

Nº 138 - JULIO 2025

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

CON SUS PROPIAS
PALABRAS
En terreno salvaje:
el H125 demuestra
su potencia en Texas

CON SUS PROPIAS
PALABRAS
El H145 aterriza
en África Occidental

INSÓLITO
A400M y H225M:
un dúo ganador

Más allá del deber:
helicópteros
en situaciones
de emergencia

26
A CIELO
ABIERTO

Golden hour;
Golden Gate.

28
PERFILES

Milestone alcanza
un hito

30
CON SUS
PROPIAS
PALABRAS

En terreno salvaje:
el H125 demuestra
su potencia
en Texas

04

INFORME

Más
allá del deber:
helicópteros
en situaciones
de emergencia



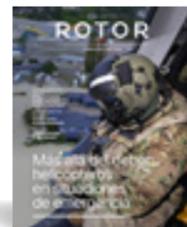
32
CON SUS
PROPIAS
PALABRAS

El H145 aterriza
en África Occidental

34
INSÓLITO

A400M y H225M:
un dúo ganador

Directora de Comunicación: Jennifer Newlands. **Redactor jefe:** Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com). **Dilmağenes:** Jérôme Deulin. **Créditos de las fotos:** Dianne Bond; Ned Dawson; Amelie Laurin; Camille Moirenc; Anthony Pecchi; Eric Raz; Cara Irina Wagner; Derechos Reservados. **Traducción:** Leinhaeuser Language Services GmbH. **Edita:** la nouvelle. (Copyright Airbus Helicopters 2025, todos los derechos reservados). El logo y los nombres de sus productos y servicios son marcas registradas de Airbus Helicopters.



¡Sea el primero en leerlos! Suscríbese y reciba regularmente Rotor Magazine directamente en su correo electrónico.

Suscríbese ahora



Bruno Even, presidente de Airbus Helicopters

“De la respuesta de emergencia a la última línea de defensa.”

Los helicópteros son imprescindibles en un mundo marcado por tensiones geopolíticas y por un aumento de las catástrofes naturales. Por su versatilidad, agilidad y capacidad para salvar vidas, los helicópteros desempeñan misiones esenciales, desde la respuesta inmediata a crisis climáticas hasta las operaciones de defensa. Tenemos la convicción de que nuestros helicópteros y sistemas aéreos no tripulados actuarán cada vez más como multiplicadores de fuerza para los gobiernos de todo el mundo que hagan frente a estos desafíos. La utilidad de los helicópteros queda patente en misiones como las del Super Puma –que rescató personas, entregó ayuda humanitaria y contribuyó a restablecer infraestructuras en Mayotte tras el paso del ciclón Chido– o las del NH90, desplegado por las Fuerzas Armadas españolas tras unas inundaciones devastadoras. A medida que evolucionan las amenazas, también deben hacerlo nuestras soluciones.

Un ejemplo de ello es la colaboración entre aeronaves tripuladas y no tripuladas, ámbito en el que somos pioneros, y que ofrece ventajas innovadoras a operadores civiles, paraestatales y militares. La versatilidad de nuestros productos alcanza múltiples ámbitos. El Texas Parks and Wildlife Department, por ejemplo, emplea su H125 en labores de extinción de incendios y otras misiones diversas, y el H145 de cinco palas ya opera en el sector energético en alta mar desde Costa de Marfil. También podemos sentirnos orgullosos de que un gran lessor como Milestone Aviation reconozca el valor de nuestros productos multimisión. Cuando nos transmiten su visión, los escuchamos. En el futuro, y pese a todos los retos, nuestros operadores seguirán utilizando a diario sus helicópteros para mejorar la vida de las personas en todo el mundo. Tenemos el firme compromiso de seguir dando soporte a estas plataformas críticas y de desarrollar soluciones innovadoras que potencien su labor fundamental.

Para más información
www.airbus.com/Helicopters

Siguenos en
facebook/AirbusHelicopters

Siguenos en
twitter/AirbusHeli

Siguenos en
linkedin/AirbusHelicopters

Siguenos en
youtube/AirbusHelicopters

Más allá del deber: helicópteros en situaciones de emergencia

Cuando se desata una crisis que exige una respuesta inmediata y capacidad de adaptación, hay un recurso que siempre está a la altura: el helicóptero. Este informe analiza el papel clave de los helicópteros de Airbus cuando hacen frente a complejas operaciones militares y catástrofes naturales. Por su capacidad excepcional para desplegarse con rapidez y operar en los terrenos más difíciles, son una herramienta clave cuando hay vidas en juego.

Los siguientes artículos muestran cómo los helicópteros ofrecen un apoyo crucial al personal de emergencia –ya sea en intervenciones estratégicas o en misiones de ayuda humanitaria vital– y cómo, en esos momentos críticos, son capaces de ir más allá del deber.

Artículos: Belén Morant y Ben Peggie

“Nada iguala la capacidad de un helicóptero para intervenir y salvar vidas”

Olivier Michalon, Head of Global Business de Airbus Helicopters, analiza cómo se están adaptando las soluciones de vuelo vertical a un mundo cada vez más volátil y con emergencias humanitarias más acuciantes.



¿CÓMO ESTÁN RESPONDIENDO LOS HELICÓPTEROS Y LOS SISTEMAS AÉREOS NO TRIPULADOS (UAS) A LOS DESAFÍOS Y LAS CRISIS QUE ATRAVIESA EL MUNDO ACTUALMENTE?

Olivier Michalon: Actualmente, observamos dos grandes tendencias a escala mundial: la situación geopolítica es cada vez más inestable y aparecen conflictos en distintas regiones del planeta. Esta situación está provocando un fuerte incremento de la demanda de helicópteros para misiones de defensa y seguridad, desde la formación básica a las operaciones de combate, cubriendo todo el espectro. Hoy, gracias a que contamos con el catálogo más amplio del sector de la defensa, podemos dar respuesta casi a la totalidad del mercado. Lamentablemente, cada vez se producen más catástrofes naturales: incendios, corrimientos de tierra, inundaciones, etc. en todo el mundo y durante todo el año. Nada iguala la capacidad de un helicóptero para intervenir y salvar vidas. Solo un helicóptero puede izar a personas para librarlas del peligro o hacer llegar agua y suministros a poblaciones que han quedado aisladas y que podrían perecer sin ellos. Cada vez se producen más incendios forestales, y los helicópteros son esenciales en las misiones de lanzamiento de agua. Son capaces de intervenir con rapidez, lanzar el agua, recargar y volver a lanzar. Esta velocidad es su gran aportación cuando cada segundo cuenta. Además, es extremadamente flexible y se puede reconfigurar en minutos para realizar distintas operaciones. Si además consideramos la amplia gama de capacidades que ofrecen los UAS, como el VSR700, Flexrotor o Aliaca, es evidente que las soluciones de vuelo vertical son esenciales hoy y lo serán aún más en el futuro.

LA DEFENSA Y LA SEGURIDAD ESTÁN AHORA MISMO EN EL CENTRO DEL DEBATE, ¿QUÉ SUPONE ESTO PARA AIRBUS HELICOPTERS?

O.M.: Considero que en Airbus Helicopters estamos bastante bien preparados para este entorno mundial, porque hace tres años iniciamos una transformación para reforzar nuestra orientación al mercado parapúblico y militar. En los últimos años, nos hemos centrado más en la defensa y la seguridad, sin descuidar el ámbito civil, donde seguimos siendo líderes y queremos mantener esta posición de liderazgo. Tomamos



esa decisión porque el 80% del potencial de crecimiento en los próximos años se encuentra en los sectores de la defensa y la seguridad. Cuando emprendimos este cambio, nuestros análisis apuntaban a un periodo de cinco años. Pero entre tanto, la situación geopolítica se ha agravado, así que podríamos estar ante un horizonte de diez o incluso quince años. Es imposible saberlo.

