

ROTOR



Hubschrauber- besatzungen: Immer bereit für den Notfall

RETTUNG: SEITE AN SEITE P.04

Ein luftgestützter Scanner für Mexiko

ERKUNDEN: NEUE HORIZONTE P.24

„Das letzte Urgestein“

RETTUNG: SEITE AN SEITE P.34

Sturzflut in Texas: ein Rückblick


RETTUNG: SEITE AN SEITE P.36

Nichts mehr verpassen! Lassen Sie sich Rotor direkt in Ihr Email-Postfach liefern.


Jetzt abonnieren



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

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

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

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

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

NR. 141 - MÄRZ 2026

Herausgeber: Jennifer Newlands. **Chefredakteur:** Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com). **Verantwortlich für Bilder:** Jérôme Deulin. **Bildnachweise:** Airbus Helicopters; Claes Axstal; Célian Bauduin; Dianne Bond; Ned Dawson; HealthNet; HeliCarrier; Airbus Helicopters; Precision Helicopters; Stephane Kervala; Camille Molrenc; Anthony Pecchi; Delphine Prevot; Mike Reyno; Olivier Tomas; Cara Irina Wagner; Rechte vorbehalten. **Übersetzung:** Airbus Translation Services. **Verlag:** la nouvelle. (Copyright Airbus Helicopters 2026, alle Rechte vorbehalten). Logos und die Namen von Produkten und Serviceleistungen sind eingetragene Warenzeichen von Airbus Helicopters.

04 RETTUNG: SEITE AN SEITE
Hubschrauberbesatzungen: Immer bereit für den Notfall

22 ERKUNDEN: NEUE IDEEN
Support & Services als oberste Priorität

24 ERKUNDEN: NEUE HORIZONTE
Ein luftgestützter Scanner für Mexiko

28 ERKUNDEN: NEUE IDEEN
Die H140: Leistung hoch drei

30 RETTUNG: SEITE AN SEITE
Unter den Fittichen des Phoenix: von Brandbekämpfung bis Naturschutz

34 RETTUNG: SEITE AN SEITE
„Das letzte Urgestein“

36 RETTUNG: SEITE AN SEITE
Sturzflut in Texas: ein Rückblick

38 RETTUNG: SEITE AN SEITE
Leistungsreserven in brenzlichen Situationen



Bruno Even,
CEO von Airbus Helicopters

Die Luftfahrtmesse Verticon ist Jahr für Jahr ein wichtiger Termin im Branchenkalender, besonders für unsere Kunden auf dem amerikanischen Kontinent. Sie gibt uns Gelegenheit, mit den Betreibern in den Dialog zu treten und über ihre Prioritäten zu sprechen. Denn kritische Missionen sind nur möglich, wenn die Luftfahrzeuge dafür bereit sind. Unsere Präsenz auf der Verticon zeigt auch, wie fest Airbus inzwischen in Nordamerika verwurzelt ist. Von Lösungen „Made for Canada“ bis hin zu unseren Produktionsstätten in den USA investieren wir in den lokalen Arbeitsmarkt, weil wir eines sicherstellen wollen: Unsere Produkte sollen von denjenigen gebaut und unterstützt werden, die am besten wissen, was die die Kunden, für die sie bestimmt sind, wirklich brauchen. In dieser Ausgabe von *Rotor* geht es um die enorme Bandbreite der Missionen, die mit Hubschraubern möglich sind. Ob in der Strafverfolgung, bei Such- und Rettungseinsätzen, in der Brandbekämpfung oder in der medizinischen Luftrettung – die Crews retten Leben unter extremen Bedingungen. Wir bei Airbus sehen es als Privileg, die fortschrittlichen Technologien und den individuellen Support zu liefern, den diese anspruchsvollen Einsätze erfordern. Ähnlich inspirierend ist das Potenzial unserer

IMMER IM EINSATZ, UM DIE WELT ZU SCHÜTZEN

unbemannten Luftfahrzeuge. Als weltweit führendes Unternehmen steht Airbus in der Verantwortung sicherzustellen, dass die zugrunde liegende Technik robust ist und auf ethische Weise eingesetzt wird. Mit der Einführung von HTeaming – einer bahnbrechenden Premiere für das Unternehmen – können die Missionen, die unsere Hubschrauber absolvieren, bereits heute von den Vorteilen vernetzter Systeme profitieren. Da dies mein letztes Editorial als CEO von Airbus Helicopters ist, möchte ich zum Schluss noch einmal auf unsere gemeinsame Reise zurückblicken. Zu wissen, wie wichtig die Arbeit unserer Kunden für die Menschen auf der ganzen Welt ist, war eine unerschöpfliche Quelle der Motivation für mich. In dieser Arbeit zeigt sich immer wieder aufs Neue, welche unschätzbare Rolle Hubschrauber für die öffentliche Sicherheit spielen. Möglich ist all das jedoch nur durch das unerschütterliche Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie das tiefe Vertrauen unserer Partner und Kunden. Vielen Dank an Sie alle – Sie sind der Herzschlag dieses Unternehmens! Auch wenn wir nicht genau wissen, was die Zukunft bringt, eines steht fest: Hubschrauber – und die großartigen Menschen, die sie in die Luft bringen – werden immer im Einsatz sein, um die Welt zu schützen.



HUBSCHRAUBER- BESATZUNGEN:

Hubschrauberbesatzungen müssen rund um die Uhr einsatzbereit sein. Ob es darum geht, ein Feuer im Keim zu ersticken, Menschen zu retten, die in Überschwemmungsgebieten eingeschlossen sind, oder Schwerverletzte rechtzeitig ins Krankenhaus zu bringen – jede Sekunde kann entscheidend sein. Wenn Leben auf dem Spiel stehen, sind die Helfer immer in Alarmbereitschaft. Und sie müssen sich darauf verlassen können, dass ihre Ausrüstung genauso gut vorbereitet ist wie sie selbst.

