

Nr. 123 - APRIL 2021

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

IN EIGENEN
WORTEN
**H145: Madrid
in sicheren Händen**

IM EINSATZ
**Mosambik
nach dem Zyklon
„Eloise“**

SERVICES
**NH90:
Transformations-
plan für den
Kundensupport**

NH90,
allen Anforderungen
gewachsen



H175-FLOTTE ERREICHT MARKE VON 100.000 FLUGSTUNDEN

Die H175 ist seit 2015 in Dienst. Derzeit werden 45 H175 in elf Ländern vor allem für den Personentransport zu Offshore-Bohrinseln, Polizeidienst, Such- und Rettungsmissionen sowie für den privaten und geschäftlichen Passagiertransport eingesetzt.

© J. Deulin

HCARE-VERTRAG FÜR 80 H135 VON AIR METHODS

Air Methods Corporation und Airbus Helicopters Inc. haben einen weiteren HCare-* Supportvertrag für die H135-Flotte von Air Methods unterzeichnet. Es ist der umfangreichste HCare-Vertrag, der bisher mit einem zivilen Kunden abgeschlossen wurde. Durch den Auftrag steigt die Zahl der von Airbus Support & Services betreuten Air-Methods-Hubschrauber auf 111. Air Methods ist mit seiner Flotte damit weltweit der größte zivile Einzelbetreiber mit HCare-Support.

Besonderes Wachstum verzeichnet HCare im Bereich Luftrettung. Hier entscheiden sich immer mehr Betreiber für die Vorteile kalkulierbarer Kosten, sicherer Budgets und vereinfachter Abwicklung.

*HCare ist das umfassende Support- und Servicepaket von Airbus.

Bereit



© Air Methods



© ÖAMTC – Robert Schornsteiner



© Christian Kellner

ÖAMTC-FLUGRETTUNG STARTET FLOTTENERNEUERUNG MIT BESTELLUNG VON FÜNF H135

Airbus Helicopters und die Flugrettung des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Clubs (ÖAMTC) haben einen Vertrag über den Erwerb von fünf H135s unterzeichnet. Die Auslieferung des ersten Hubschraubers ist für Anfang 2022 geplant. Die ÖAMTC-Flugrettung betreibt in Österreich 28 H135-Hubschrauber an 17 ständig genutzten Standorten sowie an vier zusätzlichen Standorten für die Wintersaison. 2019 flog der Betreiber mehr als 20.000 Einsätze, was einem Durchschnitt von 52 Einsätzen pro Tag entspricht. Weltweit wurden bisher über 1.400 Hubschrauber der H135-Familie ausgeliefert, die insgesamt mehr als 5,6 Millionen Flugstunden absolviert haben.

SIEBTE H145 FÜR SUCH- UND RETTUNGSDIENST DER BUNDESWEHR

Airbus Helicopters hat die siebte und letzte H145 für den Such- und Rettungsdienst (SAR) der Bundeswehr termingerecht an das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) übergeben. Die bereits ausgelieferten Hubschrauber werden für Ausbildung und Feldversuche eingesetzt und stehen an den Stützpunkten Niederstetten und Nörvenich rund um die Uhr für den Rettungsdienst in Bereitschaft. Die neue H145 LUH SAR wird in Kürze am dritten SAR-Stützpunkt in Holzdorf stationiert.

HÉLI-UNION ERWIRBT ZWEI H160

Airbus Helicopters und sein langjähriger Partner Héli-Union haben einen Kaufvertrag über zwei H160 unterzeichnet, die für ein breites Einsatzspektrum vorgesehen sind. Héli-Union betreibt aktuell eine Flotte aus rund 20 Airbus-Hubschraubern (Dauphin, H225 und H145), mit der das Unternehmen Serviceleistungen für zivile und militärische Organisationen in aller Welt erbringt.



© Light & Shadows

Fortgeschritten



© Light & Shadows



© Christian Keller

SHELL WÄHLT H160 FÜR DEN EINSATZ IM GOLF VON MEXIKO

Der internationale Energieversorger Shell setzt künftig vier Airbus H160 für Offshore-Services im Golf von Mexiko ein. Den Betrieb der Hubschrauber übernimmt das US-amerikanische Unternehmen PHI im Rahmen eines Supportvertrags. Damit kommt die H160, deren Konstruktionseigenschaften wesentlich mehr Sicherheit, Komfort und Termintreue im Offshore-Betrieb ermöglichen, erstmals im Öl- und Gasgeschäft zum Einsatz. Die drei Unternehmen – Airbus, PHI und Shell – arbeiten in einer neuartigen Partnerschaft zusammen. Airbus wird PHI und Shell im Rahmen eines einjährigen Programms zur Erprobung einer H160 bereits vor der endgültigen Auslieferung zur Verfügung stellen, damit sich Betreiber und Endkunde mit dem Hubschrauber vertraut machen und die üblichen Herausforderungen rund um die Indienststellung vermeiden können.

AIRBUS HELICOPTERS ERWEITERT EINSATZFÄHIGKEIT DER H135-FAMILIE

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat für das neueste Modell der H135-Familie ein neues Alternate Gross Weight zugelassen. Dadurch profitieren Betreiber nun von einem bis zu 120 kg höheren Start- und Nutzlastgewicht. Außerdem steigt die Reichweite auf bis zu 75 Seemeilen bzw. 40 Minuten Flugdauer unter Standardbedingungen. Darüber hinaus hat Airbus vor kurzem ein neues Single-Pilot/IFR-Helionix-Cockpit für die H135 zertifiziert. Das modifizierte Cockpit gibt Kunden die Wahl, entweder die Copilot-Seite der Instrumententafel zu entfernen und so das Sichtfeld zu vergrößern, oder dort spezielle STC-Instrumente einzubauen. Das Single-Pilot-IFR-Cockpit erhöht die Einsatzmöglichkeiten der H135 in Bereichen wie Luftarbeiten, Versorgungsdiensten sowie bei Polizeieinsätzen.



DRF LUFTRETTUNG ÜBERNIMMT ERSTE H145 MIT FÜNFBLATTROTOR

Die DRF Luftrettung übernahm Ende 2020 die erste von 15 H145 mit Fünfblattrotor. Der Hubschrauber wird in der Luftrettungsstation der DRF in Stuttgart stationiert. Darüber hinaus wird der Betreiber 20 seiner H145 mit Vierblattrotor auf die Fünfblattversion aufrüsten. Die DRF Luftrettung betreibt 35 Stationen in Deutschland, Österreich und Liechtenstein mit einer ausschließlich aus H135 und H145 bestehenden Hubschrauberflotte, die pro Jahr mehr als 40.000 Einsätze fliegt.

© Christian Keller

08

PANORAMA

Neuigkeiten und Events bei Airbus Helicopters in Zahlen

22

WEITWINKEL

Die globale NH90-Flotte erreicht bald 300.000 Flugstunden

24

IN EIGENEN WORTEN

Spanien: Madrid in sicheren Händen

28

IM EINSATZ

Hilfe in höchster Not: Mosambik nach dem Zyklon „Eloise“

09

DOSSIER

NH90, allen Anforderungen gewachsen



© Francisco Francés Toromera

30

IM EINSATZ

Chile: Brandbekämpfung mit der H215, eine 365-Tage-Mission

32

SERVICES

Transformationsplan für den Kundensupport

34

NEUE HORIZONTE

Deutschland: Ein Geschenk des Himmels

Herausgeber: Yves Barillé, Chefredakteurin: Belén Morant (Kontakt zur Redaktion: contact.rotor-magazine.ah@airbus.com), Verantwortlich für Bilder: Jérôme Deulin, Übersetzung: Airbus Translation Services; Amplexor. Verlag: because. la nouvelle (Copyright Airbus Helicopters 2021, alle Rechte vorbehalten). Logos und die Namen von Produkten und Serviceleistungen sind eingetragene Warenzeichen von Airbus Helicopters.



Nichts mehr vergessen! Lassen Sie sich Rotor direkt in Ihre E-Mail-Inbox liefern.

Jetzt abonnieren

Weitere Fotos auf Rotor Online unter www.airbus.com/Helicopters

Folgen Sie uns auf [twitter/AirbusHeli](https://twitter.com/AirbusHeli)

Folgen Sie uns auf [facebook/AirbusHelicopters](https://facebook.com/AirbusHelicopters)

Folgen Sie uns auf [youtube/AirbusHelicopters](https://youtube.com/AirbusHelicopters)

Folgen Sie uns auf [linkedin/AirbusHelicopters](https://linkedin.com/company/airbus-helicopters)



© Dianne Bond

Bruno Even, CEO von Airbus Helicopters

„Der NH90 hat seinen Wert nicht nur in Gefechtseinsätzen in Afghanistan und Mali bewiesen, sondern auch in seinen Heimatländern, wo er Menschenleben rettet.“