¿CÓMO ESTÁN RESPONDIENDO LOS GOBIERNOS A ESTOS DOS GRANDES DESAFÍOS?

O.M.: Otra tendencia importante es la reafirmación de la soberanía estratégica y de la autonomía por parte de los gobiernos europeos para garantizar un entorno más seguro para la ciudadanía. Esta situación exige una rápida evolución de todo el ecosistema europeo de defensa y seguridad, y para cumplir con esas exigencias habrá que actuar en distintos frentes. Como empresa eminentemente europea, somos una parte vital de este ecosistema y tenemos la ambición de mostrar un papel de liderazgo. Airbus Helicopters

ya es un actor decisivo para garantizar la resiliencia e independencia de las cadenas de suministro. Como líderes del mercado de soluciones de vuelo vertical, seguimos forjando nuevas alianzas y fortaleciendo las ya existentes. Esta actividad es esencial para renovar la infraestructura de seguridad en todo el continente y fuera de sus fronteras. Un aspecto que impulsa esta actualización de los sistemas es la innovación, ya que las naciones europeas y del resto del mundo buscan tecnologías que les proporcionen una ventaja operativa en defensa. Un claro ejemplo es el creciente interés en la colaboración de aeronaves tripuladas y no tripuladas, por su capacidad de multiplicar la eficacia de los UAS y de las plataformas tripuladas con las que se coordinan. El impacto de esta tendencia es enorme para las operaciones militares, pero también para la ayuda en caso de catástrofe. Nuestra política de desarrollo continuo impulsa una estrategia de investigación y tecnología que genera una innovación constante y aporta cada vez más valor a los operadores. Además, nos posiciona como empleador de profesionales altamente cualificados en Europa.

1: Olivier Michalon, Head of Global Business de Airbus Helicopters.

2: Los Super Puma son indispensables en la lucha contra los cada vez más frecuentes incendios forestales.



3

... ANTE ESTOS DESAFÍOS MUNDIALES, ¿CÓMO APOYA A LOS OPERADORES EL CATÁLOGO DE PRODUCTOS Y SOLUCIONES DE AIRBUS HELICOPTERS?

O.M.: Las crecientes amenazas de la guerra híbrida y el aumento acelerado de las catástrofes naturales exigen que los recursos utilizados por los operadores de defensa y seguridad sean más versátiles que nunca. Se prevé un aumento de los conflictos híbridos, que difuminan la frontera entre amenazas militares y civiles, y obligan a los Estados a disponer de plataformas capaces de desplegarse con rapidez en misiones muy diversas. Paralelamente, el aumento global de desastres naturales –desde incendios forestales hasta inundaciones– hace necesaria una intervención humanitaria eficaz e inmediata. El catálogo de Airbus Helicopters se ha diseñado precisamente para responder a estas necesidades críticas, y ofrece soluciones intrínsecamente adaptables en nuestras plataformas tripuladas y no tripuladas. Tomemos como ejemplo la familia Super Puma, que encarna perfectamente esta capacidad multimisión. El H215 es una aeronave potente y con gran capacidad de carga, fundamental en misiones críticas de extinción de incendios, como demuestra la adquisición de 8 de éstas unidades



4

3: El VSR700 es capaz de desempeñar las misiones más diversas, tanto como UAS independiente como en colaboración con otras aeronaves.

4: El Flexrotor es versátil y fiable, lo que le permite llevar a cabo misiones militares, además de ofrecer soporte a operaciones paraestatales como la extinción de incendios.

5 & 6: El H225M húngaro está equipado con el sistema de armamento HForce de Airbus, que le permite efectuar operaciones tácticas complejas.

7: La Guardia Costera de Japón emplea sus helicópteros H225 en operaciones de búsqueda y rescate.

por Grecia; mientras que el H225 que acaba de adquirir la Policía Federal alemana, destaca en operaciones de orden público y de seguridad. Su versión militar, el H225M, integra sistemas avanzados como HForce diseñados para operaciones tácticas sofisticadas, y demuestra su capacidad para pasar de las misiones de seguridad civil a las de defensa sin interrupción. Por su parte, el NH90, plataforma clave en todas las ramas de las Fuerzas Armadas españolas para misiones militares y de búsqueda y rescate, también realiza misiones de extinción de incendios para el Ejército alemán, lo que subraya su versatilidad para operar tanto en contextos de defensa como en respuesta a catástrofes. El H145 representa la versatilidad en estado puro. Puede realizar desde misiones de ataque ligero y transporte táctico hasta operaciones críticas de HEMS, misiones policiales o SAR. Como complemento, nuestros UAS – como el VSR700, el Flexrotor y el Aliaca de Airbus Defence and Space– aportan un multiplicador de fuerza decisivo con tareas como la vigilancia persistente, el reconocimiento y la inteligencia, tanto en contextos militares como en la evaluación de zonas afectadas por catástrofes. Esta versatilidad operativa intrínseca, presente en todos nuestros sistemas tripulados y no tripulados, garantiza que nuestros clientes cuenten con la flexibilidad y preparación necesarias para hacer frente a cualquier desafío, ya sea en el campo de batalla o ante una emergencia natural. En definitiva, disponer de soluciones tan versátiles, capaces de asumir individualmente múltiples tipos de misión, es un activo de enorme valor. Los organismos públicos no necesitan adquirir treinta helicópteros si con la mitad pueden desarrollar sus misiones. Si además consideramos el impacto que pueden generar una conectividad y una interoperabilidad reforzadas, resulta evidente que estas soluciones desempeñarán un papel esencial en la seguridad de la ciudadanía en Europa y en el resto del mundo.



5



6



7

Trabajo en equipo: innovación y colaboración en la estrategia de Airbus en CUC-T

La perfecta coordinación de helicópteros y sistemas aéreos no tripulados (uncrewed aerial systems, UAS) multiplica sus capacidades y ofrece grandes ventajas a los operadores que responden a crisis ambientales o militares en constante evolución. Victor Gerin-Roze, Head of UAS Business en Airbus Helicopters, nos habla de la visión que tiene la compañía sobre la colaboración entre aeronaves tripuladas y no tripuladas (crewed-uncrewed teaming, CUC-T).



1: Victor Gerin-Roze, Head of UAS Business.

2: La combinación de UAS y helicópteros es un multiplicador de fuerza.

¿CUÁL ES LA ESTRATEGIA DE AIRBUS HELICOPTERS EN TORNO AL CUC-T?

Victor Gerin-Roze: El CUC-T se desarrollará como una capacidad clave para aumentar la eficacia de nuestros helicópteros. Nuestro plan consiste en crecer progresivamente, con hitos a corto, medio y largo plazo. Comenzaremos por integrar la operación de un dron con un helicóptero, para luego evolucionar hacia la operación con múltiples drones (incluyendo efectos lanzados desde el aire*) y varios helicópteros. En el futuro, veremos misiones con cierto nivel de autonomía o la gestión de enjambres de drones, con maniobras coordinadas en tiempo real entre todos los recursos. Más adelante, se incorporarán recursos para aumentar la capacidad de supervivencia, donde los drones decidirán cómo operar y proteger a los recursos tripulados: se desplegarán de forma autónoma, identificarán amenazas y activarán contramedidas. Es un campo

de innovación apasionante. Cada conversación que mantenemos con operadores militares, parapúblicos o civiles nos impulsa a explorar nuevos conceptos y casos de uso.

AIRBUS HELICOPTERS PARTICIPÓ EN EL PROYECTO EUROPEO MUSER EL AÑO PASADO. ¿CUÁLES FUERON LOS RESULTADOS?