ARTIKEL — Renata Ahumada, Belén Morant und Ben Peggie

IMMER BEREIT FÜR DEN NOTFALL

ZUVERLÄSSIG IN KRISENZEITEN

Will Sampson, VP, Head of Market Operations bei Airbus Helicopters, erklärt, warum die Hubschrauber des Unternehmens immer einsatzbereit sind, um in Krisen und Notfällen entscheidende Hilfe zu leisten.

ARTIKEL — Ben Peggie

Die Welt im Jahr 2026 ist eine Herausforderung für alle: für die Entscheidungsträger in den Regierungen ebenso wie für die Bürger, die in dieser Welt leben“, sagt Will Sampson. „Unsere Aufgabe bei Airbus Helicopters ist es, sowohl mit den Behörden zusammenzuarbeiten, die versuchen, die Lage in den Griff zu bekommen, als auch mit den Betreibern, die Menschen schützen und Leben retten.“ Für Sampson gehen die aktuellen Entwicklungen über Spannungen weit hinaus und werfen die Frage auf, ob herkömmliche Konfliktdefinitionen überhaupt noch greifen. „Die Bedrohungslage verändert sich derart schnell, dass die früher so deutliche Trennlinie zwischen Krieg und Frieden zunehmend verschwimmt. Das ist sehr beunruhigend.“ In Zeiten der Unsicherheit und der geopolitischen Neuordnung, so Sampson, müssten Ressourcen noch flexibler anpassbar sein, um mit unvorhersehbaren Bedrohungen Schritt halten zu können.

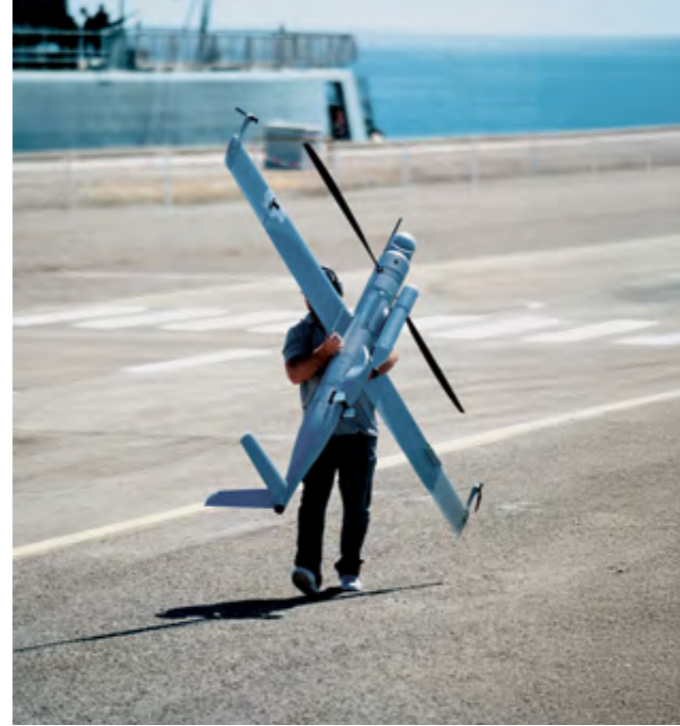


▲ William Sampson, Airbus Helicopters Vice-President, Head of Market Operations

WIRKSAME LÖSUNGEN FÜR EINE UNSICHERE WELT

Was sich nicht geändert hat, sind die Aufgaben, die Hubschrauber übernehmen. „Unsere Betreiber arbeiten zunächst einmal daran, Probleme zu verhindern“, erklärt Sampson. „Lässt sich eine Situation nicht mehr verhindern, ist es das Ziel, die Menschen mit den vorhandenen Ressourcen zu schützen. Und wenn es doch zur Katastrophe kommt – und wir erleben immer mehr Naturkatastrophen –, dann sind es oft Hubschrauber, die als Erstes vor Ort sind, Leben retten, wichtige Hilfsgüter bringen

► Hubschrauber müssen sich in Kanadas malerischer, aber rauer Landschaft bewähren.



◀ Der Flexrotor: leicht, aber mit modernster Technologie



und mit der Reparatur und dem Wiederaufbau von Infrastruktur beginnen.“ Die Betreiber von Hubschraubern mussten schon immer auf äußerst schwierige Situationen reagieren. Mittlerweile ist jedoch nicht immer klar, ob die Verantwortung für eine Mission bei zivilen oder militärischen Stellen liegt. „In der Grauzone dazwischen – nennen wir sie die ‚Zone der hybriden Kriegsführung‘ – spielen Hubschrauber für mich die wichtigste Rolle.“ Laut Sampson ist dies ein entscheidender Grund für den wachsenden Markterfolg der Dual-Use-Hubschrauber und unbemannten Luftfahrzeuge von Airbus. Da die Grenzen zwischen zivilen und militärischen Einsätzen immer mehr verschwimmen, braucht man Plattformen, die für beides geeignet sind. Dank der Design-Philosophie von Airbus verfügen Airbus-Hubschrauber von Anfang an über die notwendigen Technologien, die eine Umrüstung für neue Aufgabenstellungen ermöglichen. Hinzu kommt laut Sampson, dass die Dual-Use-Produkte von Airbus keine Einheitslösung für alle möglichen Missionen sind, sondern so angepasst oder kombiniert werden können, dass sie nicht nur die Aufgabe erfüllen, sondern das bestmögliche Ergebnis erzielen können. „Nur Drehflügler bringen alles mit, was Sie in Ihrem Werkzeugkasten brauchen, um Menschen und Infrastruktur wirklich effektiv zu schützen.“

JENSEITS DES HORIZONTS

Die Dual-Use-Architektur sorgt zwar dafür, dass alle Hubschrauber von Airbus modular aufgebaut und somit flexibel einsetzbar sind, doch das ist nicht der einzige Grund für ihre Überlegenheit. Sampson verweist auf die Innovationsstrategie des Unternehmens, die sicherstellt, dass die laufende Weiterentwicklung der Produkte perfekt auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt ist. Hier kommt ein kürzlich vorgenommener Konzeptwechsel zum Tragen, der darauf abzielt, Lösungen für die vielen unvorhersehbaren Probleme zu liefern, mit denen Betreiber tagtäglich konfrontiert sind, statt sich nur auf Upgrades oder effizienzsteigernde Maßnahmen zu konzentrieren. „Wir entwickeln und liefern keine Einzelplattformen, sondern Systeme, die Kundenanforderungen ganzheitlich erfüllen.“ Für Sampson kommt diese Philosophie nirgendwo deutlicher zum Ausdruck als in den neuesten Hubschraubern von Airbus. Die Erfahrungen mit der H160 – die bereits ein Generationssprung hinsichtlich Innovation ...