Als 1995 der erste NH90-Prototyp in die Lüfte stieg, hätte sich kaum jemand vorstellen können, wie wichtig dieses Programm einmal werden würde. Heute, nach 444 ausgelieferten Maschinen und insgesamt 597 Bestellungen aus 14 Ländern, steht fest: Die viele Arbeit hat sich wirklich gelohnt. Der NH90 hat seinen Wert nicht nur in Gefechtseinsätzen in Afghanistan und Mali bewiesen, sondern auch in seinen Heimatländern, wo er Menschenleben auf hoher See rettet, nach Naturkatastrophen Hilfsbedürftige aus der Luft versorgt und in der COVID-19-Krise Patienten in die Krankenhäuser transportiert. 25 Jahre nach seinem ersten offiziellen Flug ist der NH90 eine echte Erfolgsgeschichte. Dieser schnelle, wendige und geräumige Drehflügler mit voll integrierten digitalen Avionik- und Missionssystemen hat als erster Fly-by-Wire-Hubschrauber Luftfahrtgeschichte geschrieben und alle Erwartungen der NATO erfüllt. Und die Geschichte des NH90 ist noch lange nicht zu Ende. Er wird kontinuierlich weiterentwickelt und voraussichtlich noch mindestens bis in die 2050er Jahre fliegen. Nach dem großen Lob seiner Nutzer zu urteilen – in unserem Dossier erfahren Sie mehr darüber – ist und bleibt sein Einsatz bei

anspruchsvollsten Missionen unverzichtbar, wo und wann immer man ihn braucht. Gleichzeitig sind wir uns bewusst, dass der Erfolg dieser Missionen nicht allein von der Leistung des Hubschraubers abhängt. Der NH90 braucht angemessenen Support, um seine Stärken voll ausspielen zu können. Wir wissen, dass Sie in dieser Hinsicht viel von Airbus Helicopters erwarten – und das tun Sie völlig zu Recht. Deshalb haben wir unseren NH90-Support-Transformationsplan entwickelt, mit 22 Initiativen, die ganz konkrete Probleme in Angriff nehmen, um die Verfügbarkeit der NH90-Flotten in den kommenden zwei Jahren zu verbessern. Der Plan konzentriert sich auf zwei Hauptbereiche: Reduzierung des Wartungsaufwands und Verbesserung der Verfügbarkeit von Reparaturleistungen und Ersatzteilen. Mehr dazu finden Sie auf den folgenden Seiten. Wir haben ein Team aus Mitarbeitern zusammengestellt, die motiviert, engagiert und bereit sind, diesen Transformationsplan gemeinsam mit Ihnen, unseren Kunden, effizient umzusetzen. Die Erfolgsgeschichte des NH90 geht weiter, und wir setzen alles daran, dass unser Kundensupport ein wesentlicher Teil davon wird.

662

COVID-19-Einsätze führte die DRF Luftrettung 2020 durch.

1.000

FLUGSTUNDEN

Ecocopter erreicht 1.000 Flugstunden mit ihrer H145.

2.644.000

FLUGSTUNDEN

wurden 2020 von Airbus-Hubschraubern geleistet. Bis Ende Dezember betrug die kumulierte Flugstundenzahl 101.981.000.

6,26 Mrd.€
betrug der Umsatz von Airbus Helicopters 2020.

2020 erhielt Airbus Helicopters **289 Aufträge*** von 149 Kunden in 40 Ländern. Das Unternehmen **lieferte 300 Hubschrauber aus** und hält damit seinen weltweiten Marktanteil von 48 % im zivilen und halbstaatlichen Markt.

20.151

AIRBUS-HUBSCHRAUBER

wurden bisher gebaut; davon sind 11.700 derzeit global im Einsatz.

2.400

HUBSCHRAUBER

sind für einen weltweit HCare-Supportvertrag registriert.

98%

aller HCare-Smart-Kunden entscheiden sich für eine Vertragsverlängerung.

* 289 Bruttobestellungen (netto: 268)

1.500

HUBSCHRAUBER

teilen Betriebsdaten mit Airbus.

RUND
400 km/h

ist die Höchstgeschwindigkeit des Demonstrators RACER, der wie ein Hubschrauber starten und landen kann, aber so schnell wie ein Propellerflugzeug fliegt.

NH90, allen Anforderungen gewachsen

25 Jahre nach dem Erstflug des ersten Prototypen ist der NH90 immer noch eine Erfolgsgeschichte – für seine Nutzer ebenso wie für Airbus. Mit 444 aktiven Hubschraubern in 13 Ländern bewährt er sich jeden Tag aufs Neue, im Gefecht und außerhalb.

Autor: Alexandre Marchand



Jeder Einsatz in Hitze und Staub der Sahel-Wüste stellt den Wert des NH90 und der weitsichtigen technischen Entscheidungen, die bei seiner Entwicklung getroffen wurden, ein weiteres Mal unter Beweis. Auf industrieller Ebene wird hingegen in einer Welt, die durch COVID-19 auf den Kopf gestellt wurde, ein ganz anderer Kampf ausgefochten.





1

© Francisco Francés Torromera



2020, DAS „CORONA-JAHR“

„Die NH90-Montagelinie in Marignane stand letztes Jahr nur zwei Wochen still. So lange brauchten wir, um durch Anpassungen der Arbeitsumgebung den Gesundheitsschutz unserer Mitarbeiter weiterhin zu gewährleisten“, erklärt Nathalie Tarnaud-Laude, Leiterin des NH90-Programms bei Airbus Helicopters und seit 2019 Präsidentin von NHI. „Diese zwei Wochen konnten wir rasch wieder aufholen, ebenso wie die Kollegen in Italien und Deutschland, so dass die Zielvorgabe von 28 Auslieferungen für 2020 trotzdem erreicht wurde.“

Zu verdanken ist dies auch den Kunden, die neue Hubschrauber unter schwierigen Bedingungen entgegennahmen. „Damit haben sie uns zu mehr



3

© Anthony Pecchi

STANDARD 2: TECHNISCHE ZIELSETZUNG

Standard 2 ist eine Weiterentwicklung des NH90 zur Implementierung neuer operativer Fähigkeiten und Erhöhung der Flugsicherheit unter schwierigen Bedingungen. Dies beinhaltet neue Ausrüstung und Einbauten, die einen schnelleren Ein- und Ausstieg ermöglichen, sowie die weitere Digitalisierung der Avionik. Dabei wird die technische Ausstattung des Hubschraubers unter anderem durch folgende Innovationen enorm aufgewertet:

- das optronische Beobachtungssystem Euroflir 410 mit mehreren Sensoren, die auf unterschiedlichen Wellenlängen arbeiten (Standard-2-Entwicklungsschritt 1),
- das Distributed Aperture System (DAS), das dem Piloten bei Tag und bei Nacht zusätzliche visuelle Unterstützung bei schlechten Sichtbedingungen (Schnee, Staub, Nebel) gibt (Standard-2-Entwicklungsschritt 2), und
- das voll digitalisierte Helmsystem TopOwl, das gleichzeitig DAS- und EOS-Bilder auf dem Visier anzeigt.



2

© Francisco Francés Torromera

Stabilität verhelfen, was wirklich hilfreich war“, so Nathalie Tarnaud-Laude. „Die Kunden brauchten ihre Maschinen für geplante militärische Einsätze ebenso wie zur Bekämpfung der Pandemie. Zusammen mit unseren Support-Teams haben wir sehr schnell Lösungen entwickelt, die beim Transport von COVID-19-Patienten die Crew im Cockpit wirksam schützen.“

NEUE AUFTRÄGE

Der industrielle Erfolg 2020 – ein Jahr, das Zulieferer pandemiebedingt unter enormen Druck setzte – ging mit einem beträchtlichen geschäftlichen Erfolg einher. Zum Jahresende wurde der Vertrag über 31 zusätzliche NH90 mit High-Tech-Missionsausrüstung für die deutsche Marine unterzeichnet.

Weitere wichtige Meilensteine in der zweiten Jahreshälfte waren die Erstflüge der Land- und Seeversionen des NH90 für Katar, die erste Auslieferung an die spanische Luftwaffe und der Standard-2-Entwicklungsvertrag für die französischen Spezialeinsatzkräfte (siehe Box). Der mit der französischen Beschaffungsbehörde DGA geschlossene Vertrag sieht einen ersten Entwicklungsschritt bis 2024 und die Auslieferung

von zehn Hubschraubern in der neuen Standardausführung zwischen 2025 und 2026 vor. Noch ist Frankreich das einzige Land, das sich dem NH90-Programm „Special Forces“ angeschlossen hat, doch das soll sich bald ändern: „Der Einstieg ist für Neukunden einfach und besonders unkompliziert für Nationen, die den NH90 bereits einsetzen“, so Nathalie Tarnaud-Laude.

Ein aktueller Schwerpunkt im NH90-Programm ist der technische Support: „Unsere Verfügbarkeitsraten erfüllen weder unsere eigenen noch die Erwartungen unserer Kunden“, räumt Nathalie Tarnaud-Laude ein. „Wir gehen dieses Thema entschlossen an, mit einem Transformationsplan, der sehr ehrgeizig und praxisorientiert ist.“ Näheres dazu auf Seite 32.

1: 2020 war ein Jahr großer Erfolge, mit einem neuen, ehrgeizigen Transformationsplan, der die Erwartungen der NH90-Kunden umfassender erfüllen soll.

2: Die spanischen NH90 werden demnächst an der EU-Ausbildungsmission in Mali teilnehmen.

3: Die verbleibenden zehn NH90 aus der Bestellung des französischen Verteidigungsministeriums werden Anfang 2025 direkt in Standard-2-Ausführung ausgeliefert.



FRANKREICH Sechs Jahre Einsatz in der Sahelzone

Die ersten beiden NH90 Caïman des 1. Kampfhubschrauber-Regiments der französischen Heeresfliegerinheit ALAT trafen im November 2014 in Gao ein. Als Teil der „Operation Barkhane“ spielen sie in einem Konflikt, der unter extrem schwierigen geografischen und klimatischen Bedingungen stattfindet, eine immer wichtigere Rolle.

Autor: Alexandre Marchand – Fotos : Frédéric Lert

Sechs Hubschrauber sind derzeit im Herzen der Sahelzone stationiert. Sie bilden ein taktisches Hubschraubergeschwader, das wiederum Teil eines taktischen Wüstenluftkampfverbandes (GTDA) ist, zu dem bis Anfang 2020 zwei weitere Einheiten gehörten: ein Aufklärungs- und Angriffsgeschwader aus Gazelle- und Tiger-Hubschraubern sowie eine Spezialeinheit für Einsätze in Bergregionen, die Kommandotruppen absetzt⁽¹⁾.

DEN GEGNER UNTER DRUCK SETZEN...