V.G-C.: MUSER supuso un enorme salto adelante. Por primera vez pudimos ser testigos de una colaboración a gran escala entre nuestras plataformas y otros productos. Uno de los objetivos fue desarrollar un protocolo de comunicación estandarizado, un aspecto que debe abordarse a nivel europeo. Durante el proyecto, logramos demostrar un Nivel de Interoperabilidad 4: el helicóptero controlaba el dron. Fue una prueba real de nuestras capacidades, que confirmó que helicópteros y UAS de diferentes fabricantes podían

integrarse eficazmente en un único sistema CUC-T. En estos momentos, ofrecer este tipo de solución soberana a nivel europeo es más vital que nunca. Es fundamental sumar recursos para garantizar la interoperabilidad de distintas plataformas, superar desafíos, impulsar la innovación y la competencia, y fortalecer una base industrial europea.

¿CUÁL SERÁ EL PAPEL DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL?

V.G-C.: La inteligencia artificial ya se está utilizando, pero en el futuro podría permitir la toma de decisiones colaborativas o, al menos, asistir a la tripulación en ese proceso, para reducir su carga de trabajo y permitirles centrarse en funciones de mando y control de nivel superior. Los usuarios finales también nos solicitan información ya procesada. Controlar una misión desde un helicóptero ya es muy complejo. Si además hay que gestionar datos de varios drones, ...

* Efectos lanzados desde el aire (Air-Launched Effects, ALE): pequeñas aeronaves no tripuladas (drones) que se despliegan desde una plataforma mayor, como un helicóptero o un avión de ala fija. Los ALE amplían el alcance y las capacidades de las aeronaves tripuladas, al desarrollar tareas como reconocimiento, guerra electrónica o retransmisión de comunicaciones. La plataforma principal puede así operar con mayor seguridad y eficacia.

3 & 4: Un H145 y un VSR700 vuelan en tándem durante el proyecto MUSHER en 2024.

5: En el Salón Aeronáutico de París se presentó HTeaming, la solución de CUC-T de Airbus Helicopters. La tablet ofrece a la tripulación de los helicópteros un control total de los UAS durante el vuelo.

es imprescindible que esa información llegue con un análisis previo. La IA puede ayudar mucho en esta labor. Por ejemplo, se podrá asignar una misión de reconocimiento a un enjambre de drones simplemente marcando una zona en el mapa. A continuación, los drones se organizarán de forma autónoma y decidirán la mejor forma de cumplir el objetivo, sin que la tripulación tenga que controlar cada uno de ellos.

¿CÓMO MANTENDRÁ AIRBUS HELICOPTERS SU LIDERAZGO EN CUC-T?

V.G-C.: Hay que seguir avanzando. Es un ámbito donde debemos cooperar y seguir acumulando experiencia con la mayor rapidez posible,

especialmente en operaciones reales. Por esta razón, estamos acelerando nuestros planes para disponer de una tableta para la colaboración de aeronaves tripuladas y no tripuladas. El CUC-T se configura como una capacidad crítica, especialmente en un panorama europeo de defensa que exige mayor agilidad y capacidad de respuesta, plazos de desarrollo más cortos y un modelo auténticamente multidominio. No se trata simplemente de introducir una nueva línea de productos, sino de integrar una tecnología que potencie el rendimiento de todos nuestros sistemas actuales, multiplicando su efectividad. Estamos bien posicionados, pero mantener el liderazgo en Europa requiere llevar a cabo operaciones reales.



4



3

EL PRÓXIMO PASO EN LA CUC-T

HTeaming, presentado justo antes del Salón Aeronáutico de París, es un importante avance en la estrategia de colaboración entre aeronaves tripuladas y no tripuladas (CUC-T) diseñada por Airbus Helicopters. Hemos convertido nuestra visión en una solución práctica. HTeaming es un nuevo sistema modular diseñado para ofrecer a la tripulación de un helicóptero el pleno control de los sistemas aéreos no tripulados (UAS) durante el vuelo. Esta solución innovadora –que dispone de distintas configuraciones– se puede implementar como unidad independiente o integrarse en los actuales sistemas de misión del helicóptero. La versión autónoma de HTeaming presentada en París incluye una tableta con una intuitiva interfaz hombre-máquina, un software para gestionar los UAS, un módem y cuatro antenas para instalarlas en el helicóptero. Una característica esencial es que está pensado para que lo opere la tripulación de un helicóptero convencional y conlleva una carga de trabajo reducida. De este modo, cumple el compromiso de Airbus Helicopters de optimizar la eficiencia y la seguridad de la misión. Las pruebas en vuelo ya están en marcha: en mayo de 2025 participaron en un ensayo un helicóptero H135 de la Armada Española y un UAS Flexrotor de Airbus con resultados muy positivos. En los próximos meses se realizarán ensayos más exhaustivos utilizando diversas plataformas que demostrarán la versatilidad de este sistema.



5

El H145: flexibilidad para un mundo en evolución

Hoy en día, las soluciones de vuelo vertical han de responder a crisis de muy diverso tipo.

El H145 destaca a este respecto entre sus competidores gracias a la versatilidad que le es inherente. Daniela Dudek, Head of Programme, explica el futuro que tiene por delante este helicóptero líder en el mercado.



Ponerse al timón del programa a cargo de uno de los helicópteros líderes en el mundo no parece fácil. Tras años de continuo desarrollo, podría pensarse que su evolución no puede ir mucho más allá. Sin embargo, Dudek está convencida de que el historial del H145 y el complejo contexto global reafirman su relevancia y definen sus prioridades de cara al futuro. “El H145 ha demostrado ser una aeronave muy fiable”, explica Dudek, destacando su utilidad para operadores que dan respuesta a catástrofes naturales y a otras emergencias. “Es potente, presenta un excelente rendimiento en condiciones de calor y altitud, su disponibilidad es puntera, su despliegue es rápido y se reconfigura en muy poco tiempo. Esta agilidad es algo que nuestros clientes valoran enormemente hoy en día. Mi responsabilidad es mantener este alto nivel de prestaciones e impulsar sus capacidades de misión en cuanto a gestión, conectividad, interoperabilidad, militarización y rescate. Todo ello, para asegurar su posición en el mercado durante la próxima década”.

VERSÁTIL Y EN EVOLUCIÓN

Las crisis medioambientales son solo uno de los desafíos de la actualidad. El riesgo de que se produzcan conflictos en todo el mundo no deja de crecer, y los gobiernos que necesitan reforzar sus capacidades de defensa ponen su mirada en el H145M. “Los estados europeos están incrementando su nivel de gasto militar”, señala Dudek, que menciona también la aparición de mercados de exportación fuera del continente. Los expertos pronostican un creciente protagonismo de la guerra híbrida, por lo que el H145M, con su capacidad para adaptarse rápidamente a misiones de diversa índole, es una opción especialmente atractiva para las fuerzas armadas. Dudek

considera que esta versatilidad, junto con próximas innovaciones como la cooperación con sistemas aéreos no tripulados, hacen de este helicóptero un producto ideal para este segmento. “El pedido de hasta 82 helicópteros H145M LKH (Leichter Kampfhubschrauber, helicóptero ligero de combate) del Ejército alemán prueba claramente nuestra capacidad para suministrar con rapidez un helicóptero de ataque ligero. Igualmente, confirma que el aparato puede desempeñar una amplia variedad de misiones militares, como entrenamiento, reconocimiento, fuerzas especiales y ataques ligeros”. Para Dudek, otro aspecto que refuerza las capacidades de la versión militar es la ventaja de la transferencia de tecnología desde el sector paraestatal. “Consideramos que el H145 de la Policía de Baviera es el helicóptero más avanzado para este tipo de misión. Muchas de las tecnologías y capacidades operativas desarrolladas para las fuerzas del orden se están aplicando directamente al ámbito militar”.

RESPUESTA A LOS REQUISITOS DE UN MUNDO EXIGENTE

Dudek subraya que es esencial responder a la fuerte demanda que ha generado el actual contexto mundial. “El siguiente objetivo es acelerar el desarrollo de nuestras capacidades industriales para poder entregar más helicópteros. Debemos mantener la agilidad de un programa de producción en serie civil, al tiempo que adaptamos esa capacidad al mercado militar”. Con su evolución constante para responder a un entorno global en transformación, el H145 combina una fiabilidad probada con una innovación que se adapta a las necesidades, consolidando así su liderazgo en las operaciones críticas de vuelo vertical en todo el mundo.