◀ Die H145 der Bayerischen Polizei verfügt über ein Missionssystem der nächsten Generation.



◀ Die H160: Maßstab für modernes Hubschrauberdesign



Bereich möglich.“ Sampson ist überzeugt, dass das Teaming unbemannter Luftfahrzeuge mit bemannten Hubschraubern die Arbeit ziviler und hoheitlicher Betreiber erleichtern wird. „Die größten Vorteile und der größte gesellschaftliche Nutzen liegen in der Kombination von Hubschraubern und Drohnen mit unterschiedlichen, sich ergänzenden Einsatzmöglichkeiten ... Für mich ist das ein Gamechanger und eine Lösung, von der alle profitieren.“ Laut Sampson trägt Airbus jedoch nicht nur die soziale Verantwortung dafür, wie neue Technologien eingeführt werden. Die langjährige Erfahrung des Unternehmens als Entwickler und Hersteller verschafft Airbus zudem Wettbewerbsvorteile gegenüber der fragmentierten Landschaft an Start-ups und anderen Anbietern, die in einen bereits gesättigten Markt drängen. Im vergangenen Jahr führte Airbus mit HTeaming eine Lösung ein, mit der Betreiber eine Drohne per Missions-Tablet steuern können.

DER ULTIMATIVE PRÜFSTEIN

Für viele Vertreter der Hubschrauberindustrie ist die Verticon einer der wichtigsten Termine zu Jahresbeginn. Auch Sampson spricht der Luftfahrtmesse eine zentrale Rolle zu: „Die Verticon findet jedes Jahr in einer anderen Großstadt der USA statt, dem wichtigsten Hubschraubermarkt der Welt und einem Land, das geprägt ist von Innovationsgeist und Erfindungsreichtum.“ Über die Messe hinaus betrachtet Sampson den amerikanischen Kontinent als ultimativen Prüfstein für die Hubschrauberindustrie: „Von den extremen Bedingungen in der kanadischen Arktis bis nach Lateinamerika mit seinen vielfältigen Landschaften und großen Herausforderungen im Bereich der öffentlichen Sicherheit und der Katastrophenhilfe.“ Luftfahrtmessen sind auch ein zentrales Forum für Branchenexperten, die sich dort austauschen und aktuelle Fragestellungen diskutieren können. Sampson schätzt diese Möglichkeit sehr und betont, dass der Fokus darauf liegen müsse, was Airbus für seine Betreiber noch besser machen könne – sei es bei der Entwicklung von Produkten oder bei der Optimierung der Verfügbarkeit. „Es zählt die Perspektive der Kunden: Was brauchen sie, um so effizient und zuverlässig wie möglich zu arbeiten? Und wie können wir unsere Produkte so anpassen und weiterentwickeln, dass sie diesen Anforderungen gerecht werden?“

◀ Die H140 auf einem Testflug bei extremen Minusgraden

... war – flossen in die Entwicklung der H140 ein. „Aufbauend auf den Erfahrungen mit der H160 haben wir bei der H140 unsere Betreiber in die Design- und Konzeptionsphase einbezogen, um von Anfang an eine echte Multi-Mission-Plattform zu entwickeln, also einen Hubschrauber, der nicht auf eine einzige Mission ausgerichtet ist, sondern für andere Segmente weiterentwickelt werden kann.“ Dies gilt nicht nur für neue Hubschrauber: Das Missionssystem der H145 wurde kürzlich für die Bayerische Polizei optimiert und unterstützt nun ein breiteres Einsatzspektrum. Sampson ist überzeugt, dass Hubschrauber wie die H145 und die H160 dank modernster Überwachungstechnik und verbesserter Konnektivität eine noch nie dagewesene Sicht auf das „Missionsumfeld“ und somit eine wesentlich bessere Lagebeurteilung ermöglichen. Auch die Avionik profitiert von kontinuierlichen Verbesserungen. Laut Sampson führt diese Standardisierung zu mehr Sicherheit und Einsatzüberlegenheit und ermöglicht es den Piloten, sich stärker auf den Einsatz zu konzentrieren. Er betont, dass Airbus hier zweigleisig vorgehe und sowohl das Produkt als auch das System optimiere.

„Unser Innovationsfahrplan ermöglicht es den Betreibern, ihre Plattformen immer flexibler einzusetzen und damit den Betrieb und die Kosteneffizienz kontinuierlich zu verbessern. Die Weiterentwicklung unserer Produkte betrifft nicht nur die Missionssysteme, sondern auch die grundlegende Architektur.“

VORREITER BEIM TEAMING

Sampson sieht großes Potenzial für unbemannte Luftfahrzeuge bei zivilen und hoheitlichen Missionen und betont, dass Unternehmen wie Airbus eine besondere Verantwortung für die Markteinführung entsprechender Systemtrüger. Die von Airbus entwickelten Drohnensind ausgereifte, robuste und zuverlässige Technologien mit hohem operativem Mehrwert und keine Produkte, die lediglich auf hohe Skalierbarkeit und geringe Herstellungskosten abzielen. „Die öffentliche Sicherheit darf kein vorübergehender Posten in der Bilanz irgendwelcher Silicon-Valley-Unternehmen sein. Sie ist eine extrem wichtige Aufgabe, die ein Höchstmaß an Qualität und Zuverlässigkeit erfordert – und das ist nur mit jahrzehntelanger Erfahrung in diesem

LEBENS- RETTER IN DER NOT: DIE H125 IN TEXAS

Eine der größten Herausforderungen für das texanische Ministerium für öffentliche Sicherheit (Department of Public Safety – DPS) ist die enorme Größe des Bundesstaates. Stacy Holland, Chefpilot der Aircraft Operations Division, und sein Stellvertreter Marcus Tomerlin erklären, warum die H125 von Airbus aus der Arbeit der Strafverfolgungsbehörden im „Lone Star State“ schon seit langem nicht mehr wegzudenken ist.