„Bei der Planung von Luftkampfeinsätzen sind wir dank der innovativen Möglichkeiten, die unsere Caïmans bieten, taktisch vollkommen unabhängig“, erklärt Oberstleutnant Brice, Einsatzleiter des 1. Kampfhubschrauber-Regiments. „Durch den Transport von Kommandos mit den Caïmans und die Unterstützung durch die Tiger können wir mit aller Konsequenz gegen einen schwer zu ortenden Gegner vorgehen und ihn durch unsere hohe Beweglichkeit,

⁽¹⁾ Seit Anfang 2021 fallen Kommandoeinsätze nicht mehr in die Zuständigkeit des GTDA.

bei Tag und in der Nacht, unter Druck setzen und zu Fehlern zwingen.“ Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, hohe Autonomie und große Nutzlastkapazität auch bei hohen Temperaturen (Truppentransporte mit einem Dutzend Personen sind selbst bei über 45°C möglich) – die Caïmans spielen ihre Fähigkeiten auch in großer Entfernung von ihren Stützpunkten voll aus. „Auf Basis der Informationen, die wir erhalten, können wir mit ganz kurzer Reaktionszeit ein verdächtiges Gebiet absuchen“, bestätigt Brice.

... UND ÜBERRASCHEN...

Geschwindigkeit ist ein Vorteil, der von Betreibern häufig genannt wird – der Caïman harmoniert ausgezeichnet mit dem Tiger und überrascht den Gegner, weil er sich sehr schnell und in sehr niedriger Flughöhe nähert. Die Kommandos sind am Boden, bevor der Gegner überhaupt versteht, aus welcher Richtung die Gefahr kommt. Falls nötig, können die Hubschrauber die Kommandos innerhalb kürzester Zeit wieder aufnehmen und einige Kilometer weiter erneut absetzen. Mit dieser „Bocksprung-Taktik“ holt man auch Gegner ein, die häufig mit dem Motorrad unterwegs und bekannt dafür sind, blitzschnell im Gelände zu verschwinden.

... BEI TAG UND IN DER NACHT

„Besonders bemerkenswert ist, dass mit dem Caïman solche Offensivaktionen auch mitten in der Wüste bei völliger Dunkelheit möglich sind“, so Oberstleutnant Brice. „Der 4-achsige Autopilot, die Fly-by-Wire-Flugsteuerung und die Navigation über das Helmsystem TopOwl mit vorwärts gerichtetem Infrarot (FLIR) ermöglichen in Kombination Angriffslandungen, die für einen Hubschrauber dieser Kategorie einzigartig sind. Eigentlich lernen wir immer noch, dieses riesige Potenzial vollständig auszuschöpfen.“



Dazu gehört auch die Gefechtsdigitalisierung: Inzwischen kann die Crew eines Caïman auf dem Weg zum Einsatzort auf ihren Bildschirmen aktualisierte Lagebilder in Echtzeit abrufen und die Kommandos an Bord per Sprechfunk informieren. Das funktioniert schon jetzt beeindruckend gut, wird aber in Zukunft, wenn die Soldaten ihre Tablets direkt mit dem Bordnetz verbinden können, noch reibungsloser ablaufen.

„Durch den Transport von Kommandos mit den Caïmans und die Unterstützung durch die Tiger können wir mit aller Konsequenz gegen einen schwer zu ortenden Gegner vorgehen.“

Oberstleutnant Brice, Einsatzleiter des 1. Kampfhubschrauber-Regiments.

1: Der Caïman harmoniert ausgezeichnet mit dem Tiger und kann den Gegner überraschen, weil er sich sehr schnell und in sehr niedriger Flughöhe nähert.

2: 2014 stationierte die französische Heeresfliegertruppe ihre NH90 in Mali.

3: In der Sahelzone operieren die Hubschrauber unter schwierigen klimatischen Bedingungen.

SPANIEN

Für Mali gerüstet

Im September 2016 erhielt das spanische Heer seine ersten NH90. Seitdem wurden insgesamt 14 NH90 TTH gemäß spanischem Standard 1 und 2 übergeben. Nachdem die volle Einsatzfähigkeit bereits erreicht ist, soll in den kommenden Monaten der erste Auslandseinsatz im Rahmen der EUTM-Mission der Europäischen Union zur Unterstützung der malischen Streitkräfte erfolgen.

Autor und Fotos: Francisco Francés Torrontera



Die vom Manöverhubschrauberbataillon BHELMA III⁽¹⁾ der spanischen Heeresflieger FAMET⁽²⁾ betriebenen NH90 übernehmen taktische Hubschraubertransporte, Unterstützung von Special Operations Forces, CR- und CSAR-Einsätze (Combat Recovery/ Combat Search and Rescue), Aktionen der elektronischen Kampfführung sowie medizinische Evakuierungsmissionen. Außerdem leisten sie Feuerunterstützung und sind dafür mit zwei Maschinengewehren vom Typ M3M MK3 im Kaliber 12,70 mm ausgestattet.

GRÖßERE KAPAZITÄT FÜR DIE SPANISCHEN HEERESFLIEGER

„Die Verbesserungen, die dieser Hubschrauber der neusten Generation bietet (verbesserte Geschwindigkeit, Reichweite und Navigation, Allwettertauglichkeit, sicherere Kommunikation, höhere Nutzlastkapazität in großer Höhe und bei hohen Temperaturen etc.), steigern unsere Effizienz bei Missionen wie taktischen Hubschraubertransporten oder Luftangriffen- und Sonderoperationen unter anspruchsvollsten Bedingungen“, erklärt Brigadegeneral Francisco Javier Marcos Izquierdo, Kommandeur der FAMET, zur Einbindung des NH90.

In diesen fünf Jahren war die größte Herausforderung die Ausbildung der Piloten, Spezialisten und Bediener an Bord. Wie engagiert wir dabei vorgehen, zeigt sich an den mehr als 6.000 bis heute absolvierten Flugstunden – bei einer Verfügbarkeit, die mit der anderer Flotten von Nutzerländern vergleichbar ist.

ERSTER AUSLANDSEINSATZ

„Wir erwarten die Lieferung neuer Hubschrauber der spanischen Standard-3-Version mit zusätzlichen Verbesserungen, wie ‚Mode 5 IFF‘ oder dem Selbstverteidigungssystem DIRCM (Directed Infrared Counter Measure). Künftig werden die Standard-1- und Standard-2-Hubschrauber auf Standard 3 aufgerüstet“, erklärt der General.



1: Die Standard 2-Konfiguration erlaubt es taktische Informationen zwischen Hubschrauber und Bodenstation über Data Link auszutauschen, was die Fähigkeiten Missionen in Echtzeit zu steuern verbessert.

2: Alle NH90 werden zukünftig vom spanischen Standard 1 und 2 auf Standard 3 aufgerüstet.

Zum ersten Auslandseinsatz sagt der Kommandeur der spanischen Heeresflieger: „In den letzten Monaten haben wir ein Kontingent von NH90-Hubschraubern für die Beteiligung an der Ausbildungsmission der Europäischen Mission in Mali (EUTM Mali) vorbereitet. Diese taktische Einheit wird Unterstützungsmissionen für die dezentrale Ausbildung durchführen, die im Rahmen der EUTM-Mali-Mission an den Stützpunkten der malischen Streitkräfte erfolgt.“

SECHS NH90 FÜR DIE SPANISCHE LUFTWAFFE

Auch die spanische Luftwaffe zählt nun zu den Betreibern des NH90 TTH: Seit Kurzem sind bei der Staffel 803 des Geschwaders 48. Die Luftwaffe soll bis zu sechs NH90 (HD-29) erhalten. „Das Eintreffen des NH90 beim Geschwader 48

„Die Freude beim Geschwader 48 der spanischen Luftwaffe ist daher groß, auch wenn uns bewusst ist, dass die Einführung eines neuen Waffensystems einen hohen Aufwand bedeutet. Dieser wird jedoch mehr als ausgeglichen durch die Verbesserung unserer operativen Kapazität“

Oberst Gonzalo Martí Regalado, Chef der Staffel 48.

ist ein wichtiger Meilenstein für die Staffel 803“, sagt uns Oberst Gonzalo Martí Regalado, Chef der Staffel 48. „Die Einheit wechselt damit von einem Hubschrauber der zweiten Generation wie dem HD21 Super Puma zu einem der vierten Generation, mit all den Verbesserungen und Änderungen, die das mit sich bringt. Der aufgrund des verwendeten Glasfaser- und Carbonfasermaterials besonders leichte und widerstandsfähige Hubschrauber ist mit Fly-by-Wire ausgestattet, was die Steuerung erheblich verbessert. Die Einsatzbereitschaft der Staffel wird enorm gesteigert, weil der NH90 ein Allwetterhubschrauber ist, der auch unter widrigen meteorologischen Bedingungen beschriebenen werden kann. Dafür sorgen die integrierten Systeme wie die Rundum-Enteisungsanlage (Hauptrotor, Heckrotor, Höhenleitwerk, Windschutzscheibe und Triebwerke), FLIR-System, Wetterradar und stark verbessertes Navigationssystem, sodass Start und Landungen auch bei schlechten Sichtverhältnissen und niedriger Hauptwolkenuntergrenze möglich sind.“

„Der Einsatz des NH90 durch die spanische Luftwaffe ist ein enormer Fortschritt im Hinblick auf Planung und Durchführung der Missionen. Zum einen werden alle Informationen in der Kabine rein digital bereitgestellt, zum anderen verfügt der NH90 über ein AMPS (Automatic Mission Planning System), das die Vorbereitung der Mission am Boden unterstützt. Dadurch verringert sich die Arbeitsbelastung der Piloten, weil die Informationen an die Hubschrauberbesatzung übermittelt werden. Die Freude beim Geschwader 48 der spanischen Luftwaffe ist daher groß, auch wenn uns bewusst ist, dass die Einführung eines neuen Waffensystems einen hohen Aufwand bedeutet. Dieser wird jedoch mehr als ausgeglichen durch die Verbesserung der operativen Kapazität der Staffel 803 bei der Wahrnehmung ihrer wichtigsten Rollen (Rückholung von Soldaten, Sonder-Lufteinsätze, Such- und Rettungseinsätze sowie medizinische Luftevakuierungen)“, schloss Oberst Gonzalo Martí.