1: Daniela Dudek, Head of the H145 Programme.

2: En un contexto en que la guerra híbrida es una amenaza creciente, la capacidad del H145M de adaptarse con rapidez a las misiones más variadas puede resultar muy atractiva para las fuerzas armadas.

3: Un H145 camuflado entre árboles. El helicóptero ha demostrado su fiabilidad en las misiones más cruciales.

4: El H145 también es una valiosa herramienta en misiones de búsqueda y rescate, así como para prestar servicios médicos de emergencia.

5: Un H145 de la Policía alemana. Dudek destaca que las tecnologías y capacidades operativas desarrolladas para las fuerzas del orden se están aplicando directamente al ámbito militar.



Respuesta rápida de SAF Hélicoptères: ayuda de emergencia para Mayotte

A mediados de diciembre de 2024, el ciclón Chido golpeó con fuerza Mayotte, un departamento francés de ultramar situado en el canal de Mozambique, frente a la costa oriental de África. La tormenta dejó sin luz a 320.000 habitantes, una gran parte de la población se quedó sin agua y las viviendas de muchas familias quedaron arrasadas. Necesitaban ayuda inmediata y restablecer las infraestructuras cuanto antes.



1: Jean-Louis Camus, co-CEO de SAF Aerogroup.

2: El Super Puma de SAF listo para ser embarcado en el A400M.

3: Carga de un Super Puma del Ejército francés en un A400M. El A400M ha transportado ya muchos helicópteros, pero durante la misión de ayuda de SAF Hélicoptères en Mayotte transportó por primera vez un helicóptero civil.

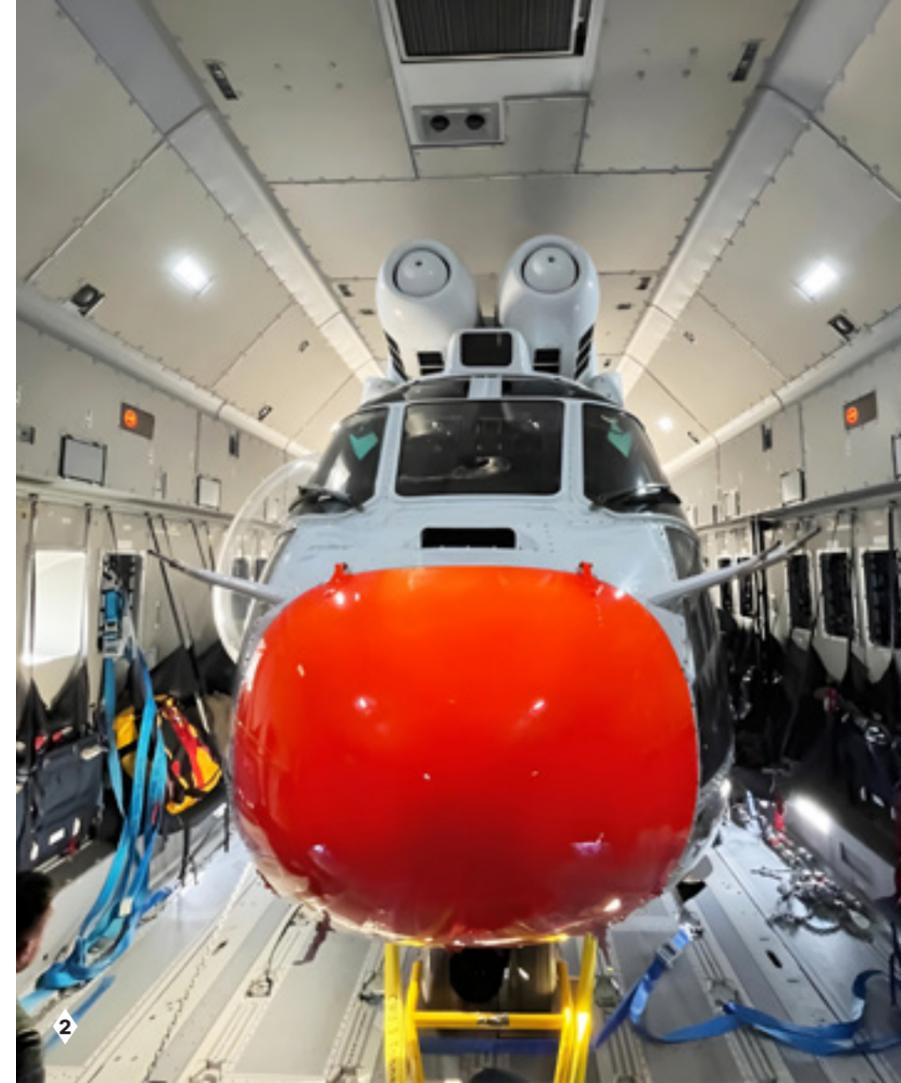
Unos días después, Jean-Louis Camus, coCEO de SAF Aerogroup, recibió una llamada urgente de la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (Dirección General de Seguridad Civil y Gestión de Crisis). Necesitaban con urgencia su intervención para entregar suministros vitales y poner en marcha la titánica labor de reconstrucción. Este desafío, no solo puso de relieve el papel fundamental de la aviación en situaciones de crisis, sino que también marcó un hito: uno de los Super Puma de SAF se convirtió en el primer helicóptero civil transportado a bordo de un A400M. Toda una hazaña que facilitó la respuesta rápida en esta catástrofe.

MISIONES EXCEPCIONALES EN TODO EL MUNDO

SAF Aerogroup opera a escala mundial, y tiene presencia en Europa, África, el océano Índico y Sudamérica, donde mantiene unos mismos valores y saber hacer. SAF se especializa en servicios médicos de emergencia en helicóptero (HEMS), rescate en montaña, extinción de incendios forestales y misiones humanitarias o logísticas, de forma que el grupo estaba bien preparado para enfrentarse a las difíciles condiciones de Mayotte. No hay que olvidar su capacidad de elevación vertical ligera y pesada, sus competencias de mantenimiento y su centro de formación, que explican por qué el Ministerio del Interior y otros organismos públicos de Francia confían en su eficiencia, su calidad operativa y su nivel de preparación en general. “Desarrollamos a diario misiones excepcionales para ayudar a las personas y proteger el medioambiente”, explica Camus. “Y se trata de misiones especialmente complejas. Requieren una intervención ininterrumpida, despegar a cualquier hora del día o de la noche, durante todo el año y a menudo en condiciones difíciles. Nuestro compromiso es tener un aparato en el aire en un plazo de entre tres y cinco minutos”. Garantizar este nivel de servicio depende del trabajo del equipo de mantenimiento interno, que realiza un trabajo excelente, a juzgar por la disponibilidad próxima al 100% en Francia y el compromiso de superar el 95% en sus próximas misiones en Grecia.

UNA PRESIÓN CRECIENTE

Camus señala algunos de los desafíos a los que hizo frente el equipo de SAF Hélicoptères. “Como pueden imaginar, la urgencia de



la situación genera una presión indudable”, explica. “Sin olvidar la complejidad logística de transportar un helicóptero a bordo de un A400M, y la presión sobre el terreno cuando hay personas que esperan nuestra ayuda y rescate”. Solo pasaron cuatro días entre la llamada que recibió SAF el 24 de diciembre y el embarque –hasta entonces inédito– de un Super Puma civil en un A400M. Camus ha pilotado el H215M Cougar para las Fuerzas Armadas francesas y fue responsable del diseño de la cabina de mando del A400M durante su paso por Airbus. Tal vez no haya nadie en todo el mundo tan capacitado como él para relatar esa cooperación excepcional entre los ámbitos civil y militar. “El A400M fue el único avión que pudo aterrizar en Mayotte justo después del ciclón”, explica Camus. “Es una aeronave formidable. Para cargar el Super Puma en el A400M nos coordinamos con el Ministerio del Interior, la Sécurité Civile y el Ministerio de las Fuerzas Armadas, y contamos con el apoyo de Airtelis (nuestros socios para la extinción de incendios en Francia por encargo de la Sécurité Civile). El helicóptero se embarcó el 28 de diciembre y partimos hacia Yibuti para llegar luego a Mayotte. En Mayotte volvimos a montar el helicóptero y el 1 de enero comenzamos las operaciones”.

