aus nachhaltiger Forstwirtschaft gewonnen wird.



© Diane Bold

Bruno Even, CEO von Airbus Helicopters

“Es ist unsere Verantwortung als Hersteller, dass diese anonymen Helden mit rundum ausfallsicheren und bewährten Maschinen arbeiten können.”

Beim Anblick der Hubschrauber, die diesen Sommer an so vielen Fronten weltweit Löscheinsätze unterstützten, musste ich darüber nachdenken, welche wichtige Rolle uns als Hubschrauberhersteller zukommt. Diese Bilder erinnern uns daran, dass Feuerwehrleute, aber auch Polizisten, Rettungskräfte und Freiwillige, in so vielen Ländern ihr Leben aufs Spiel setzen, um unser höchstes Gut zu schützen: Unsere Mitmenschen und unseren Planeten.

Es ist unsere Verantwortung als Hersteller, dass diese anonymen Helden mit rundum ausfallsicheren und bewährten Maschinen arbeiten können, auf die auch inmitten der Flammen, wenn jede Sekunde zählt, Verlass ist.

Heute sind knapp 700 Airbus-Hubschrauber bei Löscheinsätzen rund um die Welt im Einsatz, wie diesen Sommer in den USA, Spanien, Frankreich oder auch Bolivien, wo wir über die Airbus Foundation, die in Zusammenarbeit mit HeliAmerica 65 Flugstunden und mit Ecocopter

rund 60 Flugstunden bereitstellte, einen kleinen Beitrag leisten konnten. Mehr Informationen dazu finden Sie auf den folgenden Seiten.

Die H125, die H145 sowie die Super-Puma-Familie, die kürzlich die Auslieferung des 1.000. Hubschraubers feierte, haben sich diesen Sommer als perfekte Verbündete für Feuerwehrleute auf der ganzen Welt bewiesen.

Ich weiß, dass ich für jeden hier bei Airbus Helicopters spreche, wenn ich sage, dass ich stolz darauf bin, diese Menschen mit unserem Engagement für zuverlässigere Hubschrauber bei ihrer so wichtigen Arbeit zu unterstützen. Die Kundenberichte auf den folgenden Seiten zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind, und sie sind uns ODER und spornen uns an, jeden Tag noch besser zu werden.

Nun will ich Sie nicht länger aufhalten, die Berichte der Frauen und Männer zu lesen, die diese unglaublichen Einsätze ermöglichen. Denn Sie geben unserer Arbeit einen Sinn – vielen Dank dafür!

51

**TROCKENE KONTAKTE
ZWISCHEN
DER A400M UND
DER H225M**

Die A400M von Airbus hat erstmals einen Kontakt mit einer H225M im Rahmen einer Luft-zu-Luftbetankung durchgeführt.

80

**SUPER-PUMA-
AUSLIEFERUNGEN
BIS 2021**

bei einem Auftragsbestand von rund 100 Maschinen für öffentliche Aufgaben, Arbeits- und Militäreinsätze.

200.000

**FLUGSTUNDEN DER
H145-FLOTTE (STAND:
AUGUST 2019)**

über 250 Hubschrauber bei 90 Kunden weltweit im Einsatz.

5,6 80
Millionen

**FLUGSTUNDEN
DER
GESAMTEN
SUPER-
PUMA-FLOTTE**

aller Zivil- und Militärversionen weltweit in den vergangenen 40 Jahren.

**JAHRE STANDORT
MARIGNANE**

Der Standort in Marignane feiert 80-jähriges Bestehen. Über 8.000 Mitarbeiter konnten bei verschiedenen Events die Geschichte des Standorts hautnah erleben.

30%

**KOSTEN JE
FLUGSTUNDE**

Die Kosten je Flugstunde des australischen Tigers wurden um über 30 % gesenkt, die Einsatzerfolgsquote liegt aktuell bei über 95 %.

**Airbus Helicopters
wird den
Bordhubschrauber
für das Forschungs-
und Expeditionsschiff
REV Ocean liefern
– die größte
Superyacht der Welt.
An Bord wird eine der
ersten Exemplare
der neuen Fünfblatt-
ACH145 sein.**

60%

**ANTEIL VON AIRBUS
HELICOPTERS
AM ZIVILMARKT
IN ITALIEN**

Airbus Helicopters hält 37 % des HEMS-Segments und 100 % des Sektors Arbeitseinsätze.

100^{ste}

**H135 MIT
HELIONIX
AUSGELIEFERT**

Helionix bietet ein innovatives Alarmsystem, umfangreiche Funktionen sowie ein Display für die Maschinenüberwachung und das Vier-Achsen-Dual-Duplex-AFCS (Automatic Flight Control System) von Airbus.

135

**HUBSCHRAUBER-
FLUGSTUNDEN
ALS SPENDE**

der Airbus Foundation nach den Naturkatastrophen in Amazonien und auf den Bahamas (Stand Ende September).

1.300

H135 AUSGELIEFERT

Die internationale H135-Flotte verzeichnet jährlich über 400.000 Flugstunden.

Kampf gegen das Inferno

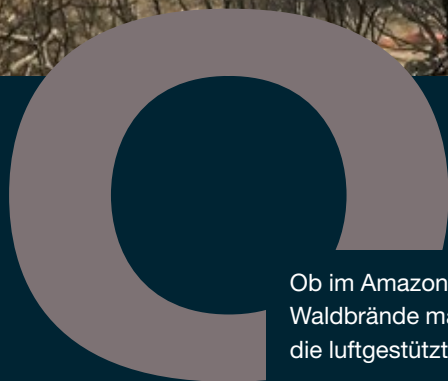
Der Regenwald im Amazonasbecken brennt, große Flächen in Zentralafrika stehen in Flammen, unkontrollierte Brände wüten im Norden Sibiriens. Kaum einer will den nur allzu gut belegten Zusammenhang zwischen dem Klimawandel und den immer verheerenderen Flächenbränden weltweit noch bestreiten.

Bislang nur eines von vielen Einsatzgebieten des Hubschraubers, gehört die Brandbekämpfung heute vor allem im Sommer leider zunehmend zu seinen wichtigsten Aufgaben, wie der folgende Artikel aufzeigt.



© SDIS13

ROTOR - Nr. 117 - OKTOBER - NOVEMBER 2019 19



Ob im Amazonasbecken oder an so unwahrscheinlichen Orten wie der arktischen Tundra: Waldbrände machten diesen Sommer immer wieder Schlagzeilen. Wie diese Entwicklung die luftgestützte Brandbekämpfung verändert.





VÖLLIG NEUE AUSMASSE

Über 10.000 Brände wurden diesen Sommer in Angola, Sambia und dem Kongo gezählt, mehr als 2.000 wüteten im September noch im Amazonas-Regenwald – erschreckende Zahlen. Waldbrände werden immer größer, rasender und schwerer kontrollierbar.

Ein Grund dafür ist der Klimawandel. Steigende Temperaturen weltweit sorgen für mehr Trockenheit und entziehen der Vegetation Feuchtigkeit. Der Bevölkerungsrückgang in ländlichen Gebieten und Bergregionen ebenso wie menschliches Tun führen unter anderem dazu, dass Waldbrände immer schwerer zu kontrollieren sind.