1- BHELMA III: Drittes Hubschrauber-Bataillon für Manöver
2- FAMET: Spanische Heeresflieger

FINNLAND Wo die Schneeriesen spielen

Die finnischen Verteidigungskräfte setzen den NH90 auch in der kalten, dunklen Wintersaison ein – der beste Beweis, dass dieser Hubschrauber einiges aushält!

Autorin: Heather Couthaud
Fotos: Finnish Defence Forces

Bei minus 30 Grad Celsius kann man nicht lange herumsitzen und warten. Entweder es geht los, oder es wird richtig ungemütlich. Entweder der Hubschrauber startet, oder man lässt die Sache bleiben.

Für die finnische Armee gibt es nur die erste Möglichkeit. Winter im Norden Finnlands, das heißt: durchgehend Minustemperaturen, monatelang geschlossene Schneedecke und weniger als sechs Stunden Licht an den kürzesten Tagen. Unter solch schwierigen Bedingungen fliegt die Armee Einsätze mit ihren NH90 TTH vom Luftstützpunkt Utti an der Südküste Finnlands.

2015 erhielten die finnischen Verteidigungskräfte im Rahmen eines Flottenmodernisierungsprogramms ihren 20. und letzten NH90-Hubschrauber. Es folgte eine vierjährige Nachrüstungsphase, durch die Finnland jetzt eine der ersten NH90-Kundennationen mit hundertprozentig FOC-konformer Flotte ist (Final Operational Capability).

Als einzige Teilstreitkraft mit eigener Hubschraubereinheit (der Grenzschutz betreibt ebenfalls Hubschrauber) wird die finnische Armee für



alle Einsatzarten herangezogen. Hauptauftraggeber sind die Special Operations Forces (SOF), aber grundsätzlich werden alle drei Teilstreitkräfte unterstützt: die Armee durch Truppen- und Frachttransporte, die Luftwaffe mit Such- und Rettungsflügen und ab 2022 die Marine durch Positionierung taktischer Seeminen. Im zivilen Bereich fliegt die Armee Einsätze für die Polizei, führt medizinische Evakuierungen sowie Such- und Rettungsflüge durch und ist im Sommer mit dem faltbaren Löschwasserbehälter (Bambi Bucket) an Feuerlöscheinsätzen beteiligt.

WIND, HAGEL, SCHNEE UND EIS

Doch jetzt herrscht Winter und die Flotte ist unterwegs nach Lappland zum jährlichen Kaltwettertraining.

„Der NH90 steht im Freien, dort können die Temperaturen auf bis zu -40° C sinken“, erklärt Lieutenant Colonel Kimmo Nordberg, Kommandeur der Finnish Army Aviation, der bereits 1.300 Flugstunden mit dem NH90 absolviert hat. „Vor dem Start lassen wir ihn eine Stunde warmlaufen. Mitunter müssen wir auch im Tiefschnee landen, weil in den nördlichen Waldgebieten oft mehr als ein Meter Schnee liegt.“

Der NH90 ist mit einem Enteisungssystem an der Höhenflosse und Vereisungsschutz an

Windschutzscheibe, Rotormasten und Motor-Lufteinlass ausgestattet. „Instrumentenflug ist mit dem NH90 auch bei mittlerer bis schwerer Eisbildung in den Wolken möglich. Abgesehen von Eisregen, der selten vorkommt, macht ihm Vereisung nichts aus, er fliegt trotzdem sehr gut“, so Nordberg. Da Wintertage im Land der tausend Seen besonders dunkel sind, setzt die Crew im Cockpit häufig Nachtsichtgeräte auf.

EINFACH UND PRÄZISE ZU FLIEGEN

Wintertraining mit den Spezialeinsatzkräften bedeutet, bis zu 15 Soldaten* mit Ausrüstung zu transportieren. Ein weiterer NH90 bringt ihre Schneemobile an den Einsatzort. „Die nehmen wir an Bord oder hängen sie außen an die Lastwinde“, erklärt Nordberg.

Die beiden leistungsstarken Motoren geben nicht nur im Gefecht, sondern auch in der einzigartigen Landschaft des finnischen Nordens zusätzliche Sicherheit. „Finnland hat 180.000 Seen. Wenn du eine gewisse Höhe erreicht hast, siehst du nichts mehr außer Wald und Wasser“, so Nordberg. „Der NH90 ist schnell, und man kann große Entfernungen ohne Tankstopp zurücklegen.“ Gerade im Winter, bei schlechten Sichtbedingungen oder Landungen im Schneegestöber, kommt den Piloten die Genauigkeit des 4-achsigen Autopiloten und der Fly-by-Wire-Flugsteuerung zugute. „Wenn du mit dem Steuerknüppel auf 60 Grad Schräglage gehst, reagiert der Hubschrauber sofort“, sagt Nordberg. „Er ist so einfach und präzise zu fliegen – und wir sind immer noch dabei, die Systeme zu optimieren.“

*Durch Herausnehmen von Sitzen kann ein 10- bis 15-köpfiges SOF-Kommando plus Ausrüstung transportiert werden. In den zweiten NH90 passen zwei Schneemobile und bis zu vier Soldaten.



1: Die finnische Armee testet eine neue NH90-Tarnlackierung für verschneite Waldgebiete.

2: Nächtliche Schießübungen gehören zum Ausbildungsprogramm der finnischen Spezialeinsatzkräfte.

3: In Manövern kann die NH90-Crew auf ein Schnellfeuerwedge an der Seitentür sowie weitere Selbstschutzsysteme wie Radar- und Laserwarnungen sowie Chaffs/Flares zurückgreifen.

„Vereisung ist für uns kein Problem, der NH90 fliegt auch unter solchen Bedingungen sehr gut.“

Lieutenant Colonel Kimmo Nordberg,
Kommandeur der Finnish Army Aviation

NEUSEELAND

„Down Under“ an allen Fronten

Der NH90 wird in Neuseeland intensiv genutzt: Die Royal New Zealand Air Force deckt mit ihm ein breites Spektrum von Einsatzfeldern ab.

Autor: Alexandre Marchand
Fotos: Ned Dawson

2015 ersetzte die Royal New Zealand Air Force (RNZAF) ihre Flotte aus UH-1H Iroquois durch NH90. Den Ausschlag gab dabei die große Vielseitigkeit der TTH-Variante des NH90. Die acht Hubschrauber sind beim RNZAF-Geschwader 3 in Ōhakea auf der Nordhalbinsel Neuseelands stationiert. Die Flotte ist recht klein, kann durch die Vielseitigkeit des NH90 aber für viele Aufgaben eingesetzt werden – von militärischen Operationen bis zur Unterstützung ziviler Behörden, zum Beispiel im Such- und Rettungsdienst oder bei maritimen Einsätzen. In letzterem Fall starten und landen die NH90 auf der HMNZS Canterbury, einem Mehrzweckschiff der neuseeländischen Marine.

„Das 3. Geschwader ist etwas Besonderes, weil es mit nur einer Einheit und einem Hubschraubertyp so viele verschiedene Aufgaben übernimmt“, erklärt Air Commodore Shaun Sexton, Air Component Command der Royal New Zealand Air Force. „Deshalb war für uns wichtig, dass der Hubschrauber flexibel und in sehr unterschiedlichen Umgebungen genutzt werden kann. Wir haben festgestellt, dass die große Kabine des NH90 für die geforderten Truppen- und Frachttransporte geeignet ist und die Heckladeklappe bei solchen Einsätzen zusätzliche Vorteile bringt. Die vollständige Enteisung kommt



1

1: Dank der Vielseitigkeit des NH90 kann die RNZAF ein breites Einsatzspektrum abdecken.

2: 2020 unterstützte eine neuseeländische NH90-Einheit die Operation „Australian Bushfire Relief“ zur Bekämpfung der verheerenden Buschbrände in New South Wales und dem australischen Hauptstadtterritorium.

uns bei Flügen unter Instrumentenflugbedingungen im neuseeländischen Winter sehr zugute. Die Reichweite und Ausdauer des NH90, der zusätzliche Tanks innerhalb und außerhalb der Kabine mitführen kann, ist nützlich bei langen Transitflügen über Wasser oder wenn wir in entlegenen Gegenden ohne Auftankmöglichkeit unterwegs sind. Und die hohe Leistung und Steuerbarkeit des Hubschraubers sind echte Pluspunkte in den Bergen Neuseelands, wo es ziemlich turbulent hergehen kann.“

HILFE AUS DER LUFT

Die Vielseitigkeit des NH90 ist nicht nur für militärische Einsätze wichtig – von ihr profitieren in Notsituationen (die immer wieder vorkommen) auch Zivilisten. Im November 2016 evakuierte das 3. Geschwader mit seinen Hubschraubern mehrere hundert Menschen nach dem schweren Erdbeben in Kaikoura. Da sämtliche Zufahrtsstraßen unpassierbar waren, konnte das Gebiet nur noch aus der Luft erreicht werden.