ARTICLE—Ben Peggie

Der Zuständigkeitsbereich des DPS umfasst eine gut 2.000 km lange Grenze, 254 Bezirke und fast 3.000 lokale Strafverfolgungsbehörden. Das ist nur mit einem Hubschrauber zu bewältigen, dem unwegsames Gelände, große Entfernungen und häufig wechselnde Einsätze nichts ausmachen. „Unsere Hauptaufgaben sind klassische Patrouillenflüge, Gewaltverbrechen, innerstädtische Patrouillen, Bandenbekämpfung, Grenzkontrollen, die Suche nach vermissten Kindern, Windenrettung und Such- und Rettungseinsätze“, zählt Stacy Holland



auf. „Das Arbeitspferd in unserer Flotte ist die H125 von Airbus. Über einen sehr leistungsfähigen und leichten einmotorigen Hubschrauber zu verfügen, der nicht nur lokal, sondern auch über weite Strecken eingesetzt werden kann, ist ein echter Vorteil in einem so großen Bundesstaat wie Texas.“ Auch Marcus Tomerlin betont, dass das vielfältige Einsatzspektrum einen leistungsstarken Hubschrauber erfordert. „Wir werden angefordert, Aufklärungsflüge mit verdeckten Operationen in bis zu 10.000 Fuß Höhe zu fliegen.“



▲ Stacy Holland, Texas DPS Aircraft Operations Division Chief Pilot

HURRIKAN HARVEY

Ende August 2017 traf ein Hurrikan der Kategorie 4 auf den Südosten von Texas, und innerhalb weniger Tage summierte sich der starke Regen auf mehr als 120 cm Niederschlag, was zu schweren Überschwemmungen in Houston führte. Holland erinnert sich gut an die logistischen Herausforderungen, als das DPS plötzlich mit vielen anderen Betreibern zusammenarbeiten, eine Kommandozentrale einrichten und seine Hubschrauber über Nacht von Patrouillenflügen auf lebensrettende SAR-Einsätze umstellen musste. Er erzählt, dass die H125 gemeinsam mit dem Militär und der US-Küstenwache unter extrem gefährlichen Bedingungen viele Menschen gerettet habe, die vom Wasser eingeschlossen waren und in unmittelbarer Lebensgefahr schwebten. „Als Houston von der Flutkatastrophe heimgesucht wurde, rückten wir mit einer ganzen Flotte von Hubschraubern aus und führten über 250 Rettungsmissionen mit Seilwinde durch“, erinnert sich Holland. „In Echtzeit Leben zu retten, gefährliche Einsätze im Dienst der Bürger des Bundesstaates Texas zu fliegen... Ich war sehr stolz darauf, wie sich unsere Hubschrauber bewährt haben.“

DAS ERFOLGSGEHEIMNIS

Die Zuverlässigkeit der H125 zahlt sich nicht nur im Krisenfall aus. Sie ist auch im ganz normalen Alltag eine sichere Bank. Tomerlin kennt die Zahlen: Die gesamte Flotte des DPS habe rund 14.000 Flugstunden pro Jahr absolviert, davon etwa 6.000 mit Flugzeugen und 8.000 mit Hubschraubern. „Unsere H125 fliegen jeweils 800 bis 1.000 Stunden“, erklärt er – ein weiterer Beleg dafür, dass das Attribut „Arbeitspferd“ zutrifft. „Das Einzige, was uns beim Einsatz unserer Flotte einschränkt, sind die Ausfallzeiten für planmäßige Wartungsarbeiten.“ Die hohe Leistung und Zuverlässigkeit der H125 in einem so anspruchsvollen Einsatzgebiet erklärt, warum sie die erste Wahl für Strafverfolgungsbehörden in den gesamten Vereinigten Staaten ist. Ein weiterer Grund dafür sei ihre Vielseitigkeit, so Tomerlin. „Die H125 kann mit einer Kamera, einem Video-Downlink, Kartierungssystemen, Suchscheinwerfern und vielem mehr ausgestattet werden. Sie ist für eine große Bandbreite von Missionen geeignet, zum Beispiel Flüge in großer Höhe, Tiefflüge, Such- und Rettungseinsätze sowie Flüge mit Seilwinde. Ich selbst habe über 3.500 Stunden in einer H125 hinter mir. Sie ist ein sicherer Hubschrauber, den wir auch weiterhin intensiv nutzen wollen.“

40 JAHRE ERFOLGREICH IM DIENST

Der Erfolg der H125 in Texas ist keine Eintagsfliege. Sie kommt in dem Bundesstaat seit 40 Jahren zum Einsatz. Holland sagt, dass der Hubschrauber seine Stärken gleich nach seiner Aufnahme in die Flotte des DPS Mitte der 1980er Jahre unter Beweis gestellt habe. Und weil sich daran in vier Jahrzehnten nichts geändert hat, ist die H125 weiterhin ein wertvoller Teil des Teams. „Airbus hat unsere Flotte in den letzten 40 Jahren sehr gut unterstützt“, so Holland. „[Unsere H125] haben immer gut auf mich, meine Crew und meine Passagiere aufgepasst.“



▲ Marcus Tomerlin, Texas DPS Assistant Chief Pilot

„Sie ist ein sicherer Hubschrauber, den wir auch weiterhin intensiv nutzen wollen.“