ANGRIFF AN ALLEN FRONTEN

Wie und womit die einzelnen Länder auf Brände reagieren, ist unterschiedlich. Die Bekämpfung von Waldbränden ist ein Saisongeschäft, das meist kaum mehr als drei Monate dauert; viele Länder betreiben Mehrzweck-Flotten, die außerhalb der Saison andere Aufgaben übernehmen. Eine weitere Möglichkeit ist die Untervergabe: Viele Feuerwehren auf Staats- und Landesebene beauftragen im Ernstfall auch private Betreiber, die auf Brandbekämpfung spezialisiert sind. Daneben investieren immer mehr Feuerwehren in missionsspezifische Ressourcen, wie etwa die Feuerwehr in Tokio, die eine H225 vorrangig zur innerstädtischen Brandbekämpfung einsetzt.



Die Einführung des Hubschraubers bei der Brandbekämpfung in den 1980er-Jahren bedeutete eine Revolution. Zunächst wurde er für Beobachtungs- und Kontrollflüge eingesetzt, sodass sich Bodentruppen luftgestützt ein Bild von der Lage machen konnten. Mitte der 80er-Jahre traten dann die ersten Löschhubschrauber mit Bambi Buckets in Form quadratischer Außenlastbehälter oder mit unterseitig angebrachten Wassertanks auf den Plan.

1: Das kuwaitische Innenministerium setzt zwei H225 für Polizei-, SAR- und Brandbekämpfungsmissionen ein.
2: Die H125 transportiert Wasser, welches in einem 3.000-Liter-Vorratsbehälter von Teams zur Brandbekämpfung am Boden verwendet wird
3: Nach einem langen Tag bringt die H125 Mitarbeiter der Feuerwehr zurück zu ihrer Basis.



© SDIS13

2



© SDIS13

WICHTIGER AKTEUR IN GEGENWART UND ZUKUNFT

Unabhängig davon, ob diese Hubschrauber nun ganzjährig oder saisonal eingesetzt werden – der Markt ist in vollem Aufschwung. Rund 700 Maschinen bzw. 21 % der internationalen Brandbekämpfungsflotte stammen von Airbus Helicopters (Stand: September 2019). Nach der Nutzung im Polizeidienst ist Brandbekämpfung das zweitgrößte Aufgabengebiet der globalen Airbus Helicopters-Flotte im öffentlichen Dienst: 14% der rund 4.950 aktiven Maschinen werden für diese Missionsart eingesetzt.

Und der Bedarf wächst. Laut Prognosen zu den Auslieferungen im Markt für Brandbekämpfung bis 2025 liegt der internationale Bedarf bei rund 150 Hubschraubern; für öffentliche Einsätze insgesamt werden rund 1000 Maschinen benötigt werden. In diesem Zeitraum werden voraussichtlich die H125 und die H145 den Markt anführen. Verglichen mit den vergangenen zehn Jahren ist die Löschhubschrauberflotte von Airbus aber lediglich um 45 Einheiten gewachsen⁽¹⁾. All dies weist darauf hin, dass die Investitionen künftig kräftig steigen werden – denn es steht viel auf dem Spiel.

(1) Von 650 Airbus-Löschhubschraubern im Jahr 2009 auf 695 im Jahr 2019.

Welche Aufgaben hat ein Hubschrauber in der Brandbekämpfung?

Welche unterschiedlichen Aufgaben Löschhubschrauber übernehmen, erklärt **Denis Bargès**, Leiter der Abteilung zur Waldbrandbekämpfung der Feuerwehr im französischen Bouches-du-Rhône.

BAMBI BUCKET ODER SIMPLEX KIT?

„Da man mit dem Hubschrauber oft am schnellsten vor Ort ist, wenn ein Feuer ausbricht, steht er bei unserer Planung immer an erster Stelle. Um den Brand einzudämmen und seine Ausbreitung zu verlangsamen, verwenden wir Löschhubschrauber mit faltbaren Bambi Buckets oder Simplex-Kit, die bei jedem Überflug durchschnittlich rund 800 Liter Wasser⁽¹⁾ abgeben. Der größte Vorteil des Hubschraubers gegenüber einem Flugzeug ist, dass er alle zwei bis drei Minuten Wasser abgeben kann, wenn eine Wasserquelle in der Nähe ist. Ist der Brand unter Kontrolle, rücken die Bodentruppen in den Feuerwehrfahrzeugen an, um das Feuer zu löschen.“

KOORDINATION VON MENSCH UND MASCHINE

Wird der Brand jedoch zu groß, werden die Löschhubschrauber durch Flugzeuge ersetzt, die bei jedem Überflug problemlos 6.000 Liter Wasser abgeben können. Parallel dazu werden Hubschrauber auch zur Koordination der Einsatzkräfte, Bodenfahrzeuge, Hubschrauber und Flugzeuge verwendet. Der Bordoffizier der Feuerwehr stellt sicher, dass sich diese Ressourcen bei ihrer Arbeit nicht in die Quere kommen.

MATERIALTRANSPORT

Die dritte Kernaufgabe des Hubschraubers bei der Brandbekämpfung ist sein Einsatz




© Oxy Illustration/Carole Wilmet

als Transportmaschine, z. B. für Ausrüstung, Einsatzkräfte oder die Wasserversorgung, damit die 3.000-Liter-Tanks für die Bodentruppen befüllt werden. Auch diese Missionsart ist sehr anspruchsvoll, da Bäume oder andere Objekte am Boden ein Kollisionsrisiko darstellen und die Rauchschwaden umflogen werden müssen. Das alles erklärt die sehr enge Verbindung zwischen der Feuerwehr und den Hubschrauberpiloten, die wir gut kennen und jährlich über einen Zeitraum von etwa zwei bis drei Monaten mit Einsätzen beauftragen. Das sind echte Profis, und vor einigen Jahren hat uns einer von ihnen sogar aus einer lebensgefährlichen Situation gerettet, als der Bambi Bucket an einem Wassertank hängen blieb und sich der Hubschrauber beim Start mit dem Bug nach oben aufrichtete. Zudem legen wir in den Wäldern Wasserressourcen für die nächste Brandsaison an, um unser Einsatzgebiet abzusichern. Mit einem Abstand von zwei Kilometern zwischen den einzelnen Wasserquellen können Löschhubschrauber alle zwei bis drei Minuten Wasser abgeben.“

(1) etwa 800 Liter mit einer Ecureuil/H125, 1.200 Liter mit einer H145 und bis zu 4.000 Liter mit einer H215.

Lesen Sie das komplette Interview auf Rotor Online.

„Mit Hubschraubern können bei der Brandbekämpfung natürliche Hindernisse überwunden, die Einsatztruppen besser koordiniert und wertvolle Zeit gespart werden.“

A yellow Airbus helicopter is shown in flight over a dense forest. The helicopter is positioned in the upper left quadrant of the frame. Below it, a red bucket is suspended from a cable, and a thick plume of white water is being poured from the bucket onto the forest floor. The forest is heavily smoky, with a thick layer of white and grey smoke rising from the ground and partially obscuring the trees. The background shows a vast expanse of forest, with some trees appearing charred and blackened. The overall scene depicts an active firefighting operation in a remote, forested area.