...



4

... Además del Super Puma, el A400M transportó todo lo necesario para que la tripulación de SAF pudiera llevar a cabo las misiones previstas. "Llevamos hasta allí más de diez toneladas de material", explica Camus. "Incluimos todo el equipamiento que permitió a los equipos ser completamente autónomos y que el Super Puma cumpliera todas sus misiones: evacuación de ciudadanos, labores de reconstrucción, intervenciones de emergencia y la retirada de contenedores arrastrados por el ciclón que ponían en riesgo a los habitantes en el centro urbano. Gracias a nuestra capacidad de elevación de alta precisión, pudimos reconstruir antenas para restablecer la red telefónica e incluso realizamos tareas de extinción de incendios al final de la misión. Todo el material que necesitaba el H215 para estas intervenciones se cargó previamente en el A400M para transportarlo a Mayotte". La operación supuso un esfuerzo considerable para el equipo de SAF, desde la preparación del H215 para su transporte hasta su montaje posterior y el apoyo constante durante toda la misión, todo ello en condiciones especialmente difíciles. Durante su estancia en Mayotte, la tripulación tuvo que ser totalmente autosuficiente: dormían bajo mosquiteras y se alimentaban con raciones de campaña en una isla tropical que acababa de ser azotada por un ciclón. El equipo también tuvo que afrontar numerosos retos propios de una zona devastada, como explica Camus: "Nuestras tripulaciones se enfrentaron a condiciones meteorológicas muy difíciles: la humedad y el

calor eran extremos, y además cayó una tormenta tras el ciclón que nos obligó a refugiarnos en las Comoras antes de poder reanudar las operaciones. También tuvimos importantes problemas de comunicación. La red telefónica estaba fuera de servicio y, en una operación tan compleja, mantener el contacto con los demás intervinientes era esencial. Un aspecto clave fue la coordinación con los equipos de la Sécurité Civile que realizaron un trabajo extraordinario sobre el terreno. También colaboramos en perfecta sintonía con la Prefectura, la Gendarmería y el Ejército. Desde el punto de vista técnico, el helicóptero operó en condiciones extremas de temperatura, en un ambiente salino... Así que también fue una intervención exigente en el aspecto mecánico".

EL H215: UN APARATO EXCEPCIONAL

A pesar de todos estos desafíos, el Super Puma de SAF fue una herramienta esencial en las misiones en Mayotte. Aunque Camus no lo pilotó en esta ocasión, valora profundamente este helicóptero por su experiencia con el Cougar en el Ejército francés. "Es un aparato excepcional por varios motivos. El principal es su capacidad para realizar misiones muy diversas, por lo que es un helicóptero ideal sobre el terreno. En Mayotte quedaron patentes todas las misiones que logró desarrollar en un mes. El rendimiento del helicóptero destaca por su potencia y su autonomía, y demuestra una fiabilidad sobresaliente". Entre las distintas operaciones que puede realizar el H215, hay una que SAF considera absolutamente crítica para la ayuda

humanitaria: una capacidad de elevación de alta precisión que no se encuentra en otras aeronaves. "De esta forma, además de realizar operaciones de rescate, podemos depositar una carga sin necesidad de asegurar previamente el terreno (por ejemplo, un campo de fútbol). Operamos con eslingas muy largas y a suficiente altura para soltar la carga en casi cualquier lugar, incluso cerca de viviendas, sin que se perciba en la superficie un flujo descendente reseñable. Gracias a esta capacidad, pudimos distribuir alimentos y agua en cualquier punto de la isla, en coordinación con la Sécurité Civile. También fue clave para restablecer la red telefónica elevando y reinstalando antenas. El 80% de la red volvió a estar operativa en solo dos días. Nuestro H215 registró una disponibilidad del 100% durante toda la misión". Tras una actuación tan impecable, no es de extrañar que Camus se sienta orgulloso del trabajo de su equipo técnico y de sus tripulaciones para llevar ayuda vital. "Esta misión ha demostrado que somos capaces de realizar operaciones de apoyo y rescate en cualquier punto de Francia, de Europa o en territorios de ultramar, todo ello en coordinación con la Sécurité Civile y gracias a la capacidad de transporte que nos brinda el A400M". La intervención de SAF Hélicoptères con su Super Puma en Mayotte demuestra claramente el valor de contar con plataformas versátiles para apoyar a las poblaciones locales tras una catástrofe natural. "En un mes acumulamos unas 70 horas de vuelo", afirma Jean-Louis Camus. "El Super Puma es capaz de cruzar la isla de Mayotte en quince minutos, así que pueden imaginar la cantidad de misiones que realizamos".



5



6



7

4: El H215 de SAF registró una disponibilidad del 100% durante la operación de ayuda en Mayotte, una marca habitual para el grupo. En África, la flota de SAF acumula una media de 70 horas de vuelo al mes por aparato, trabajando en las condiciones más difíciles, en misiones humanitarias para el Programa Mundial de Alimentos.

5: La precisión de las tareas de elevación de SAF con el Super Puma fue esencial para devolver la electricidad a Mayotte.

6 & 7: El equipo de SAF Hélicoptères en acción en Mayotte.

Tres ejércitos; un sistema de armas

Con la reciente recepción de dos unidades por parte de la Armada en mayo, las tres ramas –Ejército de Tierra, Ejército del Aire y del Espacio, y la propia Armada– cuentan ya con NH90 en sus flotas. Es la primera vez que los tres cuerpos comparten un mismo sistema de armas. Los usuarios nos cuentan sus experiencias.



En diciembre de 2024, se entregó el primer NH90 en configuración Standard 3 para el Ejército del Aire y del Espacio. Esta entrega, parte del segundo lote contratado en 2018, era el pistoletazo de salida de la renovación y ampliación de las capacidades de las fuerzas armadas españolas. El Standard 3 incorpora mejoras notables en protección, como la capacidad IFF Modo 5 y contramedidas infrarrojas direccionales, junto con comunicaciones avanzadas y mayor seguridad operacional. La Comandante Cristina Pampliega, Jefa del Escuadrón 803 del Ala 48 del Ejército del Aire, enfatizaba entonces que el NH90 “es el futuro, es un salto generacional muy importante que estamos afrontando con mucha ilusión y que supone un gran cambio”. Un tiempo después, en verano, la Armada recibía sus dos primeras unidades. La 14ª Escuadrilla de Aeronaves, una unidad formada un año antes precisamente para acoger los NH90 MSPT, se había estado formando en Albacete para poder estar listos en el momento de su recepción: “Tanto yo como los 60 componentes de la escuadrilla estamos afrontando esta llegada con muchísima ilusión; muchísimas ganas, y muchísimo esfuerzo. Hemos estado preparando las infraestructuras de la base naval de Rota para acoger las aeronaves, que van a estar realizando misiones de transporte de tropas y operaciones especiales. Recibiremos en total tres unidades en 2025 y se completará el cupo final en 2026, con la recepción de cuatro nuevas unidades” explica el Capitán de Fragata Javier Moreno, jefe 14ª escuadrilla de aeronaves, enmarcada en la flotilla de aeronaves de la Armada.