MARCUS TOMERLIN

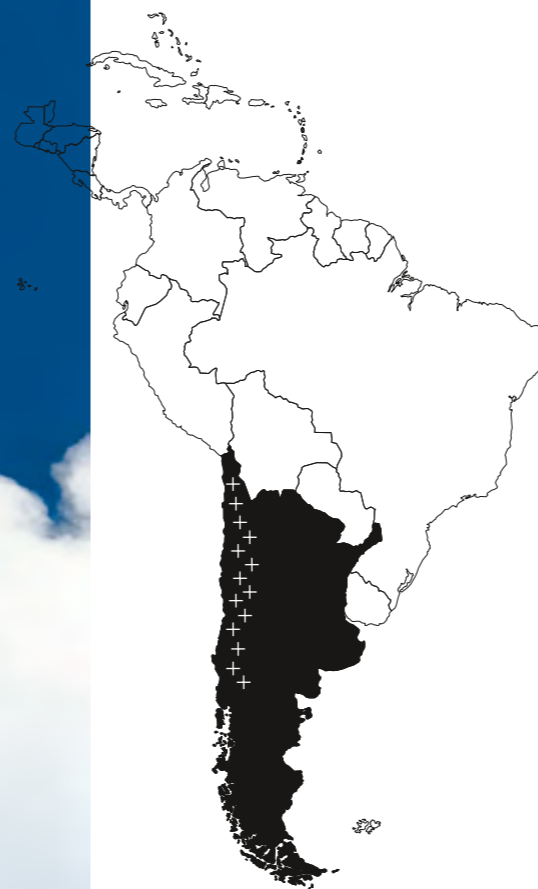


LEBEN RETTEN IN ÜBER 6.000 METERN HÖHE

Auf beiden Seiten der Anden, auf den Gipfeln von Chile und Argentinien, beweisen Rotortec Helicopters und Helicopters AR eindrucksvoll, wie sich Technologie und menschliche Kompetenz ergänzen, um unter extremen Bedingungen Leben zu retten.

ARTIKEL — Renata Ahumada

Luftrrettung in großer Höhe



Anden
CHILE UND
ARGENTINIEN

◀ Luftrrettung
in großer Höhe



◀ Verladen einer
Trage in die H125

Die Gebirgskette der Anden verzeiht keine Fehler, weder Luftfahrzeugen noch den Hunderten von Touristen, die jedes Jahr die Nationalparks besuchen. In Höhen, in denen der menschliche Körper an seine Grenzen stößt und die Luft so dünn ist, dass der Mensch kaum noch bei Bewusstsein bleiben kann, entscheiden zwei Faktoren über ein tragisches Ende oder ein Wiedersehen mit der Familie: die Expertise der Piloten und die technische Leistungsfähigkeit eines Hubschraubers, der auch in großer Höhe sein ganzes Potenzial entfalten kann. Erst kürzlich haben zwei Rettungseinsätze – einer auf chilenischer Seite mit Rotortec Helicopters und ein weiterer auf argentinischer Seite mit Helicopters AR – wieder einmal bewiesen, dass die H125 in der Bergwelt ein echter Lebensretter ist.

EIN WUNDER IM CAMP CÓLERA

Die Logistik am Aconcagua wurde am Nachmittag des 22. Januars, einem Donnerstag, aufs Äußerste herausgefordert. Ein brasilianischer Bergsteiger war im auf fast 6.000 Metern gelegenen Camp Cólera in akute Bergnot geraten, weil er sich nicht mehr aus eigener Kraft fortbewegen konnte. In dieser Höhe, wo die Luftdichte höchste Anforderungen an den Hubschrauber stellt, musste der Pilot einen perfekten Schwebeflug durchführen, um ein Leben zu retten. Diego Góngora, einer der Partner von Helicopters AR, erinnert sich noch gut an die Entschlossenheit des Teams angesichts dieser Herausforderung: „Als die Versicherung des Bergsteigers anfragte, ob wir aus dieser Höhe evakuieren könnten, war unsere Antwort ein klares ‚Ja‘. Nicht aus übermäßigem Selbstvertrauen, sondern aufgrund jahrelanger Ausbildung und dem Wissen, dass wir einen Hubschrauber haben, dem wir blind vertrauen können.“ Da das Gelände keine Landung zuließ, wurde eine Bandschlinge verwendet, um den Bergsteiger in einem millimetergenauen Manöver zu bergen. Der Bergretter und das Opfer wurden mittels dieser Schlinge transportiert und standen währenddessen in ständiger Funkverbindung mit dem Hochlager Nido de Cóndores. Dort, auf 5.556 Metern Höhe, konnte die H125 endlich landen und den Verunglückten an das medizinische Team übergeben.

HOFFNUNG AUF DEM CERRO LEONERA

Einige Wochen zuvor musste die Crew von Rotortec Helicopters im chilenischen Farellones eine Herausforderung nahe dem Gipfel des Cerro Leonera meistern. Die 25-jährige Daniela Sáez war seit 48 Stunden verschollen, nachdem sie sich von ihrer Trekkinggruppe getrennt hatte. Zwei Nächte lang war sie den eisigen Temperaturen und der absoluten Einsamkeit in der Weite des Andenmassivs ausgesetzt gewesen. Die Sichtverhältnisse waren aufgrund von Windböen und wechselnder Bewölkung sehr schlecht. Francisco Fluxá, Pilot und Geschäftsführer von Rotortec, beschreibt den Moment, als sie sie endlich gefunden hatten, als eine Mischung aus Erleichterung und Adrenalin. Das Bild von Daniela, erschöpft, aber bei Bewusstsein, gab dem immensen Einsatz der Rettungskräfte Sinn, die jedes Zeitfenster mit gutem Wetter genutzt hatten, um die Rettungsmission fortzusetzen. Nachdem die Bergsteigerin stabilisiert worden war, bestätigte sich die Diagnose einer Unterkühlung und eines lebensbedrohlichen Flüssigkeitsmangels. Ihr Überleben hatte sie der H125 und ihrer Schnelligkeit zu verdanken.