Airbus Foundation unterstützt Bolivien bei Löscheinsätzen im Amazonasbecken

Zusammen mit dem Krisen- und Supportzentrum des französischen Europa- und Außenministeriums unterstützt die Airbus Foundation Bolivien bei seinem Kampf gegen die verheerenden Brände vor Ort. Ein Testflugzeug vom Typ Airbus A330 brachte 38 Feuerwehrleute der französischen Zivilschutzbehörde samt Ausrüstung von Vatry in Frankreich nach Bolivien. Sie werden die Einsätze gegen die Brände unterstützen, die bislang bereits über zwei Millionen Hektar Land im bolivianischen Amazonasbecken verwüstet haben. In Zusammenarbeit mit dem bolivianischen Hubschrauberbetreiber HeliAmerica mit Sitz in der Region Santa Cruz hat die Airbus Foundation 45 Flugstunden für hubschraubergestützte Transporte in die betroffenen Gebiete bereitgestellt. Die Maschinen kamen zudem am 3., 4. und 5. September bei Löscharbeiten mit einem Bambi Bucket mit einer Aufnahmekapazität von 500 Litern Wasser zum Einsatz. Daneben hat Ecocopter, in Zusammenarbeit mit der Airbus Foundation und dem Krisen- und Unterstützungszentrum des französischen Staats, welches 100 Flugstunden finanziert hat, zwei H125 Hubschrauber nach Bolivien geschickt, wo diese Waldbrände in der Region Santa Cruz bekämpfen.

KUNDEN BERICHTEN ÜBER LÖSCHEINSÄTZE



„Mit der H215 können wir bis zu 20 Feuerwehrleute transportieren“

Die Task Force „Diablos Rojos“ der bolivianischen Luftwaffe (FAB) kämpft derzeit mit der H215 gegen die verheerenden Brände im Amazonasgebiet in der ostbolivianischen Region Chiquitania. FBA-Oberst Franz Cabrera berichtet über diese spezielle Mission.

„Wir haben zwar schon viele Feuer in unserer Laufbahn bekämpft, aber das hier ist einzigartig: Der Brand ist nicht nur besonders groß und verheerend, sondern lodert auch nach fast einem Monat immer noch weiter. Zwei unserer H215 kommen intensiv zum Einsatz, manchmal auch mit Bambi Buckets, in denen wir 2.500 bzw. 1.200 Liter Wasser aus

Lagunen oder Swimmingpools aufnehmen. In solchen Fällen besteht die Crew aus einem Piloten, einem Co-Piloten, einem Bambi-Betreiber und einer weiteren Einsatzkraft. Mitunter nutzen wir die Ladekapazität der H215 voll aus und transportieren bis zu 20 Mann auf einmal; daneben absolvieren wir auch Aufklärungsflüge. Bis dato haben wir 110 Flugstunden mit den beiden H215 gesammelt. Wir haben es mit einer hohen Arbeitsbelastung unter extremen Bedingungen zu tun, die mehr Wartungseingriffe sowie eine laufende Reinigung der Kompressoren erfordert. Daneben erschweren der Rauch, die schlechte Sicht und die hohe Zahl an Löschhubschraubern und -flugzeugen die Mission enorm. Das Ausmaß dieser Katastrophe erfordert eine umfangreiche Planung und Koordination der Polizei- und Rettungskräfte, Feuerwehrleute und Truppen des Verteidigungsministeriums, die überwiegend nachts stattfindet. Hier ziehen alle am selben Strang.“

„Ein effektiver Löschhubschrauber“

Roy Knaus, Besitzer des sehr vielseitigen Hubschrauberbetreibers Heli Austria mit Sitz in St. Johann im Pongau, rund 70 Kilometer südlich von Salzburg, berichtet über die Löscheinsätze seines Unternehmens in diesem Sommer.

„Wir versuchen, Märkte zu entwickeln, die wie die Brandbekämpfung in unseren Augen zukunftsträchtig sind. Wir betreiben vier H215, die wir aktuell für Löscheinsätze in Österreich, Bayern und Sardinien verwenden.“

Die Super Puma ist ein sehr effektiver Löschhubschrauber, da sie die Einsatzkräfte schnell an den Brandort bringt, wo sie danach gleich die Brandbekämpfung unterstützt. Dank ihres niedrigen Verbrauchs hat man noch für etwa drei Stunden Treibstoff für den Löscheinsatz.

Zur weiteren Optimierung der H215 haben wir einige Entwicklungen vorgenommen und zugelassen, damit die Super Puma maximale Effizienz bei der Brandbekämpfung bringt. Für ein niedrigeres Gewicht und eine einfachere Wartung haben wir Baby Sponsons, die Garmin-Systemserie GTN750/650 sowie einen Remote-Transponder von Garmin und ein leichteres Interieur installiert. Damit wir auch nachts Löscheinsätze fliegen können, werden wir als nächsten Schritt das Cockpit für ein Nachtsichtsystem modifizieren, das wir gemeinsam mit Helitak für die H215 entwickeln.“



© Anthony Pecchi

[Weitere Informationen auf Rotor On line](#)



© Bundespolizei

“Mehr und mehr Einsätze in der Brandbekämpfung mit unseren Hubschraubern“

Michael Harder ist Flugeinsatzleiter bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Blumberg und spricht mit Rotor über die Zunahme an Einsätzen zur Bekämpfung von Vegetationsbränden in den letzten Jahren und wie die Hubschrauber der Bundespolizei für diese genutzt werden:

“Im Laufe der letzten Jahre werden wir mehr und mehr zu Brandbekämpfungseinsätzen im Rahmen von Katastrophenfällen gerufen. Vor allem die Hubschrauber vom Typ Super Puma und aus der H155-Familie kommen hier zum Einsatz, für die wir unsere Fluggeräte unter anderem mit Bambi Buckets ausstatten können. Wir ergänzen meist die bodengebundene Feuerwehr aus der Luft und kommen neben der Brandbekämpfung auch im Bereich Aufklärung und Einweisung der Feuerwehren am Boden zum Einsatz. Einer unserer größten Einsätze diesen Jahres war auf einem ehemaligen Truppenübungsplatz in Lübtheen, wo wir mit bis zu vier Maschinen vom Typ Super Puma und H155 mit mehreren Besatzungen pro Maschine im Einsatz waren. Für Einsätze in der Brandbekämpfung setzen wir immer auf eine Crew bestehend aus zwei Piloten und einem Operator, der das Bambi Bucket bedient.“



Ein großes „Dankeschön“ an die Frauen und Männer, die unsere Rettungseinsätze ermöglichen.



FRANKREICH DAS ARBEITSPFERD DER BERGE

Autor: Alexandre Marchand – Fotos: Blugeon Hélicoptères



Leidenschaft war das treibende Motiv hinter der Gründung von Blugeon Hélicoptères. Strategischer Mittelpunkt des Familienunternehmens sind spektakuläre Einsatzgebiete wie die Alpen und Pyrenäen sowie eine ganz besondere Maschine: die H125.

Seit mehr als 35 Jahren ist der Name Blugeon im Alpenraum vom tiefsten Tal bis hin zum höchsten Gipfel weitbekannt. Das Blugeon-Team besteht aus Vater Christian – Ausbilder, Testpilot, Ritter der Ehrenlegion und Träger einer Medaille für besondere Leistungen in der Luftrettung –, seinen drei Söhnen Sébastien, Hugo und Victor – allesamt Berufspiloten – und zwei weiteren Piloten in Anstellung.