Zu einem weiteren großen Einsatz kam es 2019, als nach einem Vulkanausbruch auf White Island Touristen und Wanderer mit schweren Brandverletzungen ausgeflogen werden mussten. Im Jahr darauf beteiligte sich eine NH90-Einheit in Australien (das ebenfalls eine NH90-Flotte betreibt)

an der Bekämpfung von Buschbränden. Bei allen Einsätzen, unter allen Bedingungen, wird der NH90 für seine herausragenden Flugeigenschaften, seine Leistung, die Redundanz seiner Bordsysteme und die daraus resultierende hohe Sicherheit gerühmt. „Mit dem NH90 hat sich die Hubschrauberflotte der RNZAF um zwei Generationen nach vorne bewegt“, so Shaun Sexton. „Kein Wunder, dass die Crew ihn einfacher zu fliegen fand als den Iroquois, auch wenn man sich in die komplexeren Missionssysteme schon gründlich einarbeiten muss. Der hohe Grad an Sicherheit und Redundanz im NH90-Design und der Zertifizierung werden ebenfalls sehr positiv bewertet. Der NH90 hat sich bei uns bereits in ganz unterschiedlichen Umgebungen bewährt, auf dem Mehrzweckschiff HMNZS Canterbury ebenso wie in den Bergregionen Neuseelands.“

So viel technische Ausgereiftheit hat ihre Vorteile, wie die neuseeländischen Piloten immer wieder feststellen, denn außer seiner hohen Leistung hat der Hubschrauber für Shaun Sexton noch mehr zu bieten: „Der NH90 ist ein attraktives Rekrutierungswerkzeug, weil er einen interessanten und lohnenden Karrierepfad eröffnet. Wir haben jedenfalls keine Probleme, Personal für den NH90-Support zu finden!“

ZUFRIEDENER KUNDE

Das Geschwader 3 der Royal New Zealand Air Force betreibt acht NH90 mit zwölf Crews, jeweils bestehend aus zwei Piloten und zwei Lademeistern. Wartungsarbeiten während des Flugbetriebs werden von den 61 Technikern der Einheit durchgeführt; für die nach jeweils 600 Flugstunden erforderlichen Inspektionen ist ein 13-köpfiges Team aus Militärpersonal und vertraglich abgestellten Mitarbeitern von Airbus Helicopters verantwortlich. Obwohl in einem der Hangars des Geschwaders tätig, ist das Team nicht direkt dem Geschwader unterstellt. Durch die enge Zusammenarbeit mit Airbus Helicopters profitiert die RNZAF trotz der großen Entfernung und der verhältnismäßig kleinen Flotte von effizientem Support und hoher Verfügbarkeit. Hier soll es in Zukunft durch die Einführung des Transformationsplans und das angekündigte Obsoleszenzmanagement weitere Verbesserungen geben, unter anderem durch Einbeziehung regionaler Wartungsanbieter.

2



NH90

Der NH90 ist ein Mehrzweck-Militärhubschrauber, der strengste NATO-Standards erfüllt. Er ist in zwei Versionen für den taktischen Truppentransport (TTH) und als Marinehubschrauber (NATO Frigate Helicopter, NFH) erhältlich und verfügt über ein voll integriertes Missionssystem für Tag- und Nacht-Einsätze über Land und auf See unter schwierigsten Bedingungen.



Gemeinsame Plattform für alle Einsatzzwecke



Hohe Überlebensfähigkeit



Vielseitigkeit und Flexibilität

TFRA Standard 2

Der NH90 TTH bewährt sich seit 2010 im Gefechtsfeld und lässt sich rasch für verschiedene Einsatzzwecke umkonfigurieren:

- Truppentransport mit 20 Sitzplätzen
- Transport leichter Fahrzeuge
- Evakuierung von Verletzten mit 12 Tragen
- Frachttransport
- Taktischer Lufttransport
- Spezialeinsätze
- Such- und Rettungseinsätze im Gefecht

DAS : Verbesserte Einsatzfähigkeit bei eingeschränkten Sichtverhältnissen

EOS : Der für die französischen Streitkräfte entwickelte Standard 2 beinhaltet ein elektrooptisches System (EOS) der neuesten Generation mit Anzeigen und Steuerungen für Piloten, Kommandos, Schützen und Lademeister

Spezialeinsatzkräfte

Standard 2 wird erstmals bei den französischen Spezialeinsatzkräften eingesetzt werden



Externer Kraftstofftank (EAFT) mit 500 kg

2 MEM 0.50 Maschinengewehre montiert in den seitlichen Türen

Zuverlässig und bewährt

597
NH90 bestellt

444
NH90 ausgeliefert

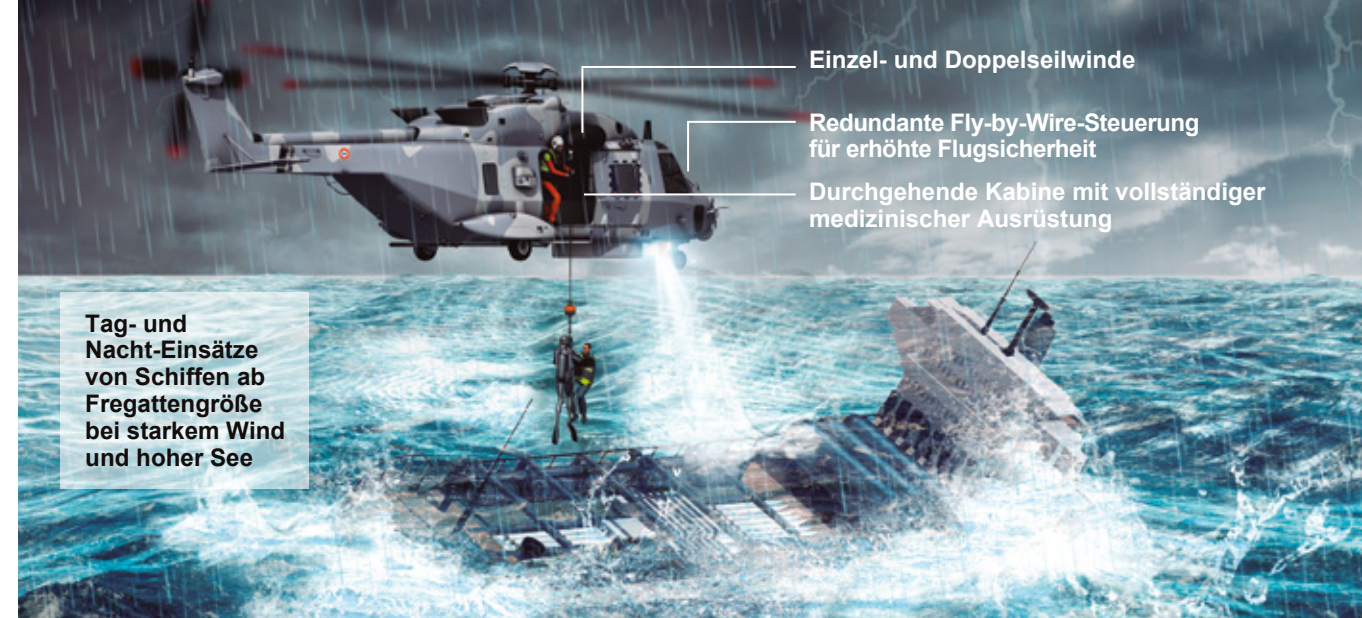
18
Betreiber

14
Länder

291.900
Flugstunden gesamt

Such- und Rettungsdienste

Such- und Rettungseinsätze unter schwierigsten Bedingungen gehören für den NH90 zum Alltag. Seine leistungsstarken Sensoren liefern der Crew ein übersichtliches Lagebild, damit Personen, die sofortige Hilfe benötigen, rasch geortet und aufgenommen werden können.



- Einzel- und Doppelseilwinde
- Redundante Fly-by-Wire-Steuerung für erhöhte Flugsicherheit
- Durchgehende Kabine mit vollständiger medizinischer Ausrüstung

Tag- und Nacht-Einsätze von Schiffen ab Fregattengröße bei starkem Wind und hoher See

Katastrophenhilfe

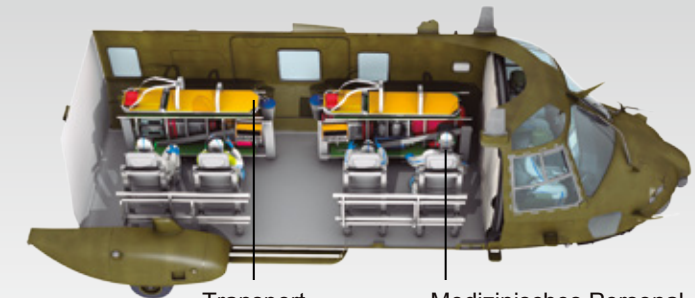
In der Katastrophenhilfe wurde der NH90 bereits auf den Philippinen, in Vanuatu, Timor, Fidschi, der Karibik, Italien und Neuseeland eingesetzt.



- Geeignet für alle Wetterbedingungen und Umgebungen mit nuklearen, chemischen oder biologischen Risiken
- Konkurrenzlose Vielseitigkeit
- Geräumige modulare Kabine
- Große Schiebetüren

COVID-19-Krise

In der COVID-19-Krise konnte der NH90 bei der Verlegung von Patienten aus überlasteten Krankenhäusern in weniger betroffene Gebiete seine Stärken ausspielen.



- Transport von ein oder zwei beatmeten Patienten
- Medizinisches Personal (ein oder zwei Ärzte und zwei Pflegekräfte)

Die globale NH90-Flotte
wird bald 300.000
Flugstunden erreichen.

SPANIEN MADRID IN SICHEREN HÄNDEN

Autorin: Belén Morant – Fotos: Eliance

Im November 2020 nahm Eliance im Auftrag von SUMMA 112 und mit zwei H145 als Ersatz für die bis dahin verwendeten AW109 und Bell 412 den Hubschrauber-Rettungsdienst (HEMS) in Madrid auf. Nach vier Monaten intensiver Arbeit zieht Guillermo Sáenz, Chefpilot der H145 und Vertragsmanager für SUMMA 112, für Rotor eine erste Bilanz.

„Wenn man sich auf dem Markt umschaute, sind die beiden wichtigsten Plattformen für HEMS die H135 und die H145. Für Madrid musste es aufgrund der Höhenlage und der hohen Temperaturen die H145 sein“, erklärt Guillermo Sáenz die Entscheidung von Eliance, sich auf die Ausschreibung von SUMMA 112, dem Rettungsdienst der Autonomen Gemeinschaft Madrid, mit ihren H145 zu bewerben. „Das wissen vielleicht nicht alle, aber Madrid liegt auf einer Hochebene, und die Sommer sind dort sehr heiß und trocken – da kommt es enorm auf die Leistung des Hubschraubers an. Unser Stützpunkt in Lozoyuela liegt auf über 1.000 Metern, die zweite Basis in Las Rozas auf über 700 Metern, und im Sommer steigen die Temperaturen häufig über 30°C. Wir brauchten deshalb einen sehr leistungsstarken Hubschrauber, der sowohl die hohen Anforderungen unseres Kunden als auch die europäischen HEMS-Vorgaben erfüllt und dazu noch möglichst leise ist, weil wir ja im städtischen Luftraum unterwegs sind. Die H145 erschien uns da die beste Lösung.“

HÖCHSTE ANFORDERUNGEN

Eine weitere Besonderheit des Vertrags mit SUMMA 112: Die Hubschrauber sind mit einer



1: Effizientes Beladen des Hubschraubers durch die seitlichen Schiebetüren erleichtern den Komfort und die Sicherheit des Patienten.