MAXIMALE LEISTUNG UNTER EXTREMEN BEDINGUNGEN

Warum spielt die H125 in diesen Geschichten eine so zentrale Rolle? In Höhenlagen, in denen andere Hubschrauber an ihre Grenzen stoßen, behält die H125 ihren Auftrieb und agiert schnell. Dank ihrer Leistungsreserve ist sie der ideale Hubschrauber, der auch unter extremen Hitze- und Höhenbedingungen Höchstleistungen erbringen sowie Hänge anfliegen kann, die sonst nicht erreichbar wären. „Das entscheidende Merkmal ist hier die Leistung“, erklärt Diego Góngora. „Bei einem Rettungseinsatz wie beispielsweise vor einigen Wochen in 6.505 Metern Höhe bei Temperaturen von -10 °C wurde eine extreme Dichtehöhe errechnet. Für einen Piloten sind dies Bedingungen, die diese Arbeit zwar schwierig, aber auch spannend machen.“ Über die Leistungsfähigkeit hinaus steht jedoch immer der menschliche Faktor im Vordergrund. Jede erfolgreiche Bergung ist das Ergebnis einer guten Zusammenarbeit zwischen Rettungskräften, Piloten und Technologie. Dank des unermüdbaren Einsatzes der Teams von Rotortec Helicopters und Helicopters AR kehrten zwei Menschen nach Hause zurück. Damit hat die Geschichte der H125-Rettungen in den Anden nun zwei weitere Kapitel.

VIELSEITIGKEIT ALS SCHLÜSSEL BEI RETTUNGSFLÜGEN IN MEXIKO

Von humanitärer Hilfe bei den Überschwemmungen in Veracruz bis hin zu modernsten Offshore-Rettungseinsätzen: Der mexikanische Betreiber erweitert auf beeindruckende Weise den Einsatzbereich der H175 bei kritischen Missionen.

ARTIKEL — Belén Morant



Die Schulungen wurden an Land, in engen Einsatzbereichen, auf offener See und an Bord von Schiffen durchgeführt.



▲ Anlässlich des Notstands in Veracruz hat Pegaso die H175 für den Transport von bis zu 1.000 kg Hilfsgütern pro Einsatz umgerüstet.

erheblich vereinfacht“, erklärte Carlos Ramírez Torres, der für die Einsätze in Veracruz verantwortliche Kapitän. „Die Bevölkerung hat uns immer mit großer Freude begrüßt und uns angesichts ihrer völligen Isolation als ihre Schutzengel bezeichnet. Ich bin sehr stolz darauf, mein Wissen zum Wohle der Menschen einzusetzen, und bin sehr zufrieden, meine Mission erfüllt zu haben“, fügte der Kapitän hinzu.

NEUE MASSTÄBE IN DER OFFSHORE-RETTUNG

Im Jahr 2026 startet für Pegaso eine neue Phase, in der der Betreiber SAR-Kapazitäten mit Rettungswinde für Einsätze auf hoher See einführt. Dieses Projekt stellt ein Novum dar, da Pegaso mit der offiziellen Zertifizierung das einzige Unternehmen im mexikanischen Öl- und Gassektor ist, das über diese behördlich anerkannte Fähigkeit verfügt. Die Einsätze für Woodside Energy finden im Tiefsee-Ölfeld Trion statt. „Ein jederzeit einsatzbereites Such- und Rettungsteam ist ein bedeutender Fortschritt für die mexikanische Luftfahrt. Die größte Herausforderung ist die Entfernung: Wir operieren mehr als 110 Seemeilen vor der Küste, was eine äußerst sorgfältige Einsatzplanung erfordert“, betont Israel Gómez Arzate, Kapitän und Mitglied des SAR-Teams. Das Unternehmen hat seine Besatzungen entsprechend internationalen Standards ausgebildet und sie im Umgang mit Rettungswinden und Abwurfssystemen für Rettungsinseln mit Überlebensausrüstung geschult. „Ein SAR-Hubschrauber erhöht den Schutz und stellt den Wert des menschlichen Lebens in den Mittelpunkt. Gleichzeitig bietet er Sicherheit für nationale und internationale Investitionen im Golf von Mexiko“, erklärte Kapitän und SAR-Ausbildungsspezialist Aníbal Rodrigo Astudillo Constantino.

EXZELLENZ ALS CREDO

Die Geschichte von Pegaso ist von einer Philosophie der kontinuierlichen Verbesserung und strengen operativen Disziplin geprägt und wird heute durch internationale Verträge, etwa in Surinam, weitergeführt. „Das Unternehmen zeigt, dass die Vielseitigkeit seiner Hubschrauber und Flugzeuge in Kombination mit einer Ausbildung auf höchstem Niveau der Schlüssel ist, um jede Herausforderung zu meistern. Wie es unsere Unternehmensrichtlinie so treffend ausdrückt: „Unsere Werte leiten unser Handeln“, betont José Erosa, Operations Director von Pegaso. Diese Haltung wird jedes Mal aufs Neue bestätigt, wenn eine H175 startet, um Leben zu retten oder in einer abgelegenen Gegend Hilfe zu leisten.

Mit 45 Jahren Erfahrung in der Luftfahrt hat sich Transportes Aéreos Pegaso von einem Betreiber leichter Luftfahrzeuge zu einem Unternehmen entwickelt, das die hochmoderne H175 mit klarem Fokus auf Sicherheit und Anpassungsfähigkeit einsetzt. Dank dieser Flexibilität kann das mexikanische Unternehmen nicht nur den Energiesektor unterstützen, sondern hat sich auch als wichtiger Akteur bei Such- und Rettungseinsätzen (SAR) sowie in der humanitären Hilfe etabliert.