ESENCIALES EN LA DANA

Durante las graves inundaciones que afectaron a Valencia en otoño de 2024, la respuesta de las Fuerzas Armadas con los NH90 fue crucial. La comandante Cristina Pampliega recuerda la intensidad técnica y humana de la misión: “Desde el día posterior a las inundaciones ya teníamos una aeronave desplegada en Valencia. En un principio nos dedicamos sobre todo a la búsqueda de posibles víctimas, realizar transportes logísticos para llevar agua, traspasar personal, equipos operativos... Con los días la misión fue evolucionando hacia el reconocimiento de zonas, de ciudades, del Barranco del Poyo... Hemos ayudado y apoyado mucho para identificar las zonas donde había que realizar



2

1: Los NH90 prestan servicio a todas las ramas de las Fuerzas Armadas españolas. Aquí, los NH90 del Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire y del Espacio.

2: De izquierda a derecha: Javier Moreno, capitán de fragata y comandante del 14.º escuadrón de aviación; Fernando Lombo, Managing Director de Airbus Helicopters en España; Fernando Mostaza, piloto de pruebas de Airbus Helicopters en España; Iñaki Ochoa, Teniente Coronel de Caballería, y Cristina Pampliega, comandante del 803.º escuadrón del ala 48 del Ejército del Aire y del Espacio español.

trabajos y cómo enfocarlos para poder recuperar las presas y demás. Fue una misión muy dura para nosotros como equipo por la cercanía con la que nos tocó.” Por su parte, el Ejército de Tierra también desplegó sus NH90, conocidos como “Sarríos”, en Valencia. El Teniente Coronel de Caballería Iñaki Ochoa, antiguo componente del Batallón de Helicópteros de Maniobra nº III (BHELMA III), explica que “las primeras misiones fueron de rescate y evacuación de personal, que era lo que tocaba en ese primer momento, y a partir del tercer día ya se convirtió más en transporte de personal y equipos para poder

trabajar en zonas de difícil acceso, y misiones de reconocimiento para evaluar los daños en las infraestructuras.” El impacto en la gente fue palpable: “La población totalmente agradecida. Bastaba mirar a la gente para sentir su gratitud en esos momentos. Ante una desgracia de esta magnitud toda la ayuda era bienvenida”.

DESPLIEGUE EN EL EXTERIOR

Más allá de las fronteras nacionales, el NH90 también ha demostrado su robustez en misiones internacionales. El despliegue

...



estratégica a nivel nacional. España desempeña un papel industrial esencial en la fabricación de todos los fuselajes delanteros, centrales y pre-ensamblaje de los NH90 a nivel global. En la actualidad, aproximadamente 200 personas trabajan en tareas relacionadas con el NH90 en Airbus Helicopters en España, entre Getafe y Albacete, abarcando ingeniería, programas, MRO y aeroestructuras. La continuidad del programa NH90 en España está asegurada. El 13 de mayo de 2025, el Ministerio de Defensa español y Airbus Helicopters firmaron un acuerdo marco para el Plan Nacional de Helicópteros, que prevé la expansión de las flotas de NH90, con lo que aún le quedan muchos éxitos por contar a los NH90 españoles.

6 & 7: La versión MSPT del NH90 se ha diseñado específicamente para cumplir los estrictos requisitos operativos de la Armada española para el transporte táctico anfibia.



... en Mali fue un desafío significativo, pero el Teniente Coronel Ochoa destaca el excelente rendimiento de las aeronaves: "Como cualquier despliegue por primera vez fuera del territorio nacional conllevó mucha preparación y estudios logísticos. Pero luego las máquinas allí la verdad que respondieron muy bien, sobre todo teniendo en cuenta la extrema climatología del país. Mali es un país con dos estaciones: húmeda y seca, y cada una con sus propias complicaciones. En la húmeda tuvimos constantes tormentas, y el helicóptero respondió muy bien gracias al radar meteorológico. En la época seca tuvimos que afrontar el polvo, uno de los ambientes más duros para un helicóptero, pero aun así conseguimos un grado operatividad muy elevado.



CONTINUIDAD ASEGURADA

El impacto del programa NH90 en España va más allá de las capacidades militares, generando valor en términos de empleo, innovación y autonomía

3 & 4: Los NH90 entregaron suministros esenciales tras las devastadoras inundaciones que asolaron el Levante español.

5: El NH90 del Ejército del Aire español es el primero que se ha entregado en Standard 3, listo para el despegue.



El papel esencial de los helicópteros multimisión para responder a las crisis

Una flota racionalizada que opere junto con sistemas aéreos no tripulados aporta agilidad al mantenimiento, la gestión de la cadena de suministro y la formación de pilotos, así como una mayor eficiencia en los costes operativos. El helicóptero de defensa del futuro podrá intervenir en cualquier misión militar o paraestatal que se presente en un campo de batalla híbrido.

Ayuda en caso de catástrofe

Sistemas aéreos no tripulados

Para transporte de carga en entornos hostiles

Parapúblico

MEDEVAC o Búsqueda y rescate en combate

Colaboración de aeronaves tripuladas y no tripuladas
Capacidades de vigilancia ampliadas

CENTRO DE MANDO

BASE DE MANTENIMIENTO

Transporte de tropas, apoyo al fuego y operaciones especiales

Golden hour; Golden Gate.



MILESTONE ALCANZA UN HITO

Milestone Aviation Group, el mayor lessor de helicópteros del mundo, está a punto de cumplir quince años y tiene mucho que celebrar. En un sector en evolución, marcado por la innovación y por unas demandas del mercado en constante cambio, el triunfo no llega por casualidad. El COO de la compañía, Sebastien Moulin, explica por qué el éxito de los lessors depende de los fabricantes de equipos originales (también llamados OEM).

Artículo: Ben Peggie

“Cualquiera puede comprar un helicóptero, esa es la parte más sencilla del trabajo”, señala Moulin. “Lo auténticamente difícil es arrendar las aeronaves y generar con ello unos ingresos estables. Y, sin duda, también venderlos a un precio adecuado: ahí es donde entra en juego la experiencia”. Para llevar este proceso a buen puerto, un lessor debe seleccionar cuidadosamente las aeronaves, y para ello debe estar al tanto de las tendencias del mercado y prever cómo funcionarán los helicópteros en distintas misiones a lo largo de su vida útil.

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL CATÁLOGO

Los lessors deben garantizar que su catálogo responda a las necesidades del sector energético y a la creciente demanda de servicios críticos, como los servicios médicos de emergencia (EMS), la búsqueda y rescate (SAR) y la extinción de incendios. Esta cuidadosa selección es fundamental para una correcta gestión del riesgo de los activos y para asegurar su valor a largo plazo. La confianza de Milestone en los productos de Airbus Helicopters, que representan aproximadamente un tercio de su



flota, refleja claramente esta filosofía. Se prevé que el H160 logre una mayor cuota de mercado en el segmento medio gracias a su rendimiento. El H175 sigue demostrando su valía en las exigentes operaciones de las plataformas de energía en el mar del Norte, Brasil y Australia. Con su demostrada capacidad, el versátil H225 desempeña a la perfección tareas de servicio público y SAR, y está regresando al segmento de la energía en alta mar para emprender misiones de largo alcance. Este enfoque estratégico tiene como fin que las nuevas entregas de Milestone respondan exactamente a necesidades concretas del mercado, reforzando así el equilibrio entre la oferta y la demanda en todo el sector.

LESSORS Y OEM: UNA ALIANZA ESENCIAL

El arrendamiento de helicópteros proporciona a los operadores una modalidad estratégica y flexible de gestión de sus flotas. Moulin explica que este enfoque ofrece una agilidad financiera crucial. En lugar de realizar un gasto de capital significativo por adelantado, los operadores pueden obtener financiación al 100% cuando necesitan una aeronave avanzada. De esta forma pueden ampliar sus flotas para responder a nuevas necesidades o ajustarlas a distintos requisitos. “La mayor ventaja que ofrecemos es la flexibilidad de acceder a los activos sin necesidad de desembolsar capital por adelantado, aliviando así la carga financiera del arrendatario, además de la posibilidad de devolver los activos a la finalización de los contratos”, afirma Moulin.