„Als ich mein Unternehmen 1998 gründete, war ein solches Abenteuer noch möglich“, berichtet Blugeon. „Heute ist so ein Schritt aus behördlicher Sicht viel komplizierter, da würde ich durchaus zweimal überlegen.“ Kerngeschäft war damals der Lasttransport, laut Blugeon „eine Tätigkeit, die immer Konjunktur hat“.

VERSCHIEDENSTE MISSIONEN

Und er sollte Recht behalten. Ausgestattet mit unternehmerischem Mut, einer großen Portion Beharrlichkeit und umfassender Erfahrung als Pilot und Manager startete Blugeon mit einer Lama, die er später durch eine Ecureuil B2 ersetzte. Heute besitzt er vier H125 (Ecureuil B3e), dank deren Vielseitigkeit er das Geschäft auf zahlreichen Gebieten vorantreibt: Passagiertransport, Wartung von Stromleitungen, Filmaufnahmen, präventive Lawinensprengung, Bergrettung und – natürlich – der Transport schwerer Außenlasten. „Der Lasttransport macht mir einfach immer noch Spaß. Je nachdem, was transportiert werden soll, verwenden wir Schlingen, die zwischen vier und

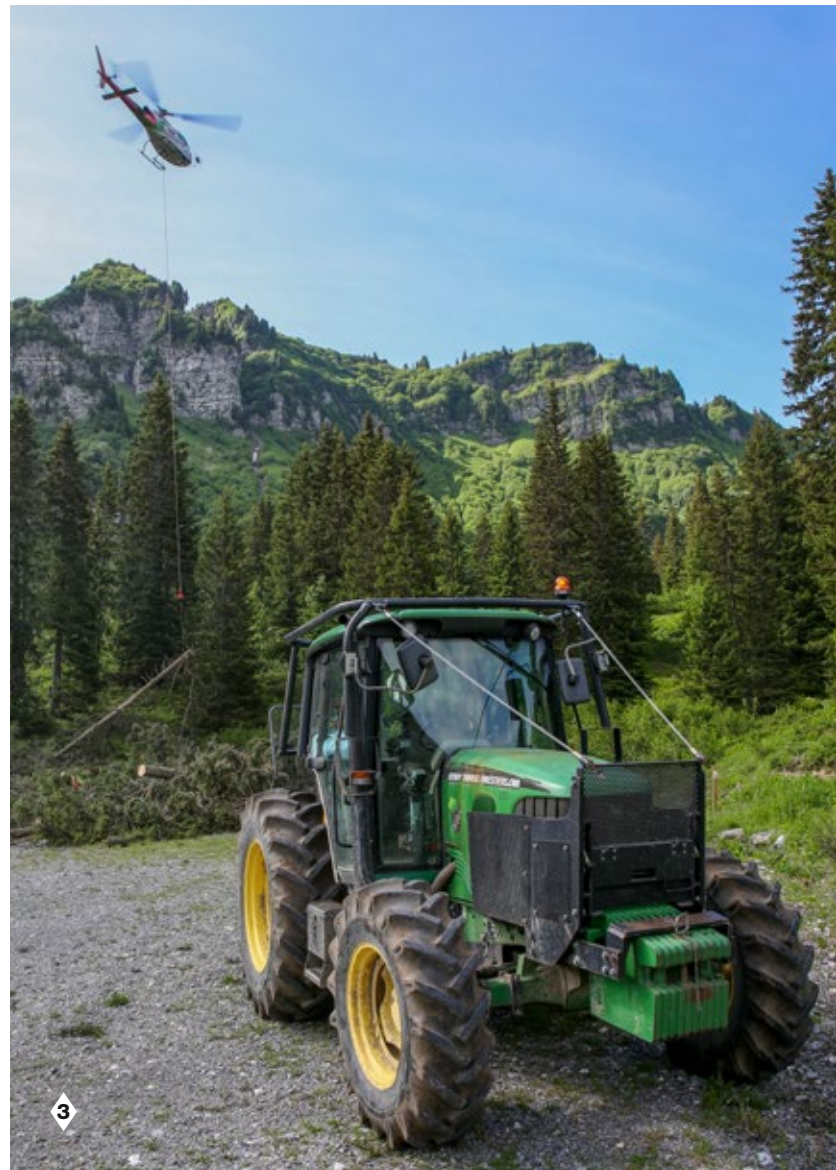


1: Das Lastseil der H125 kann je nach Ladung zwischen vier und 200 Meter variieren.
2: Jede H125 von Blugeon fliegt rund 500 Flugstunden pro Jahr.
3: Christian Blugeon sollte wie seine Eltern Bauer werden, seine Passion für Hubschrauber war jedoch stärker...

200 Meter lang sind. Da lernt man Profis kennen, die echte Meister ihres Fachs sind.“

DIE H125 IM MITTELPUNKT DES UNTERNEHMENS

Doch trotz aller Leidenschaft steckt hinter dem Erfolg und Fortbestand des Unternehmens vor allem eins: Ein hartes Tagesgeschäft. „Jedes Jahr sind wir 2.200 Stunden unterwegs, der Break-Even-Point liegt bei jährlich etwa 500 Flugstunden pro Hubschrauber“, erklärt Blugeon. „Um die Betriebskosten zu senken, versuchen wir, Flüge zusammenzulegen. Das erfordert eine detaillierte Koordination zwischen unseren Standorten in Morzine-Avoriaz, Bourg-Saint-Maurice, Crest-Voland und Ancizan/Saint-Lary-Soulan in den Pyrenäen.“ Eine weitere Stärke von Christian Blugeon sind seine sehr engen Beziehungen zu seinen Kunden und, nicht zu vergessen, die H125 als Dreh- und Angelpunkt in der Entwicklungsstrategie des Unternehmens. Die ausdauernde und technisch sehr zuverlässige Maschine lässt sich leicht für ihre jeweilige Mission umrüsten und hat dadurch breite Anerkennung gewonnen. Blugeon mangelt es jedoch nicht an Ideen, um die Effizienz noch weiter zu steigern: „Kürzlich haben wir eine transparente Tür von Swiss Rotor Solutions angeschafft, die sich perfekt für die Arbeit mit Schlingen eignet. Zudem hätten wir gerne ein kleineres Instrumentenpanel für eine bessere Frontalsicht. Aber mir ist bewusst, dass unsere sehr speziellen Ansprüche kein ausreichender Grund sind, um gleich den Hubschrauber zu modifizieren.“



FREIER FLUG STATT WEITES FELD

Als Sprössling einer Landwirtschaftsfamilie hätte Christian Blugeon auch in die Fußstapfen seiner Eltern treten können – wäre da nicht seine große Leidenschaft für Hubschrauber gewesen. Mit viel Verzicht und Ausdauer erwarb er 1982 seine Privatpilotlizenz für Hubschrauber, fünf Jahre später hatte er es zum Berufspiloten geschafft. Vor Gründung seines Unternehmens flog er Einsätze mit der Lama, Alouette 3, Gazelle sowie der Puma und der Super Puma. Bis heute hat er 31.000 Flugstunden angesammelt. „Bei jedem Wetter und in allen Konfigurationen“, wie er berichtet.