SCHUTZENGELE ÜBER VERACRUZ

Im Oktober 2025 wurde die Einsatzfähigkeit von Pegaso auf eine harte Probe gestellt, als infolge schwerer Überschwemmungen im Bundesstaat Veracruz der nationale Notstand ausgerufen wurde. Auf Wunsch des Mineralölkonzerns Pemex wurde eine H175 entsandt, um Gemeinden in den Bergregionen nahe Poza Rica zu versorgen, die landseitig vollständig vom Rest der Welt abgeschnitten waren. Der Einsatz erforderte eine sofortige Umrüstung des Hubschraubers. Innerhalb weniger Minuten wurden die Sitze ausgebaut, um die Kabine in einen ebenen Frachtraum zu verwandeln. So konnten pro Flug zusätzlich zu zwei Ärzten noch bis zu 1.000 kg Hilfsgüter und Lebensmittel transportiert werden. Zudem fanden Aufklärungsflüge zur Schadensbewertung sowie dringende medizinische Evakuierungen statt. Die Einsatzbedingungen waren äußerst herausfordernd: Hochspannungsleitungen, die über Flüsse und Hügel verliefen, sowie Staub- und Sandwolken erschwerten die Landungen zusätzlich. „Die H175 bietet dank ihrer Leistung und Stabilität im Flug ein hohes Maß an Sicherheit. Systeme wie Helionix und das synthetische Sichtsystem waren entscheidend, um stets den Überblick zu behalten. Auch die Schiebetüren haben das Be- und Entladen der 1.000 kg Hilfsgüter



FLEXROTOR: NACHTWACHE FÜR DIE „DREID“

Precision, ein auf Brandbekämpfung spezialisiertes Unternehmen mit Sitz im US-Bundesstaat Oregon, hat als einer der ersten Anwender den Flexrotor bereits 2014 in seine Flotte aufgenommen. Für die Zukunft setzt CEO David Rath auf eine nahtlose Kopplung mit bemannten Hubschraubern. Derzeit dient der Flexrotor noch als unermüdliches „Eye in the Sky“, das nach Einbruch der Dunkelheit die Drei-D-Missionen (Dull, Dirty, Dangerous – eintönig, schmutzig, gefährlich) übernimmt, während die meisten seiner menschlichen Kollegen eine wohlverdiente Pause einlegen.

ARTIKEL — Ben Peggie und Kelsey Young

Precision Helicopters setzt für die Brandbekämpfung mehrere H215 Super Pumas und H125 ein, und die Arbeitsbelastung nimmt immer mehr zu. „Unsere Branche ist in den letzten 15 Jahren enorm gewachsen“, erklärt Rath. „Verträge, die früher eine Laufzeit von 30 Tagen hatten, laufen jetzt über vier oder fünf Monate. Und mit der zunehmenden Brandgefahr geht der Trend in den USA inzwischen immer mehr in Richtung einer ganzjährigen Überwachung.“ Um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden, hat Precision den Flexrotor – ein senkrecht startendes und landendes unbemanntes Luftfahrzeug – in einen umfangreichen Regierungsauftrag integriert. Aktuell ist Precision einer von nur

zwei Partnern des US-Innenministeriums mit einem Rahmenvertrag zur bedarfsweisen Bereitstellung von Luftaufnahmen. Zukünftig bietet sich für das Unternehmen die Möglichkeit einer dedizierten Verfügbarkeit von 90 bis 120 Tagen. Dies wäre eine Abkehr vom älteren „Call when needed“-Modell, bei dem Ressourcen in kritischen Zeitfenstern oft ungenutzt blieben.

PRÄZISE LUFTAUFNAHMEN AUCH BEI SCHLECHTEN SICHTBEDINGUNGEN

Waldbrände breiten sich häufig auf unberechenbare und verheerende Weise aus. Matt Parker, bei Precision für den Bereich Uncrewed Business zuständig, sieht im

robusten Flexrotor die ideale Ergänzung einer bemannten Flotte. „Diese Technologie liefert seit Jahrzehnten Echtzeitinformationen für unser Militär im Ausland. Es ist an der Zeit, dass wir unseren Brandbekämpfern die gleichen Fähigkeiten zur Verfügung stellen.“ In der Regel sieht das Missionsprofil vor, dass der Flexrotor am Abend startet und die gesamte Brandzone überfliegt. In Zusammenarbeit mit einem Geodaten-Spezialisten der Regierung nutzt das Team Videoaufnahmen mit GPS-Informationen, um die Ausbreitung des Brandes zu verfolgen und wertvolle Ressourcen – wie kritische Infrastrukturen – zu identifizieren. Diese können dann von Teams am Boden gezielt geschützt werden.

SCHUTZ VOR ERNEUTEN BRÄNDEN

Die größte Herausforderung besteht nicht darin, den Hauptbrandherd zu finden – das können Satelliten anhand des Rauchs erkennen –, sondern versteckte Glutnester zu identifizieren. „Diese Glutnester müssen beseitigt werden, damit sich daraus kein weiterer Großbrand entwickelt“, erklärt Parker. Die mit Infrarotkamera vorgenommenen „Post-Containment-Audits“ sind ein wichtiger Schutz vor einem erneuten Wiederaufflammen des Feuers, das katastrophale Folgen haben könnte – so wie 2018 beim Carr-Feuer in Nordkalifornien, das eigentlich schon zu 100 Prozent eingedämmt schien. Der Flexrotor führt die Bodenteams per Funk zu unsichtbaren Glutnestern und stellt so sicher, dass das Feuer vollständig gelöscht ist.

TEAMING: DIE ZUKUNFT

Auch wenn die Luftverkehrsvorschriften mit den neuen Anforderungen in der Brandbekämpfung derzeit noch nicht Schritt halten können, sieht Rath die Zukunft seiner Branche im Teaming, also der Zusammenarbeit bemannter und unbemannter Einheiten (Crewed-Unc). Die hohen Kosten und technischen Hürden des Einsatzes von Drohnen in der Anfangsphase lassen sich dabei durch die gemeinsame Nutzung von Ressourcen und die operative Lastverteilung im Rahmen von Partnerschaften abfedern. Precision richtet den Blick bereits auf „Initial Attack“-Missionen, bei denen das Teaming taktische Realität wird. In diesem Szenario wird nach einem Gewitter mit Blitzschlag ein Flexrotor zusammen mit einer Super Puma eingesetzt, um kleine Glutnester proaktiv zu finden, bevor sich daraus ein Großbrand entwickeln kann. „Das Ziel ist eine nahtlose digitale Übergabe“, sagt Rath. „Wir stellen uns das so vor: Der Flexrotor markiert ein Glutnest



▲ Rath und Parker mit ihrem ersten Flexrotor

... und geht dann in den Horizontalflug über.