“De esta manera se pueden incorporar con más rapidez tecnologías de helicópteros nuevas y más eficientes, lo que contribuye a que los operadores sigan siendo competitivos. Milestone subraya la necesidad de adoptar un enfoque financiero riguroso, orientado hacia un crecimiento sostenible que beneficie al sector. Moulin subraya esta responsabilidad compartida para el buen funcionamiento del mercado: “Creemos que ese también es nuestro papel dentro del sector. Los OEM están produciendo nuevas aeronaves y nosotros queremos asegurarnos de no generar un exceso de oferta en este mercado”. Como OEM, Airbus Helicopters ofrece un desarrollo de productos vital, un sólido soporte para la puesta en servicio y lleva a cabo procesos de certificación esenciales. Moulin destaca la importancia de esta colaboración: “No podemos lograr nada sin el OEM. Su papel es fabricar el mejor producto posible y ponerlo en servicio”. La inversión temprana de Milestone en plataformas como el H160 refleja su confianza en la capacidad innovadora de Airbus Helicopters. Al mismo tiempo, los OEM ofrecen a los lessors un soporte a largo plazo, actualizaciones, y opciones de *retrofit* esenciales para preservar el valor de los activos y asegurar su adaptabilidad. Como afirma Moulin: “Que un activo se pueda someter a *retrofits*, y pueda actualizarse y mejorarse es clave para garantizar su rentabilidad”. Esta colaboración continua permite que, a partir de importantes inversiones, se puedan generar beneficios sostenidos para todas las partes involucradas.



1: Sebastien Moulin, COO de Milestone Aviation.

2: El equipo de Milestone Aviation ante su nuevo H160.

3: El H225 sigue siendo una plataforma atractiva para lessors como Milestone Aviation.



EN TERRENO SALVAJE: EL H125 DEMUESTRA SU POTENCIA EN TEXAS

El Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas (Texas Parks and Wildlife Department, TPWD) lleva a cabo una gran variedad de misiones a lo largo de la extensa y diversa geografía del estado. El piloto Brandon Rose está convencido de que el H125 es la aeronave perfecta para sus operaciones, gracias a su potencia y capacidad.

Artículo: Ben Peggie

"El Código de Parques y Vida Silvestre nos otorga jurisdicción allá donde pueda encontrarse o desplazarse la fauna silvestre", afirma Rose. "Tenemos autoridad para llevar a cabo esta labor de conservación en cualquier terreno, público o privado, a lo largo de todo el estado". Texas tiene una enorme superficie, y el equipo dispone de aviones de ala fija, sistemas aéreos no tripulados y dos helicópteros H125 para cubrir toda esta extensión.

TAREAS DE TODO TIPO

La jurisdicción es muy amplia, como lo son también las operaciones que desempeña el equipo de Rose. "Nuestra misión principal es velar por el

cumplimiento de la normativa de conservación", explica. "Patrullamos en busca de cazadores furtivos y para identificar cualquier tipo de infracción en nuestro ámbito. Perseguimos los delitos medioambientales y vigilamos la fauna silvestre. Además, desempeñamos un papel clave en las misiones de búsqueda y rescate (SAR) del estado de Texas. Ambos helicópteros están equipados con grúas de rescate y ya las hemos utilizado en emergencias por inundación. Recientemente hemos empezado también a intervenir en la extinción de incendios forestales desde el aire. Los dos H125 están preparados para operar con contenedores Bambi. Las operaciones aéreas del TPWD incluyen también vuelos

1: Los dos helicópteros H125 del Texas Parks and Wildlife Department.



2

para estudiar la fauna silvestre. Colaboramos con biólogos que cuentan ciervos mulos en el oeste de Texas o siguen a los antilocapras por la región del Panhandle". Pero su labor no acaba ahí: el departamento también da apoyo a otras misiones científicas y de mantenimiento del orden. "Realizamos tareas de vigilancia general y colaboramos con muchos otros organismos estatales que no disponen de aeronaves propias", señala Rose. "También llevamos a cabo patrullas conjuntas. Tenemos un acuerdo con la Comisión de Calidad Ambiental de Texas para sobrevolar los cauces fluviales y detectar posibles infracciones".

LISTOS PARA LA ACCIÓN

Con misiones tan diversas, a menudo literalmente de vida o muerte, el TPWD necesita helicópteros capaces de operar en cualquier situación y en todo momento. "Intentamos estar listos para la acción prácticamente en todas nuestras misiones", comenta Rose. "Si hay que responder a una inundación, necesitamos un poco más de preparación: quitar asientos traseros, cargar el equipo de rescate, etc. Procuramos ser lo más versátiles posible y responder con la mayor prontitud". Texas no solo presenta desafíos por su geografía: el estado también ha sufrido catástrofes naturales de todo tipo. El año pasado, el departamento llevó a cabo su primera misión de extinción de incendios, y prevé seguir ampliando su labor en ese ámbito. "Hemos empleado los helicópteros en los incendios forestales para lanzar agua, buscar viviendas en llamas o localizar personas atrapadas en el fuego", afirma Rose. "Durante el huracán Harvey utilicé el H125 para rescatar a once personas de los tejados de sus casas, que estaban rodeadas por el agua. Hemos intervenido en casos de niños desaparecidos, ancianos extraviados... Lo hemos usado para todo tipo de situaciones".



3

LA ELEVACIÓN ES ESENCIAL

El departamento ha incorporado recientemente su segundo H125. Según Rose, seguir apostando por este modelo fue una decisión fácil: "Teniendo en cuenta el rendimiento y nuestras necesidades por una parte, y las misiones que volamos, la elección estaba clara. Además, el otro modelo que consideramos no permitía operar con grúa, así que no había duda: teníamos que seguir realizando las labores de elevación con un H125". Rose considera que el H125 es el helicóptero perfecto para afrontar tal diversidad de misiones y desafíos geográficos. "La variedad de hábitats y de terrenos que tenemos en Texas es inmensa", afirma. "Desde la costa del golfo hasta los pinares del este o las montañas del oeste del estado, con el calor del verano y a gran altitud en las montañas, si estás volando en un cañón para un censo de fauna, necesitas potencia. Y el H125 ha respondido muy bien ofreciéndonos la potencia que necesitábamos. La utilización de la aviónica es natural, la visibilidad es excelente y es más potente que cualquier otro helicóptero que yo haya pilotado".

2: Los H125 del Texas Parks and Wildlife Department (Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas) desempeñan una gran variedad de misiones: desde la patrulla en busca de cazadores furtivos e infracciones de la normativa de conservación, hasta las operaciones de búsqueda y rescate.

3: En 2024, el departamento llevó a cabo sus primeras misiones de extinción de incendios.

4: Brandon Rose, piloto de Texas Parks and Wildlife, rescató a once personas durante el huracán Harvey.



4



EL H145 ATERRIZA EN ÁFRICA OCCIDENTAL

Desde comienzos de 2025, el operador IAS utiliza un H145 en Costa de Marfil para misiones en alta mar. Y esto no es más que el principio, ya que la versatilidad y el rendimiento de este helicóptero, le auguran una prometedora trayectoria en el continente africano.

Artículo: Alexandre Marchand

Hay que tener en cuenta que IAS puede referirse a varias entidades, ya que el grupo IAS (International Aircraft Services) agrupa distintas empresas que operan helicópteros y aviones. También existe la sociedad IAS, que forma parte del grupo del mismo nombre, y que opera en Costa de Marfil desde 2002.

CINCO PALAS Y UNA CAPACIDAD MULTIMISIÓN

“La llegada de este helicóptero a Costa de Marfil está ligada a las operaciones del grupo italiano ENI”, explica Hugues Moreau, CEO del grupo. “Tras descubrirse un importante yacimiento petrolífero, nos adjudicamos el contrato de soporte a las operaciones en alta mar incluyendo el H145 en nuestra solución”. El helicóptero se unió en

Abiyán a una flota compuesta por varios Dauphin que ya se empleaban en muy diversas misiones: transporte en alta mar, vuelos VIP, evacuaciones médicas, etc. El aparato llegó volando a su destino, tras una travesía de cinco días, a principios de 2025. A los mandos, dos pilotos que se han formado en Kopter Safety, Finlandia, entre otros lugares. IAS cuenta actualmente con cinco pilotos cualificados para volar en el H145.