2: Madrid befindet sich in einer sehr großen Höhe und die Temperaturen können leicht 30°C übersteigen. Für diese Bedingungen ist die H145 mit ihrer hohen Leistung die richtige Wahl.

GUILLERMO SÁENZ, H145-RETTUNGSPILOT FÜR ELIANCE



„Wir brauchten deshalb einen sehr leistungsstarken Hubschrauber, der sowohl die hohen Anforderungen unseres Kunden als auch die europäischen HEMS-Vorgaben erfüllt und dazu noch möglichst leise ist, weil wir ja im städtischen Luftraum unterwegs sind.“

Guillermo Sáenz,
H145-Rettungspilot für Eliance

fünfköpfigen Crew besetzt statt mit den üblichen vier Personen. Neben dem Flugsanitäter und einer Krankenschwester oder einem Krankenpfleger fliegen bei Einsätzen in Madrid auch ein Medizintechniker und ein HEMS-Crewmitglied mit. Sie helfen dem Piloten, geeignete Landezonen zu finden, auf Stromkabel zu achten und das medizinische Personal sicher ein- und aussteigen zu lassen. Das zusätzliche Gewicht dieser fünften Person und der medizinischen Ausrüstung an Bord ist ohne entsprechende Leistung tatsächlich „nicht tragbar“.

Nach 17 Jahren bei der spanischen Luftwaffe, wo er die H120 in der Kunstflugstaffel ASPA und die AS332 Super Puma bei Such- und Rettungseinsätzen unter anderem in der Antarktis und in Afghanistan flog, entschied sich Guillermo Sáenz, ins Zivilleben zurückzukehren, arbeitet aber weiter in der Flugrettung, die er als seine „Berufung“ ansieht. Für die Feuerwehr von Asturien war er mit der H135 und mit der H125 bei der Bekämpfung von Flächenbränden unterwegs. Auch Einsätze im argentinischen Hochgebirge mit der Lama ist er bereits geflogen. Sein Einsatz als Rettungsflyer mit der H145 in Madrid begann erst vor vier Monaten. Mit 6.560 Flugstunden verfügt Sáenz über eine beeindruckende Erfahrung. Um als HEMS-Pilot arbeiten zu können, musste er zunächst eine Erste-Hilfe-Ausbildung machen. „Manchmal müssen wir in Notfallsituationen mit Hand anlegen, den Patienten lagern, mit einer Nackenstütze stabilisieren oder Schläuche anschließen... Auch während des Flugs sind grundlegende medizinische Kenntnisse wichtig. Je nach Zustand des Patienten fliegt man höher oder tiefer oder vermeidet Turbulenzen. Die H145 ist da wegen ihrer geringen Vibrationen wirklich großartig, insbesondere für Patienten mit multiplem Trauma wird der Flug dadurch wesentlich schonender.“

... „Alle H145 sind ab Werk mit dem Bucher AC70 Kit ausgestattet, was die Maschine wesentlich ergonomischer macht und die gesamte intensivmedizinische Ausrüstung enthält. In dem Vertrag mit SUMMA 112 ist genau festgelegt, was wir für die Patientenversorgung mitführen müssen, weil diese Geräte und Hilfsmittel auch in den Intensivstationen verwendet werden und man sie im Notfall untereinander austauschen kann“, so Sáenz.

FLUGRETTUNG IN CORONA-ZEITEN

Bis jetzt haben die H145 mit rund 100 primären und sekundären EMS-Einsätzen und regelmäßigem Training des medizinischen Personals insgesamt

150 Flugstunden gesammelt. Von den Einwohnern Madrids werden die neuen Hubschrauber vor allem wegen ihrer geringen Lärmentwicklung gut angenommen. „Bis jetzt liegt der Anteil der Primäreinsätze* bei 98 Prozent. An Wochenenden nutzen die Leute das gute Wetter, da haben wir es häufig mit Fahrrad-, Wander- und Bergunfällen zu tun. An Wochentagen werden wir eher zu Arbeitsunfällen gerufen oder zu Akutsituationen wie Schlaganfällen oder Herzinfarkten in Kleinstädten und entlegeneren Gebieten, wo es auf jede Minute ankommt“, erklärt Sáenz. Da der Großraum Madrid während der COVID-19-Pandemie zeitweise abgeriegelt wurde,

1: Die Avioniksuite Helionix ermöglicht sichere und einfache HEMS-Missionen, auch unter schwierigsten Bedingungen.

2: SUMMA 112 kam auch beim Transport von COVID-19-Patienten zum Einsatz, da die Krankenhauskapazitäten in Madrid teilweise erschöpft waren.



Wussten Sie schon?

In allen HEMS-Konfigurationen muss der Flugsanitäter die Atemwege des Patienten erreichen können; bei Neonatal-Transporten sind außerdem weitere Parameter wie Sauerstoffsättigung, Perfusionspumpen und Inkubatortemperatur zu überwachen.

ist die Zahl der Autounfälle zurückgegangen. Auch Krankentransporte wurden auf ein absolutes Minimum reduziert. „In Ausnahmefällen haben wir COVID-19-Patienten in Krankenhäuser mit mehr Kapazität geflogen“, so Sáenz. Für den Transport dieser Patienten gilt ein strenges Protokoll, einschließlich einer von Airbus entwickelten Abtrennung zwischen Cockpit und HEMS-Kabine, Schutzkleidung für die gesamte Crew und der vollständigen Desinfektion von Hubschrauber und Ausrüstung nach jedem Einsatz. „Vor ein paar Wochen wurden wir von der Leitstelle zu einem Mountainbiker geschickt, der kurz vor Sonnenuntergang an einer Stelle verunglückt war, die der Notarzt auf dem Landweg nicht erreichen konnte. Wir nahmen den Einsatz an, obwohl wir wussten, dass wir es vor Einbruch der Dunkelheit nicht mehr zum Krankenhaus schaffen würden. Wir haben dann in bergigem Gelände kurz aufgesetzt,

um das medizinische Team aussteigen und den Patienten versorgen zu lassen, bis Rettungskräfte zu Fuß eintrafen. Diese Person hat innerhalb weniger Minuten medizinische Hilfe erhalten, was ohne den SUMMA-Hubschrauber unmöglich gewesen wäre“, betont Sáenz.

* Primäreinsätze führen direkt zum Einsatzort, sekundäre Einsätze sind Patiententransporte zwischen Krankenhäusern.



MOZAMBIK HILFE IN HÖCHSTER NOT: MOSAMBIK

NACH DEM ZYKLON „ELOISE“

Autorin: Heather Couthaud – Fotos: Mercy Air

Mercy Air war als einer der ersten Hilfsdienste mit einer H125 vor Ort, um die von einem tropischen Wirbelsturm schwer getroffene Bevölkerung in Mosambik und Eswatini aus der Luft zu versorgen. Rotor erzählt die ganze Geschichte.

„Dank der hervorragenden Arbeit unseres Teams konnten wir die Menschen zwischen Mosambik und Eswatini in ihrer Not unterstützen.“

Matthias Reuter,
Hubschrauberpilot
und Leiter von Mercy Air
Helicopter Operations.

Am 22. Januar blickten die Bewohner des Küstenorts Nhamasinguere in Mosambik sorgenvoll zum Himmel, wo tiefschwarze Wolkenbänke über das Meer heranrollten, und hofften, der Sturm würde vorüberziehen. Schon in den vergangenen Wochen hatte es so viel geregnet, dass die Menschen inzwischen daran gewöhnt waren, in ihren Flip-Flops knöcheltief durch den Schlamm zu waten. Weiter südlich war die Lage noch schlimmer, dort standen ganze Gebiete unter Wasser. Doch der Sturm nahm an Stärke zu, traf in der Nacht mit Windgeschwindigkeiten bis zu 160 Stundenkilometern auf Land und riss Dächer von den Hütten, so dass ganze Familien durch Dunkelheit und strömenden Regen laufen mussten, um bei Nachbarn Schutz zu suchen.

ALLES VERLOREN

Am Morgen wurde das ganze Ausmaß der Verwüstung sichtbar. Über Mosambik und Eswatini (früher Swasiland) waren in der Nacht 80 bis über

100 mm Regen gefallen. Flutwellen, Erdbeben und ausgedehnte Zerstörungen waren die Folge. Allein in Mosambik waren über 300.000 Menschen betroffen, hunderte Schulen und Krankenhäuser wiesen schwere Schäden auf, in vielen Gebieten war die Ernte vernichtet. Tausende Menschen standen ohne Dach über dem Kopf vor dem Nichts.

HILFE AUS DER LUFT

Schon in den ersten Tagen nach dem Sturm liefen Hilfsmaßnahmen an. Die Hilfsorganisation Mercy Air war bereits seit Anfang der Woche in der Gegend, weil der mosambikanische Katastrophenschutz INGD in Erwartung des Sturms um Unterstützung gebeten hatte. Mercy Air brachte zwei H125 und zwei Flugzeuge mit, die in einem Hangar sturmsicher untergebracht wurden. Sobald die Lage es zuließ, gingen die Crews an den Start. Vom 21. bis 31. Januar führte Mercy Air Erkundungsflüge durch und setzte Hilfsgüter in einem Radius von 200 Kilometern von Beira bis Eswatini ab.