SEYCHELLEN EIN ZAUBER ÜBER DEM PARADIES

Mit seinen fünf H120-Hubschraubern und einer H145 bietet Zil Air Seychellen-Reisenden einen Hauch von Glamour. Seit einem Jahrzehnt fliegt der Sightseeing-Veranstalter seine Gäste durchs Paradies.

Autorin: Heather Couthaud – Fotos: Zil Air



Die Seychellen liegen verstreut vor der Küste Ostafrikas im Indischen Ozean: Türkisfarbenes Wasser, weiße Sandstrände, und entlang der Küste warten Resorts mit Luxusangeboten wie Infinity-Pools, Sonnenuntergangsfahrten und Genüssen für alle Sinne auf. Hier kann man die Flitterwochen königlich verbringen.

Eine der Perlen unter den vielen Annehmlichkeiten ist Zil Air, einziger Hubschrauberbetreiber der Seychellen, der für den Transfer zwischen dem internationalen Flughafen auf Mahé und den 115 Inseln des Archipels heiß begehrt ist. Dieses Jahr feiert Zil Air sein zehnjähriges Jubiläum als kommerzieller Betreiber – ein Erfolg, den das Unternehmen, seiner Service-Orientierung und seiner Hubschrauberflotte verdankt, so Francis Savy, Executive Director von Zil Air.

SERVICE-ORIENTIERUNG

„Da wir unsere Wurzeln in der Hotelbranche haben, bringen wir unsere eigene Note in das Geschäft mit“, erklärt Savy. „Und wir haben uns für ein erstklassiges Produkt entschieden. Mit der H120 von Airbus können wir die Bedürfnisse des Marktes perfekt bedienen.“ Die H120 ist von Anfang an das Rückgrat von Zil Air gewesen, als das Unternehmen mit seinen ersten Hubschraubern noch Mitarbeiter und Gutachter zu

„Wir arbeiten hart daran, weiterhin unfallfrei zu bleiben, aber auch die Qualität dieses Produkts trägt dazu bei, dieses Sicherheitsniveau zu halten.“

Francis Savy, Executive Director von Zil Air



2



3

ZIL AIR

Gründung: 2009

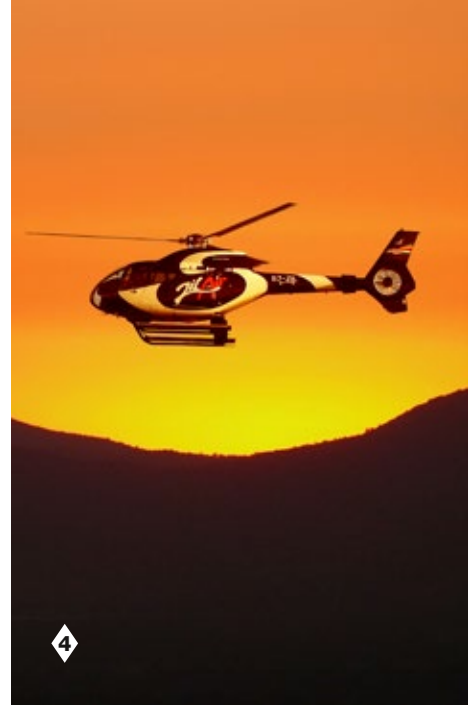
Sitz: Mahé, Seychellen
(Seychelles International Airport)

Flotte: 5 H120, 1 H145,
plus zwei Starrflügler

Missionen: Transferflüge,
Rundflüge, Air-Limousine-
Services im Archipel
der Seychellen

Jährliche Flugstunden:
3.500

Weitere Informationen



4

Entwicklungsarealen für Hotelanlagen flog. Mittlerweile gehören fünf H120-Arbeitspferde und eine zweimotorige H145 zur Flotte. Der größere Hubschrauber hat dank seiner höheren Kapazitäten ein etwas anderes – aber nicht minder serviceorientiertes – Einsatzgebiet. Auf einem Markt, der VIP-Kunden, Urlauber und Hochzeitsreisende umfasst, ist Service der Schlüsselfaktor. Damit die Flotte den EASA-Bestimmungen entspricht, betreibt Zil Air ein eigenes Wartungs- und Reparaturzentrum mit zahlreichen gut ausgebildeten Mitarbeitern – und fliegt so bis heute unfallfrei. „Wir arbeiten hart daran, dass das auch so bleibt, aber auch die Qualität des Produkts trägt dazu bei, dieses Sicherheitsniveau zu halten“, so Savy.

Da der Tourismus der Hauptindustriestrom des Landes ist, macht das Unternehmen einen wichtigen Teil der lokalen Wirtschaft aus. Im März 2019 nahm Zil Air den ersten vom Unternehmen selbst ausgebildeten seychellischen Piloten in sein 12-köpfiges Pilotenteam auf – während das Supportteam aus rund 65% einheimischen Arbeitskräften besteht. Neben Charter-Flügen, die das Kerngeschäft darstellen, unterstützt Zil Air auch bei lokalen Such- und Rettungseinsätzen, medizinischen Evakuierungen und arbeitet mit der Küstenwache und der Polizei der Seychellen zusammen.

Die Liste der angeflogenen Ziele ist lang: Praslin, La Digue, Île au Cerf, Denis Island, Bird Island. Kunden schwärmen in höchsten Tönen von ihren aufregenden Flugerlebnissen. Und im Internet wird das Unternehmen, das seine Kunden von der Ankunft bis zum Endziel begleiten möchte, mit Bestnoten bewertet. „Die Kurzfassung lautet meist ‚magisch‘ und ‚sehr zu empfehlen‘“, sagt Savy. „Die Landschaft der Seychellen trägt natürlich ihren Teil dazu bei. Ihre große Vielfalt lässt sich vom Hubschrauber aus wunderbar erfassen.“

1: Die Seychellen sind geprägt durch türkises Wasser und Sandstrände.
2: Zil Air verdankt seinen Erfolg seiner Serviceorientierung und seiner Hubschrauberflotte.
3: Zil Air betreibt eine H145 und fünf H125.
4: Das Archipel der Seychellen beinhaltet 115 Inseln.

IM EINSATZ



BALEARISCHE INSELN DIE MAGIE DES RICHTIGEN MOMENTS

Autorin: Belén Morant – Fotos: Eliance/Carlos Díaz



Über 16 Millionen Touristen besuchten im vergangenen Jahr die Balearen. Die meisten freuen sich auf eine schöne Urlaubszeit und denken wenig darüber nach, ob etwas schiefgehen könnte. Sollte dies dennoch der Fall sein, ist der Rettungsdienst SAMU 061 mit seinen zwei H145 zur Stelle, die in diesem Jahr bereits über 600 Patienten transportiert haben ⁽¹⁾.