RENTABLE, EFICAZ Y LISTO PARA VOLAR

Alexandra Rotaru, directora de Estrategia Comercial, señala: “La elección de este helicóptero por parte de ENI se debe fundamentalmente a su aviónica y a un menor impacto ambiental comparado con las aeronaves propuestas por la competencia.

UNA FLOTA Y GRANDES AMBICIONES

El grupo IAS cuenta actualmente con una flota compuesta al 100% por helicópteros Airbus, con un total de siete Dauphin, dos Ecureuil B2 y un H145. En los próximos dos años esperan incorporar, al menos, cuatro Dauphin más, entre los que se encuentra el modelo N3+. Esta flota se desarrolla en base a en unas capacidades técnicas muy sólidas: IAS es **Service Center de Airbus Helicopters** para las flotas de Dauphin y de Ecureuil desde hace catorce años, y muy pronto lo será también para el H145. Además, este crecimiento se sustenta en la apuesta por la contratación local, lo que conllevó la creación de una academia aeronáutica en Abiyán, dedicada a formar profesionales del sector, de pilotos a mecánicos.



2: Hugues Moreau, CEO de IAS

3: Maqueta a escala del H145 de IAS. IAS recibirá su segundo H145 durante los próximos meses.

El H145 está certificado para operar con SAF (combustible de aviación sostenible), y además su operación es más económica, su rendimiento es superior y requiere menos mantenimiento. En tres palabras: es más competitivo”. Su misión principal es el transporte hacia las plataformas petrolíferas en alta mar, situadas a unas cincuenta millas náuticas de la costa. Esa relativa proximidad permite operar el H145 a su máxima capacidad: dos pilotos y ocho pasajeros con su equipaje. En caso necesario, el helicóptero puede equiparse con una grúa o con una camilla para evacuar pacientes previamente estabilizados. Por supuesto, cuenta con certificación IFR (reglas de vuelo por instrumentos) y es capaz de operar en cualquier condición meteorológica.

UN ÉXITO INDISCUTIBLE

“Nuestro helicóptero opera seis días a la semana, con entre una y cuatro rotaciones diarias”, señala Hugues Moreau. “Los vuelos se dirigen tanto a las plataformas de producción como a las instalaciones que se emplean para perforaciones exploratorias o incluso a buques de reabastecimiento. En total, son varios centenares de personas, tanto de día como de noche, las que dependen del helicóptero para su movilidad”. El H145, cuyo mantenimiento está cubierto por un contrato PBH (Pago por hora de vuelo) con Airbus Helicopters, llega a acumular en estas condiciones entre 50 y 80 horas de vuelo al mes. El éxito del H145 es indiscutible y, tras probar su eficacia en Costa de Marfil, podría demostrar su utilidad en cualquier otra región del mundo. “Lo adquirimos para cumplir el contrato con ENI, pero podríamos dedicarlo sin ningún problema a otras operaciones”, añade Alexandra Rotaru. Esta afirmación encaja plenamente con la ambición de IAS, que no se limita a actuar en Costa de Marfil, sino que está ampliando gradualmente su presencia por toda África Occidental. “Uno de nuestros objetivos para los próximos meses es incorporar un segundo H145 en la región”, confirma Hugues Moreau.





A400M Y H225M: UN DÚO GANADOR

En las montañas del Atlas, al norte de África, es posible encontrarse con un pequeño felino: el caracal. En el cielo, el Atlas y el Caracal pueden cruzar también sus caminos, pero con un sentido muy diferente.

Artículo: Emmanuel Huberdeau

Atlas es el nombre que ha asignado el Ejército del Aire y del Espacio de Francia al A400M, su avión de transporte pesado y, por su parte, Caracal es la denominación del H225M, un helicóptero de 11 toneladas. Dos aeronaves polivalentes desarrolladas por Airbus, que desde comienzos de 2025 son plenamente complementarias, tras validar oficialmente el Ejército del Aire y del Espacio la capacidad del A400M de reabastecer helicópteros en vuelo. El H225M, único helicóptero con capacidad de repostaje en vuelo en las Fuerzas Armadas francesas, puede ahora beneficiarse plenamente de esta sinergia.

CREADO PARA AFRONTAR LO IMPREDECIBLE

Diseñado para misiones particularmente exigentes como operaciones especiales

o búsqueda y rescate en zonas de combate, el H225M es un helicóptero táctico que destaca por su alcance: en condiciones normales, su radio de acción puede superar los 1.000 km, pero si reposta en el aire, el H225M es capaz de ir mucho más allá y volar durante más de diez horas. El Ejército del Aire y del Espacio francés ha demostrado repetidamente el potencial del repostaje en vuelo, tanto en condiciones operativas como en ejercicios. Por su parte, las Fuerzas Armadas francesas han probado ampliamente las capacidades del A400M en todos los continentes: transporte de tropas y material, lanzamiento de paracaidistas, evacuación médica o repatriaciones. La lista es extensa, pero quedaba una capacidad pendiente de validar. Aunque los A400M del Ejército del Aire y del Espacio francés llevan años reabasteciendo en vuelo a aviones

de combate, hasta ahora no habían hecho uso de esta capacidad para el repostaje de helicópteros, pero ya es una realidad.

UN VERDADERO LOGRO

Airbus ya había demostrado que el A400M podía reabastecer a helicópteros en vuelo, pero pasar de una certificación industrial a una operativa requiere un proceso que puede durar meses o incluso años. En el caso del Ejército del Aire y del Espacio, este proceso comenzó en junio de 2023 con las primeras pruebas realizadas por el Centro de Capacidades Aéreas Militares y la Dirección General de Armamento. En febrero y marzo de 2024 se iniciaron dos nuevas campañas de ensayos. A comienzos de 2025, la capacidad se consideró plenamente madura y, desde entonces, el Ejército del Aire y del Espacio está autorizado a reabastecer sus H225M Caracal en vuelo desde sus A400M. A medio plazo, Francia contará con cinco kits de reabastecimiento para helicópteros, que se pueden adaptar al A400M. "Dotar al A400M de esta capacidad ha sido una auténtica proeza", explica el teniente coronel Nicolas, oficial de programa A400M del Ejército del Aire y del Espacio. "Hay que imaginar un avión con una masa máxima de 140 toneladas volando cerca de su velocidad de pérdida (110 nudos) para igualar la velocidad de un helicóptero". El piloto del Ejército del Aire y del Espacio afirma que son los excelentes mandos eléctricos de vuelo del A400M los que hacen posible esta maniobra. Airbus tuvo que actualizar las leyes de control de este avión para adaptarlas a este dominio de vuelo tan particular. Las cestas y las pértigas de repostaje también se modificaron expresamente para usarlas con helicópteros. Con el A400M y el H225M, el Ejército francés del Aire y del Espacio dispone de una capacidad de despliegue aéreo poco común en el mundo. Más aún, teniendo en cuenta que el H225M se puede transportar dentro del A400M, y trasladarse así en cuestión de horas a cualquier punto del planeta. El Ejército del Aire y del Espacio puede así desplegar rápidamente este dúo para llevar a cabo misiones en profundidad, ya sea para insertar comandos sobre el terreno o para recuperar pilotos eyectados. Unas capacidades demostradas con creces sobre el terreno, como quedó reflejado recientemente en el ejercicio Athena, llevado a cabo del 12 al 23 de mayo de 2025, donde se empleó por primera vez este dúo ganador formado por el A400M Atlas y el H225M Caracal.



airbus.com



Creado para las misiones más complejas. **Preparado para lo desconocido**

Airbus.
Made to matter



AIRBUS