MERCY AIR

Gründung: 1991

Tätigkeitsfeld: Notfall- und Katastrophenhilfe; Community-Initiativen im Bereich Medizin, Bildung und Landwirtschaft

Stützpunkte: Südafrika, Mosambik, Eswatini

Flotte: 3 H125-Hubschrauber, 1 Turboprop-Flugzeug, 1 zweimotoriges Leichtflugzeug

Einsatzgebiet: Eswatini, Mosambik, Botswana, Namibia, Lesotho, Sambia, Angola, Malawi, Simbabwe und Südafrika



38 FLUGSTUNDEN FÜR MENSCHEN IN NOT

Sie transportierten Mitarbeiter von Katastrophenschutz und Welternährungsprogramm in das Gebiet, um Unterbringung und Versorgung der Betroffenen zu organisieren. Zusammen mit dem INGD wurden Erkundungsflüge zur Beurteilung von Wasserständen, Straßen und Brücken durchgeführt. Die Ergebnisse flossen in georeferenzierte Karten* ein, die online gestellt wurden, damit sich die Hilfsteams auf die am stärksten betroffenen Gebiete konzentrieren konnten. Außerdem wurden Notfallrationen aus speziell angereicherter Maismehl und Schutzplanen eingeflogen, zum Teil auch als externe Lasten. Die Arbeit hörte nicht auf. Innerhalb einer Woche wurden 5.000 Menschen in Zeltlagern untergebracht und gepflegt. „Durch den engagierten Einsatz unseres Teams konnten wir den Menschen in Mosambik und Eswatini in der Stunde der Not beistehen. Die H125 ermöglichten Mercy Air, in einer Region tätig zu werden, die aufgrund der großen Entfernungen und der teilweise zerstörten Infrastruktur auf anderem Wege nicht erreichbar war“, sagt Matthias

1: Mercy Air arbeitet regelmäßig mit Regierungsbehörden und gemeinnützigen Organisationen bei Naturkatastrophen oder humanitären Krisen zusammen.

2: Mehr als 300.000 Menschen waren allein in Mosambik betroffen.

3: Vom 21. bis 31. Januar flog Mercy Air Beobachtungs- und Versorgungsflüge für ein Gebiet mit einem Radius von 200 km zwischen Beira und Eswatini.

Reuter, Hubschrauberpilot und Leiter von Mercy Air Helicopter Operations.

WO STRASSEN NICHT WEITERFÜHREN

Mercy Air steht auch nach Naturkatastrophen und humanitären Krisen in Kontakt mit Behörden und Hilfsorganisationen, um „Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit“ ihrer Hilfsmaßnahmen zu verbessern. Dabei ist der einmotorige H125-Mehrzweckhubschrauber ein essentieller Faktor, weil er innerhalb weniger Stunden Hilfe in Gebiete bringen kann, die wie bei Eloise aufgrund weggespülter Straßen und Brücken auf dem Landweg nicht erreichbar sind. Durch ihre Reisegeschwindigkeit von 260 km/h und die Außenlastkapazität von 1.400 kg kann die H125 von Mercy Air für verschiedene Aufgaben vom Passagiertransport bis zum Frachtflug eingesetzt werden – ganz zu schweigen von ihrer Zuverlässigkeit, die es in diesem Fall erlaubte, sie sogar auf schlammigen Feldern zu landen und zehn Tage lang fliegen zu lassen.

BEREIT FÜR EINE ZWEITE RUNDE

Das Team von Mercy Air ist international besetzt: zwei Hubschrauberpiloten aus der Schweiz, ein britischer und ein Schweizer Flugzeugpilot, ein Schweizer Flugassistent und ein britischer Einsatzleiter, die zusammen mit vier mosambikanischen Mitarbeitern Flüge, Logistik und Wartungsmaßnahmen koordinieren. Für Mercy Air geht die Arbeit in Mosambik weiter – ein zweiter Einsatz ist geplant und das inzwischen vertraute Rotorengeräusch wird auch dieses Mal signalisieren, dass Hilfe auf dem Weg ist.

*Geotagging-Karten wurden von der Mission Aviation Fellowship aus Nampula, Mosambik. Sie haben Luftbilder mit Geotags versehen, die auf der interaktive „esri“-Karten überlagert wurden.



CHILE BRANDBEKÄMPFUNG MIT DER H215 – EINE 365-TAGE-MISSION

Autorin: Renata Ahumada

Wald- und Buschbrände sind inzwischen weltweit eine ständige Gefahr; lediglich ihre Heftigkeit variiert mit den Jahreszeiten in der jeweiligen Hemisphäre. Air Lama, Horizon Helicopters und Heli Austria fliegen deshalb im Rahmen einer globalen Allianz Einsätze zur Brandbekämpfung mit der H215 in Chile.

Zwei Drittel der Waldgebiete, die jedes Jahr durch Flächenbrände vernichtet werden, liegen in Südamerika und Afrika. Beide Kontinente zusammen haben im Zeitraum 2010 bis 2020⁽¹⁾ jährlich im Durchschnitt 6,5 Millionen Hektar Waldfläche verloren. Eines der am stärksten betroffenen Länder ist Chile. 2017 fielen einem der schlimmsten Brände in der Geschichte des Landes rund 600.000 Hektar Wald und elf Menschenleben zum Opfer. Da Chile dieser Gefahr weiterhin gegenübersteht, hat das Land internationale Hilfe eingeschaltet.

Globale Feuerwehr

Inzwischen sind im Auftrag des lokalen Betreibers Air Lama zwei Super Pumas in Chile eingetroffen, die dem kanadischen Unternehmen Horizon Helicopters und Heli Austria gehören. Das Ziel: Ressourcen bündeln, um Waldbrände in Chile effizient bekämpfen zu können. Die H215 von Heli Austria ist schon länger vor Ort; die „FireCat“ von Horizon Helicopters wurde per Boot transportiert und traf im Februar 2021 ein. Beide Hubschrauber sind am Stützpunkt Colina von Air Lama stationiert, nur wenige Minuten von der Hauptstadt Santiago de Chile entfernt. Eingesetzt werden sie in allen Regionen des Landes – 2020 und 2021 schon bei 5.500 Bränden. Die Super Puma: ein echtes Arbeitspferd „Aufgrund der Kapazität des nationalen Marktes lohnt es sich für Betreiber nicht, einen Hubschrauber dieses Kalibers ganzjährig verfügbar zu halten

– die Brandbekämpfung ist sozusagen ein Saisongeschäft“, erklärt Xavi Vilaró, CEO von Air Lama. Deshalb entschied sich das Unternehmen dafür, die H215 aus Kanada und Europa zu holen. „Bei den schweren Hubschraubern hat die H215 klar die Nase vorn, weil sie mehr Personen und bis zu 4.000 Liter Wasser befördern kann. Außerdem hat sie die größte Reichweite in ihrer Kategorie. Unser Kunde CONAF ist mehr als zufrieden.“ „Die H215 ist kosteneffizienter als größere Hubschrauber wie die Chinooks, was für unseren chilenischen Kunden natürlich erfreulich ist“, so Roy

1: Heli Austria sammelte bereits Erfahrung in der Brandbekämpfung bei Einsätzen in Sardinien.
2: Air Lama war in der Saison 2020-2021 mit zwei H215 von Heli Austria und Horizon Helicopters aktiv an der Brandbekämpfung in Chile beteiligt und konnte die ausgezeichnete Einsatzleistung und Kosteneffizienz des Hubschraubers unter Beweis stellen.



Knaus, CEO von Heli Austria, der mit der Super Puma bereits Erfahrungen bei der Brandbekämpfung in Sardinien sammeln konnte. „Wir hoffen, dass die Einsätze in Italien und Chile uns und der Super Puma weitere Aufträge in anderen Ländern der Welt einbringen werden.“ „Die Super Puma ist ein sehr schneller und leistungsstarker Mehrzweckhubschrauber und dadurch für die Brandbekämpfung besonders gut geeignet. Außerdem lässt sie sich je nach Aufgabenstellung rasch umkonfigurieren“, ergänzt Cole Hodinski, Operations Manager bei Horizon Helicopters. „Wir sind stolz, die Möglichkeit zu haben, gemeinsam einen erstklassigen Brandbekämpfungsservice in Chile bereitstellen zu können.“

Zwei Hubschrauber, zwei Hemisphären

Dies ist das erste Mal, dass Hubschrauber aus Europa und Kanada in Chile vom selben Betreiber zur Brandbekämpfung eingesetzt werden – unter pandemiebedingt nicht gerade einfachen Bedingungen. „Wir mussten die Hubschrauber von Europa nach Chile verschiffen. Durch die COVID-19-Situation mussten wir mehrere Hürden meistern, unter anderem Quarantänebestimmungen und Probleme mit den Arbeitsbewilligungen. Sprachbarrieren gab es weniger, denn unser Partner

In eigenen Worten

„Die H215 ganzjährig zur Brandbekämpfung einzusetzen, ermöglicht uns, den Hubschrauber besser auszulasten, besonders wenn in Europa saisonal kein Bedarf besteht.“

Roy Knaus, CEO von Heli Austria.

„Zwischen den drei Unternehmen gibt es gute Synergieeffekte, und durch die geografische Lage Chiles in der südlichen Hemisphäre haben wir die Kapazität, in diesem wichtigen Bereich tätig zu werden.“

Cole Hodinski, Operations Manager, Horizon Helicopters.

„Die H215 kommt durch ihre hervorragende Manövrierfähigkeit und Performance besonders gut mit Turbulenzen und anderen schwierigen Wetterbedingungen zurecht.“

Xavi Vilaró, CEO von Air Lama.



Air Lama beschäftigt ausgezeichnete Co-Piloten“, so Roy Knaus. „Logistisch sind wir es gewohnt, die H215 von einem zentralen Stützpunkt aus zu betreiben. Der große Vorteil dieses Hubschraubers ist seine herausragende Zuverlässigkeit.“ „Im Moment gibt es ganzjährig noch nicht genügend Flugstunden in der Brandbekämpfung, aber wir verzeichnen ein Wachstum im Bergbau- und Elektrizitätssektor, wo sich die H215 ebenfalls anbietet“, so Xavi Vilaró.

3: Die „FireCat“ von Horizon Helicopters traf im Februar 2021 per Schiff ein.