„Zwischen Mai und Oktober ist auf den Balearischen Inseln Hochsaison“, erklärt Carlos Díaz de Otazu, H145-Pilot und Koordinator der Luftrettungseinheit SAMU 061. „In dieser Zeit müssen wir viele Urlauber transportieren, die hergekommen sind, um die Zeit zu genießen, aber nicht aufpassen und sich am Ende im Übermut fahrlässig verletzen.“

„Wenn unser Koordinationszentrum einen Notruf erhält oder gebeten wird, einen Patienten zu transportieren, entscheidet der diensthabende Arzt mit seinem Team, welches Transportmittel ausgesandt wird: Ein normaler Rettungswagen, ein Notarztwagen oder ein Luftfahrzeug. Auf unserer Inselgruppe kann man nicht alle Orte über die Straße erreichen, und auf den kleineren Inseln wie Formentera gibt es nur begrenzt medizinische Betreuung. Die Entscheidung hängt vom Zustand des Patienten ab, aber vom Eingang des Notrufs bis zum Start des Hubschraubers dauert es

durchschnittlich 20 Minuten. Bis wir am Einsatzort ankommen, wurde der Patient meist schon erstversorgt. Dann stabilisiert das medizinische Team des SAMU-Hubschraubers, bestehend aus einem Arzt und einem Notfallsanitäter, den Patienten und bringt ihn in die Klinik, die für ihn am besten geeignet ist.“

LEBEN RETTEN – IN REKORDZEIT

Dank ihrer Sitzkonfiguration kann die H145 mehrere Patienten gleichzeitig aufnehmen, oder auch die Eltern, wenn der Patient minderjährig ist, was gerade unter besonders belastenden Bedingungen einen großen Unterschied machen kann. „Ich erinnere mich an einen Jungen, der sich nach einem Unfall auf Formentera in einem kritischen Zustand befand“, berichtet Flugkapitän Díaz de Otazu. „Wir brachten ihn und seinen Vater in die pädiatrische Abteilung des Krankenhauses ‚Son Espases‘ in Palma. Seine Mutter konnte nicht mitfliegen, sie

„Als Flugkapitän mit knapp 20 Jahren Berufserfahrung kann ich nur sagen, dass die H145 der beste Hubschrauber ist, den ich jemals für die Luftrettung geflogen habe.“

war zu aufgelöst. Als wir am Heliport des Krankenhauses ankamen, stand das pädiatrische Team schon Gewehr bei Fuß. Wir kamen in Rekordzeit an, waren so gut aufeinander abgestimmt, dass wir nicht eine einzige Sekunde verloren, und haben es rechtzeitig geschafft. So etwas geht nur mit einem Hubschrauber.“

„Dann war da noch der 22-Jährige, der bei einem Motorradunfall einen Arm verloren hatte und immer noch bei Bewusstsein war. Wir brachten ihn mit seinem Arm ins Krankenhaus, der dort wieder angenäht werden konnte. Jeder, der damals dabei war, ist sehr stolz auf diesen Einsatz.“

DIE EMS-EXPERTIN

„Bis Ende des Jahres werden unsere beiden H145 voraussichtlich etwa 800 Stunden für Flüge zwischen der Basis in Ibiza und Palma de Mallorca auf dem Konto haben“, schätzt Diaz de Otazu. „Sie erfüllen die Anforderungen der Leistungsklasse 1, haben ein herausragendes Verhältnis von Leistung und Gewicht bieten, und eignen sich sehr gut für Einsätze auf Meereshöhe und bei Temperaturen bis zu 35 Grad.“

„Das Avioniksystem der H145 ist unglaublich, sowohl was die Darstellung auf den Bildschirmen als auch die Parameter angeht. Mit der Navigationssuite können wir Systeme wie ACAS, HTWAS und ein Wetterradar kombinieren. Das Flugmanagementsystem Garmin GTN 750 mit Touchscreen lässt sich intuitiv bedienen, zusätzliche Unterstützung bringen der Navigations-Plotter und der Vier-Achsen-Autopilot. All diese Systeme sind bei komplexen Missionen eine große Hilfe, da sie unsere Daten fortlaufend aktualisieren.“

(1) Bei Rettungseinsätzen nach Unfällen und Patiententransporten in andere Krankenhäuser (das Hauptkrankenhaus der Balearen befindet sich in Palma de Mallorca).

1: Mit einer Reichweite von bis zu zweieinhalb Stunden können die Hubschrauber Patienten im Notfall auf das Festland bringen.
2: Zwar bietet die Kabine Platz für zwei Liegen, für einen besseren Zugang zum Patienten nutzt der SAMU 061 jedoch nur eine.



CARLOS DIAZ DE OTAZU

Captain Diaz de Otazu ist seit 2003 Besitzer einer ATP-Lizenz (Airline Transport Pilot) für Hubschrauber und hat mit über zehn verschiedenen Maschinentypen unterschiedlichste Missionen absolviert. Seit 2018 unterstützt er als Pilot einer H145 einen rund um die Uhr verfügbaren Rettungsdienst und hat in seiner Karriere bereits mehr als 5.500 Flugstunden gesammelt. Er ist für das Unternehmen Eliance als Koordinator des SAMU 061 auf den Balearischen Inseln tätig, zu denen auch Mallorca, Menorca, Ibiza und Formentera gehören.

Für ihn das Beste bei HEMS-Missionen: Die Zufriedenheit des gesamten Teams nach einem erfolgreichen Einsatz, wenn ein Patient gut versorgt und unter bestmöglichen Bedingungen in das Krankenhaus gebracht wurde, das ihn am besten behandeln kann.



HILFE VON OBEN

Vom Transport der Einsatztruppen bis hin zum Löscheinsatz selbst: Bei der Brandbekämpfung – ob in Städten, Bergen oder Wäldern – spielt ein kleiner, aber feiner Kreis vielseitiger Spezialhubschrauber eine wichtige Rolle.

Autorin: Heather Couthaud – Infographik: Beatriz Santacruz



H125

Die wirtschaftliche H125 bildet bei vielen Feuerwehren die Basis der Hubschrauberflotte. Als fliegender Kommandoposten koordiniert sie oftmals sämtliche Ressourcen am Boden und ist dafür häufig mit Infrarotkameras zur Messung der Hotspots ausgestattet. Besonders brilliert sie jedoch in der Rolle als Löschhubschrauber, der gezielt überall dort Wasser abgibt, wo es nötig ist.

H145

Auch die H145 wird bei Waldbränden als fliegender Kommandoposten zur Koordination aller Einsatzkräfte am Boden und in der Luft genutzt. Sobald das Feuer unter Kontrolle ist, transportiert sie Truppen zu gefährdeten Arealen, wo zur Verhinderung neuer Brandherde Gräben angelegt werden müssen. Die vielseitig einsetzbare zweimotorige H145 ist eine gute Ergänzung zu größeren Löschflugzeugen.





H225

Bei Hochhausbränden sind große Wassertanks die einzige Antwort – und genau hier tritt die H225 mit ihrem 2.300-Liter-Tank auf den Plan. Allein oder im Verbund mit kleineren Maschinen bringt sie bei der innerstädtischen Brandbekämpfung größere Mengen Wasser oder mehr Einsatztruppen zur Brandstelle. Ausgerüstet mit einem Bambi Bucket wird sie bei Waldbränden zur gezielten Wasserabgabe verwendet.

H215

In der Version mit einer kürzeren Kabinenzelle bietet die robuste H215 von Airbus Helicopters eine höhere Ladekapazität für Bambi Buckets, die auf einen Schlag 4.000 Liter Wasser abgeben kann. Als Maschine für Löscheinätze in den Bergen, Wäldern und Ebenen sowie für die Bekämpfung innerstädtischer Brände mit sehr hohem Wasserbedarf hat sich die H215 bereits in Sardinien, Österreich und Bayern bewährt (s. Seite 14).