(1) Global Forest Resources Assessment 2020 – FAO

TRANSFORMATIONSPLAN FÜR DEN KUNDENSUPPORT

Mit der Leistung des NH90 sind seine Nutzer schon jetzt restlos zufrieden. Bei der Verfügbarkeit sehen sie dagegen noch Verbesserungsbedarf. Deshalb kamen die drei Industriepartner 2020 zusammen, um gemeinsam die Lage zu sichten und einen Transformationsplan zur Neuausrichtung des Hubschrauber-Supports zu erarbeiten.

Autor: Alexandre Marchand



NICHTS GESCHIEHT OHNE DEN KUNDEN

Reparaturzyklen verkürzen – das ist natürlich ein industrielles Ziel, das aber nur in enger und praktisch ausgerichteter Zusammenarbeit mit dem Kunden erreicht werden kann. In den vergangenen Wochen wurden die erarbeiteten Ziele, Initiativen und Methoden in transparenter Weise den NH90-Nationen und Endnutzern vorgestellt. Sie werden auch regelmäßig über die erzielten Fortschritte informiert. „Unsere Kunden wollen vor allem eines: konkrete Maßnahmen“, so Nathalie Tarnaud-Laude abschließend. „Deshalb konzentrieren wir uns darauf, ihnen greifbare Ergebnisse zu liefern.“

© Anthony Pecchi



HOHE PRIORITÄT FÜR ALLE

Der Transformationsplan und die globale Ausrichtung des Supports haben für NH Industries und seine Partner hohe Priorität – dies ist auch an den personellen und finanziellen Ressourcen abzulesen, die dafür bereitgestellt werden. „Wir investieren sehr viel Energie in die Verbesserung des Supports, mit hoch motivierten Teams und vor allem mit enorm viel Engagement“, betont Nathalie Tarnaud-Laude, Leiterin des NH90-Programms bei Airbus Helicopters und seit 2019 Präsidentin von NHIndustries. Der Transformationsplan hat nicht nur von allen beteiligten Herstellern grünes Licht erhalten, sein Fortschritt wird auch vom Management engmaschig überwacht. „Das Planziel, die Verfügbarkeitsraten in den kommenden zwei Jahren deutlich zu verbessern, ist allen Beteiligten bekannt und wird auf allen Unternehmensebenen verfolgt“, so Vanessa Schmidt, Vice President NH90 Program Support Office bei Airbus und Stellvertretende Kundendienstleiterin bei NH Industries.



© Anthony Pecchi

KLARE ARBEITSBEREICHE →

Der Transformationsplan umfasst 22 Teilprojekte mit sehr konkreter Aufgabenstellung in zwei Hauptbereichen: (1) Reduzierung des Wartungsaufwands und (2) Verbesserung der Verfügbarkeit von Reparaturleistungen und Ersatzteilen. Punkt 1 erfordert die Überarbeitung des gesamten Prozesses, damit Wartungs- und Ersatzteilintervalle optimiert werden können. „Dazu nutzen wir bestehende Potenziale, zum Beispiel durch Verlängerung des Inspektionsintervalls von 600 auf 900 Flugstunden und des Getriebeüberholungsintervalls von 1.200 auf 1.800 Stunden“, erklärt Nathalie Tarnaud-Laude. Zu Punkt 2 gehört auch, den mitunter als deutlich zu hoch empfundenen Zeitaufwand für Nachrüstarbeiten zu reduzieren. „Unser Ziel ist außerdem, mit Unterstützung unseres Netzwerks Reparaturarbeiten schneller abzuschließen und dort, wo es sinnvoll ist, direkt vor Ort beim Kunden zu arbeiten“, betont Vanessa Schmidt. Die Verfügbarkeit von Teilen, insbesondere kritischer Ersatzteile, ist ein weiterer wichtiger Aspekt des Transformationsplans. „Sie wird künftig sehr eng – Woche für Woche



© Anthony Pecchi

– kontrolliert“, so Nathalie Tarnaud-Laude. „COVID-19 hat einige unserer Zulieferer vor große finanzielle Herausforderungen gestellt. Wir stehen bereit, um ihnen durch diese schwierige Zeit zu helfen.“

DEUTSCHLAND EIN GESCHENK DES HIMMELS

Anfang Januar 2021, die Corona-Pandemie hat weite Teile der Welt fest im Griff. Sonja und Tobias Lammers aus Mettingen, westlich von Osnabrück, erwarten mitten im Lockdown ihr erstes Kind. Sie ahnen noch nicht, dass Ihr Sohn früher als erwartet das Licht der Erde erblickt – und das an einem ungewöhnlichen Geburtsort.

Autor: Jörg Michel

Einige Tage früher als geplant, am 10. Januar, beginnen die Wehen der Mutter. Das Klinikum, in dem das Kind entbunden werden soll, empfiehlt den werdenden Eltern nach Rücksprache die Rettungsdienststelle zu kontaktieren. „Die Rettungsmittel und Notärzte werden je nach Verfügbarkeit disponiert“, erklärt Dr. Andreas Küppers, Notarzt bei der gemeinnützigen ADAC Luftrettung und Teil des Ärzteteams am Mathias-Spital in Rheine. Diese entschied sich dazu, den Rettungshubschrauber Christoph Europa 2, eine H135 der ADAC Luftrettung, zu alarmieren.

UNERWARTETE HILFE AUS DER LUFT

Sonja und Tobias Lammers waren komplett überrascht vom Einsatz des Rettungshubschraubers, der direkt gegenüber ihres Hauses auf einem Acker landet. Parallel war auch ein Rettungswagen eingetroffen. „Wir haben uns aber dazu entschieden, die Mutter ins Klinikum zu fliegen“, so Küppers. Nach seinen Angaben braucht der Helikopter nur etwa fünf bis sieben Minuten, um von Mettingen zum Klinikum Osnabrück zu gelangen, der Rettungswagen dagegen ist 25 Minuten lang unterwegs. „Als wir abgeflogen sind, hatte ich nicht damit gerechnet, dass es so schnell gehen würde – aber dann kam es eben dazu. Wir haben im Hubschrauber bei der Geburt geholfen und sind dann auf dem Flugfeld vom Hebammenteam des Klinikums erwartet worden,

die das Baby abgenabelt haben.“ Für Mutter Sonja Lammers war die Geburt eine schöne Erfahrung. „Wir waren vielleicht zwei Minuten in der Luft als es so weit war“, erinnert sie sich. „Es ging ganz schnell und ich hatte überhaupt keine Schmerzen dabei. Für mich war das sehr schön – und es ist natürlich toll, dass alles so gut geklappt hat.“

EIN UNGEWÖHNLICHER GEBURTSORT

Der kleine Martin Timotheus beschäftigte auch gleich die Einwohnermeldeämter, die abklären mussten, welcher Ort in seine Geburtsurkunde eingetragen werden soll. Schließlich entschieden sich die Behörden, den Zielort, Osnabrück, einzutragen. „Dass ein Kind an Bord eines Hubschraubers geboren wird, ist eher selten, zeigt aber wie wichtig es ist, dass diese für alle noch so

1: Aufgrund seiner Nähe zur holländischen Grenze erhielt der Hubschrauber den Spitznamen „Christoph Europa 2“. Der Name soll zeigen, dass Hubschrauberrettung vor nationalen Grenzen nicht haltmacht.

2: Für Mutter Sonja Lammers war die Geburt eine schöne Erfahrung.

50 JAHRE LEBEN RETTEN

Die ADAC Luftrettung, eine der ältesten Luftrettungsorganisationen der Welt, feierte im vergangenen Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum: Im November 1970 startete der Betreiber Luftrettung in Deutschland mit einer BO105 (Christoph 1) in München Harlaching. Heute betreibt die ADAC Luftrettung 37 Stationen mit mehr als 50 Rettungshubschraubern.

1

Wussten Sie schon?

Die H135 von Airbus macht mit über 650 im Einsatz befindlichen Hubschraubern rund 25 % der globalen HEMS-Flotte aus und ist damit weltweit führend in diesem Segment. Für schnelle Eingriffe ist die H135 dank ihrer kompakten Größe, ihrer vielseitigen Kabinendesigns und ihrer Sicherheit die erste Wahl. Airbus bietet zwei verschiedene innovative Bodendesigns mit geringem Gewicht an, die den anspruchsvollen HEMS-Anforderungen gerecht werden. Der multifunktionale Boden (MFF) ermöglicht Standard-Sitzlösungen oder HEMS-Innenausstattungen, während der HEMS-Boden vollständig für den dedizierten HEMS-Einsatz optimiert ist.

unwahrscheinlichen Fälle ausgestattet sind“, sagt Stefan Bestle, Luftrettungsexperte bei Airbus Helicopters. „So sind Neonataltransporte mit Hilfe von Transportinkubatoren und zusätzlich spezialisiertes Personal eine immer wiederkehrende Anforderung an Rettungshubschrauber.“ Auch Jochen Oesterle, Sprecher der ADAC Luftrettung bestätigt das: Dass der Rettungshubschrauber zum Kreißsaal wird, ist in unserer 50-jährigen Geschichte eine absolute Seltenheit. Der letzte von uns in Deutschland dokumentierte Fall liegt 28 Jahre zurück. Das war 1992 bei dem in München stationierten Rettungshubschrauber « Christoph 1 ». Für alle im Rettungsdienst ist das jetzt eine sehr belastende Zeit und gerade die Besatzungen sind oft mit viel Leid konfrontiert. Die Geburt des kleinen Martin Timotheus in einem unserer Hubschrauber ist daher für uns alle ein glückliches Geschenk und ein wunderbarer Lichtblick in der Pandemiezeit.“



2

BEING FIRST ON THE SCENE NEEDS TOTAL SUPPORT BEHIND THE SCENES.



**FLY
WE MAKE IT**

Times may be challenging, but you can rely on our dedicated team to ensure every one of the countless individuals who depend on us, can rise to that challenge. Because the best air support deserves the best ground support. Our dedication, expertise and determination have contributed to over 100 million hours in the air. And it's this commitment to teamwork, that makes the team work.

Partnerships. We make it fly.