AIRBUS HELICOPTERS: PIONIER DER HYBRIDISIERUNG

Voraussichtlich im Jahr 2020 wird ein neuer einmotoriger fliegender Prüfstand mit elektrischem Hilfsmotor in die Erprobung starten. Ob für Sicherheit, Umweltfreundlichkeit oder Leistung: Die Technologie soll auf breiter Ebene deutliche Vorteile bringen. Wie und warum, erfahren Sie hier.

Autor: Alexandre Marchand

1

NIEDRIGERE LÄRMBELASTUNG

Die Haupt- und Heckrotoren sind in den meisten Flugphasen die primären Lärmquellen eines Hubschraubers. Eine niedrigere Rotordrehzahl wirkt sich auf den Lärmpegel aus. Über diesen Mechanismus hat Airbus Helicopters bereits die Lärmbelastung vieler seiner Produkte reduziert (siehe Infobox rechts), insbesondere bei bodennahen Flügen, wenn nicht die gesamte Leistung des Hubschraubers erforderlich und die Bevölkerung am Boden am stärksten belastet ist. Um nun die Rotordrehzahl weiter zu minimieren, lassen sich Hybridantriebe vorteilhaft einsetzen. Die turbineneigene Trägheit würde bei einem Triebwerksausfall allerdings verhindern, dass die Drehzahl schnell genug wieder ansteigt. Eine zusätzliche Stromquelle würde dies jedoch ermöglichen. Zudem ließen sich Starts und Landungen damit womöglich in einem steileren Winkel durchführen, was den Lärmteppich weiter verkleinern würde.

2



Hubschrauberlärm: Ursachen und Gegenmaßnahmen

Die drei Haupt-Lärmquellen eines Hubschraubers sind der Hauptrotor, der Heckrotor und die Turbine. Diese drei Komponenten leisten jedoch in den einzelnen Flugphasen sehr unterschiedliche Beiträge zur Lärmentwicklung: Durch die Interaktion des Hauptrotors mit seiner eigenen Strömung entsteht beim Anflug ein sehr störender Impusllärm. Beim Start treten diese Interaktionen nicht auf. Hier ist es vielmehr die hohe Belastung der auf Hochtouren laufenden Rotoren und Triebwerke, die Lärm erzeugt. In der Flugphase sind die Rotoren sowie, wenn auch in geringerem Ausmaße, das Triebwerk die Verursacher.

Zwar müssen die Lärmpegel bei der Zertifizierung nachweislich unter den vorgeschriebenen Werten liegen, für eine breite gesellschaftliche Akzeptanz reicht das aber nicht aus. Bei der Entwicklung effektiver Lösungen für die Lärmreduzierung hebt sich Airbus Helicopters vor allem mit drei Ansätzen deutlich von der Konkurrenz ab:

- Durch eine automatisierte Steuerung der Rotordrehzahl soll die Lärmemission in Bodennähe und den heikelsten Flugphasen verringert werden.
- Zur Reduzierung der Lärmemission durch den Heckrotor wird der Fenestron-Rotor kontinuierlich weiterentwickelt.
- Durch Optimierung der Rotorblattform sollen die Lärmentwicklung und vor allem die Interaktionen mit den Strömungen des Hauptrotors verringert werden.

MEHR SICHERHEIT

Für den elektrischen Antrieb sind ein 100-kW-Motor und ein Lithium-Ionen-Akku erforderlich. Verbunden mit dem Hauptgetriebe soll er die Rotordrehung des Hubschraubers für rund 30 Sekunden aufrechterhalten können. Wie sich bei den Tests an einer Ecureuil AS350 im Jahr 2011 zeigte, ist eine solche zusätzliche Leistungsquelle beim Ausfall eines Triebwerks von besonderem Interesse. Der elektrische Motor würde Autorotationsmanöver erleichtern, da er dem Piloten mehr Reaktionszeit verschafft und in den letzten Sekunden des Sinkflugs zusätzliche Leistung liefert. Flüge über städtische Gebiete wären damit beispielsweise für Piloten wesentlich entspannter.

HÖHERE NUTZLAST

Obwohl die Tests im Jahr 2011 den Nutzen eines Hilfsmotors bewiesen haben, stand das Gewicht des Akkus einer kommerziellen Nutzung entgegen. In den vergangenen acht Jahren haben sich Energiedichte und Akkuleistung jedoch deutlich verbessert. Der durch Hybridisierung erzielte Leistungsanstieg könnte helfen, das Startgewicht des Hubschraubers unter Einhaltung der ISO-Bedingungen zu senken. Auch wenn der elektrische Hilfsmotor ein zusätzliches Gewicht von 85 kg bringt, ist mit einer deutlich höheren Nutzlast zu rechnen.

3



„Das Beste an diesem Job ist die Kombination aus Fliegen (was mir aufrichtig Spaß macht) und der Tatsache, dass man viel zurückbekommt. Man hat das Gefühl, einem Menschen in Not wirklich zu helfen.“



„Es ist wichtig, dass Hubschrauberbetreiber Frauen aktiv anwerben und sie bei der Karriereentwicklung unterstützen.“



„Wir müssen um unsere Träume kämpfen und alte Idealvorstellungen vergessen, die Frauen nur in traditionellen Rollen zu Hause sehen.“

© L. Amdal

© Bertha Harris

© Eric Raz

1 Liss Amdal,

H145- und H135-Pilotin, Norwegen

„Mein Name ist Liss Amdal. Ich bin 43 Jahre alt, wurde in Norwegen geboren, wo ich aktuell auch lebe, und arbeite seit April 2011 bei Norwegian Air Ambulance.“

Ich erinnere mich noch genau an den Moment, als für mich klar war, dass ich Hubschrauberpilotin werden wollte. „Eines Tages mach‘ ich das auch.“ Der Weg zur Pilotenlizenz ist, denke ich, für Männer und Frauen im Prinzip gleich. Wahrscheinlich ist es vor allem eine kulturelle Frage: Viel mehr Frauen könnten Pilotin werden, wenn sie die entsprechende Chance und Förderung bekommen würden. Derzeit bin ich die einzige Pilotin bei Norwegian Air Ambulance, aber würde mich freuen, wenn wir mehrere Kolleginnen wären. Mich wundert es ehrlich gesagt, dass es nicht bereits mehr Frauen in unserem Job gibt, hoffentlich ändert sich das bald.“

stehen, aber sobald ich mich bei der Arbeit bewiesen hatte, bekam ich denselben Respekt wie alle anderen, die ihren Job gut machten. Später, nachdem ich erst zum Captain und dann zum Line Training Captain befördert worden war, musste ich mich gegen einige Kollegen behaupten, die älter oder schon länger im Unternehmen dabei waren und mir als jungen Frau den Captain-Titel nicht gönnten. Aber Fakt ist nun einmal, dass ich die Ausbildung erfolgreich absolviert hatte, und am Ende akzeptierten sie das auch. Ich mag meinen Beruf sehr gerne. Die neue Hubschraubergeneration ist unglaublich ausgetüfelt, die Technologien sind erstaunlich. Jetzt im Herbst wird sich das Wetter an der Nordsee wieder verschlechtern, mit starken Winden, niedrig hängenden Wolken sowie schlechten Sicht- und Nachtflugbedingungen. Dann wird uns die Arbeit wieder gut auf Trab halten.“

2 Bertha Dankert Harris,

H175-Pilotin, Dänemark

„Mein Name ist Bertha Dankert Harris, ich bin 42 Jahre, verheiratet und Mutter von zwei Kindern. Ich bin gebürtige Dänin, habe aber in meiner Laufbahn als Pilotin über 14 Jahre im Ausland gelebt. Nach mehr als elf Jahren als EC155-Pilotin in den Niederlanden und fast 5.000 Flugstunden mit diesem Maschinentyp bin ich letztes Jahr zurück nach Dänemark gezogen und fliege seither mit einer H175 für NHV Denmark. Am Anfang hatte ich oft das Gefühl, als Frau in dieser Männerdomäne ständig unter Beobachtung zu

3 Jessica González,

H225M-Pilotin, Mexiko

„Mein Name ist Jessica González, 22 Jahre alt. Ich wollte schon als kleines Mädchen Pilotin werden. Die Idee, zu fliegen, faszinierte mich ungemein. Ich entschied mich am Ende für Hubschrauber, weil sie vielseitig sind, taktisch überlegen und zahlreiche Missionsarten meistern. Ich finde es interessant, dass die Aufnahme von Frauen in die Luftwaffe nicht nur für die Frauen, sondern auch für die Männer eine große Bereicherung ist. Sie lernen, mit Frauen zusammenzuarbeiten und ihnen als Kolleginnen zu vertrauen. Aber auch sie brauchen Zeit, um sich anzupassen. Ich denke, dass davon alle profitieren, nicht nur Frauen. Das mexikanische Verteidigungsministerium setzt sich seit 2007 dafür ein, dass Frauen gefördert und besser integriert werden, und erhält dafür auch Anerkennung. Ich habe fantastische Kolleginnen, die Kinder haben und es schaffen, beide Facetten ihres Lebens gut unter einen Hut zu bringen. Heute gibt es bei der Luftwaffe 15 Pilotinnen, und auch wenn wir noch einen langen Weg vor uns haben, ist der Anfang gemacht.“

Pilot, weiblich... Noch Fragen?

Drei Pilotinnen aus verschiedenen Ländern erzählen über ihre Erfahrungen in einer männerdominierten Branche.

Lesen Sie die komplette Geschichte auf Rotor Online.



Gründung von Airbus Helicopters Italia

Mit der Übernahme des Vertriebspartners Aersud Elicotteri gründet Airbus Helicopters ein neues Kundenzentrum und baut seine Präsenz in Italien aus.

Autor: Alexandre Marchand
Fotos: Airbus Helicopters Italia

Mit über 90 Kunden und 250 aktiven Hubschraubern ist Italien für Airbus Helicopters der fünftgrößte Markt in Europa. Zu verdanken ist dies vor allem Aersud Elicotteri: Im Rahmen der über 50-jährigen Zusammenarbeit leistete das Unternehmen als bewährter Vertriebspartner einen wichtigen Beitrag zum Wachstum von Airbus in Italien und etablierte sich als erste Anlaufstelle für erstklassige Supportleistungen.

Mit ihrer Integration in das globale Netzwerk an Kundenzentren bauen Aersud Elicotteri und seine Tochtergesellschaft Helicopters Italia diese Kooperation sowie die langfristige Präsenz von Airbus Helicopters in Italien nun weiter aus.

So werden die rund 15 Mitarbeiter von Aersud –



„Die Gründung von Airbus Helicopters ist für mich eine große Motivation und macht mich sehr optimistisch für die Zukunft. Als gebürtiger Italiener fühle ich mich hier nicht nur zuhause, ich liebe auch die Bewohner, die Kultur und Geschichte ... und natürlich die Landesküche!“

zwar unter dem neuen Namen Airbus Helicopters Italia, jedoch mit unveränderter Struktur – weiterhin den Vertrieb sicherstellen, während die 35 Mitarbeiter von Helicopters Italia unter ihrer bewährten Firmierung als zugelassenes Wartungszentrum auch künftig MRO-Leistungen für Maschinen vom Typ H125, H135, H145 und Dauphin übernehmen.

KLARE ANSAGE

Mit der neuen Präsenz und einem Anteil von 32 % an der aktiven Flotte⁽¹⁾ in Italien fordert Airbus Helicopters seinen größten Konkurrenten in Europa deutlich erstarkt in dessen eigenem Territorium heraus. Und das vor einem schwierigen wirtschaftlichen Hintergrund: Im Jahr 2012 erlebte der italienische Markt einen Tiefpunkt, holt nun aber dank des Aufschwungs im Markt für HEMS- und Arbeitseinsätze (insbesondere in den Alpen) allmählich wieder auf.

Dem neuen Kundenzentrum kommt damit die Aufgabe zu, diese Entwicklung zu unterstützen und die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern. Der Weg in die Zukunft führt zudem über den Ausbau des Portfolios für Geschäftsflüge, wofür dem neuen Kundenzentrum auch die H160 in die Hände spielt, die mit ihrer weltweiten Einführung auch in Italien durchstarten wird.

(1) 60 % am Zivilmarkt, 37 % am HEMS-Markt, 100 % am Markt für Arbeitseinsätze.

„Qualität, Ingenieurskunst und Spitzentechnologien haben bei den Italienern seit jeher einen guten Stand. Diese Anforderungen stellen sie auch an ihre Hubschrauber – und jetzt haben wir die perfekten Produkte dafür.“

Alexandre Ceccacci,
Direktor von Airbus Helicopters Italia



© Anthony Peacht

„Mit der H145 bieten wir für den in Italien sehr dynamischen HEMS-Markt die Referenzmaschine dieses Segments, die überaus robuste H125 hingegen sichert unsere Position auf dem französischen Markt für Arbeitseinsätze. Darüber hinaus wollen wir uns im Segment Geschäftsfluffahrt etablieren, das gute Wachstumschancen bietet. Wenn man das alles zusammen betrachtet, bin ich sicher, dass wir in Italien viel erreichen können, und das möchte ich auch zeigen.“



© Eric Piaz

Alexandre Ceccacci startete seine Karriere bei Eurocopter 1998 als Verkaufsleiter der Tochtergesellschaft in Mexiko. Nach einigen Jahren im Customer Service Europe, wo er auch Italien betreute, wurde er erst zum Vertriebsleiter in Mexiko und dann zum Leiter der chilenischen Tochtergesellschaft befördert. Vor Übernahme der Leitung von Airbus Helicopters Italia verantwortete er in Frankreich den Support im gesamten lateinamerikanischen Raum.

FÜR MANCHE
AUFGABEN
BRAUCHT
MAN EINFACH
ETWAS HILFE
VON OBEN.



FLY
WE MAKE IT

Selbst die härtesten Einsatzbedingungen können diesem Hubschrauber nichts anhaben: Die H125 ist weltweit für ihre extreme Vielseitigkeit und Leistungsfähigkeit bekannt. Von Routineaufgaben bis Extremjobs, ob Inspektion von Stromleitungen, Brandbekämpfung oder Lasten-transport, ob im Gebirge oder bei größter Hitze: Auf die H125 ist Verlass.

Zuverlässigkeit. We make it fly.