„Diese Technologie liefert seit Jahrzehnten Echtzeitinformationen für unser Militär im Ausland.“

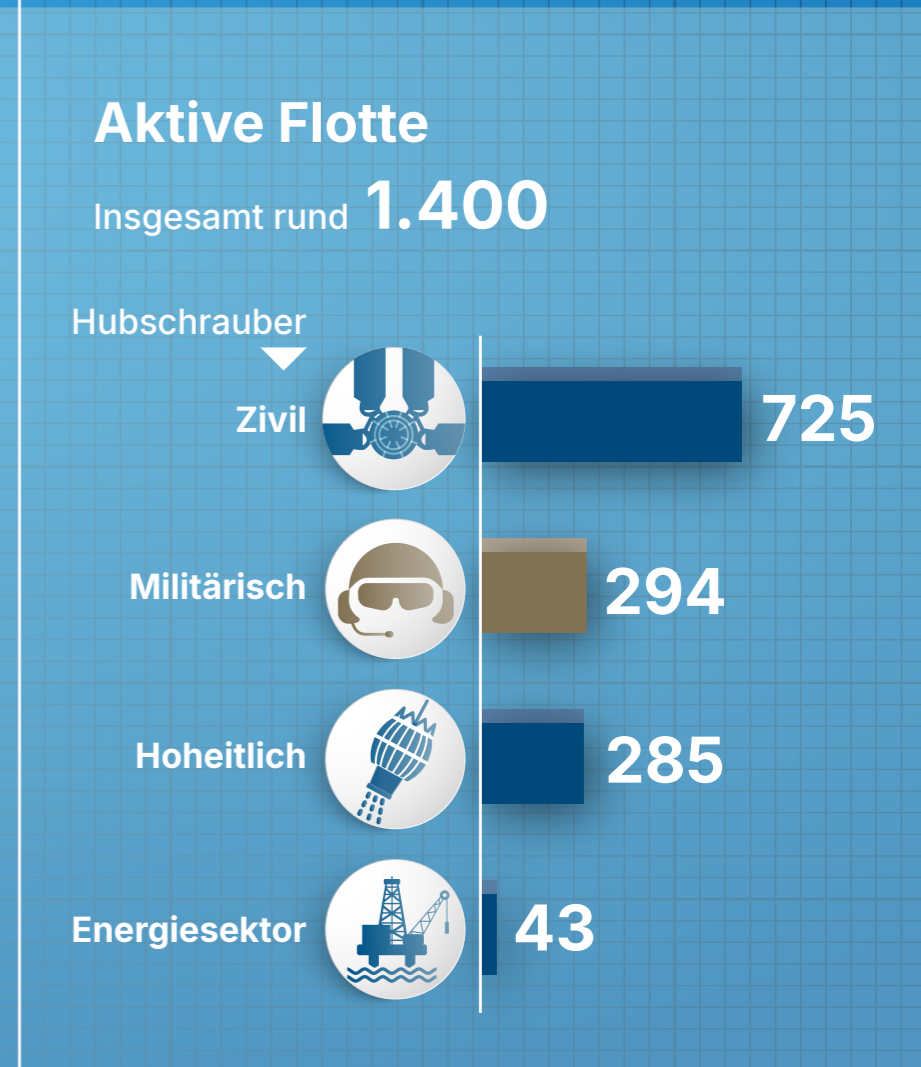
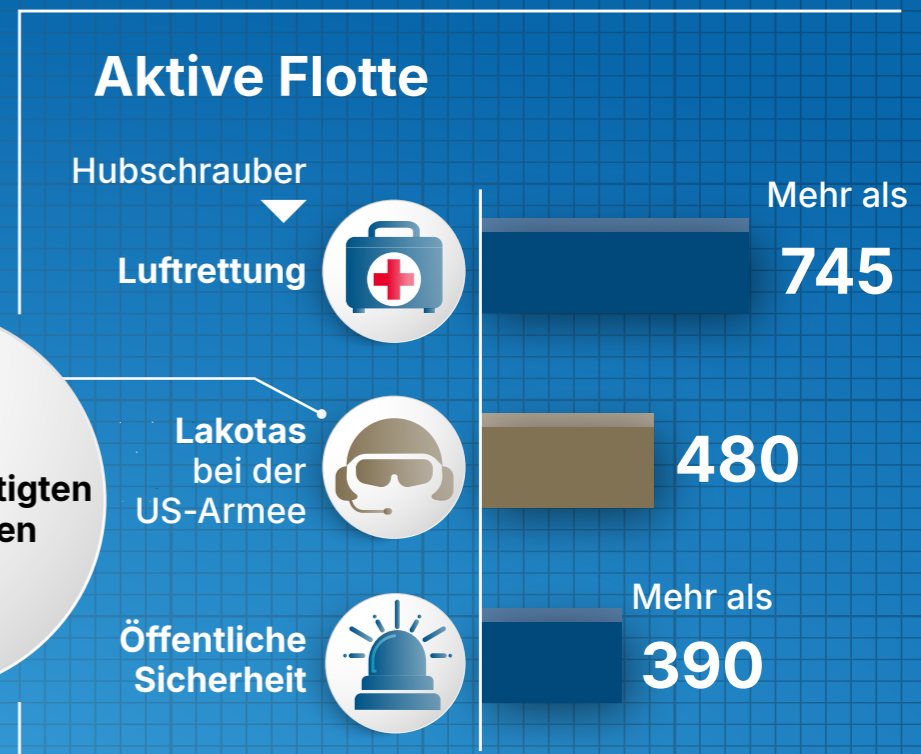
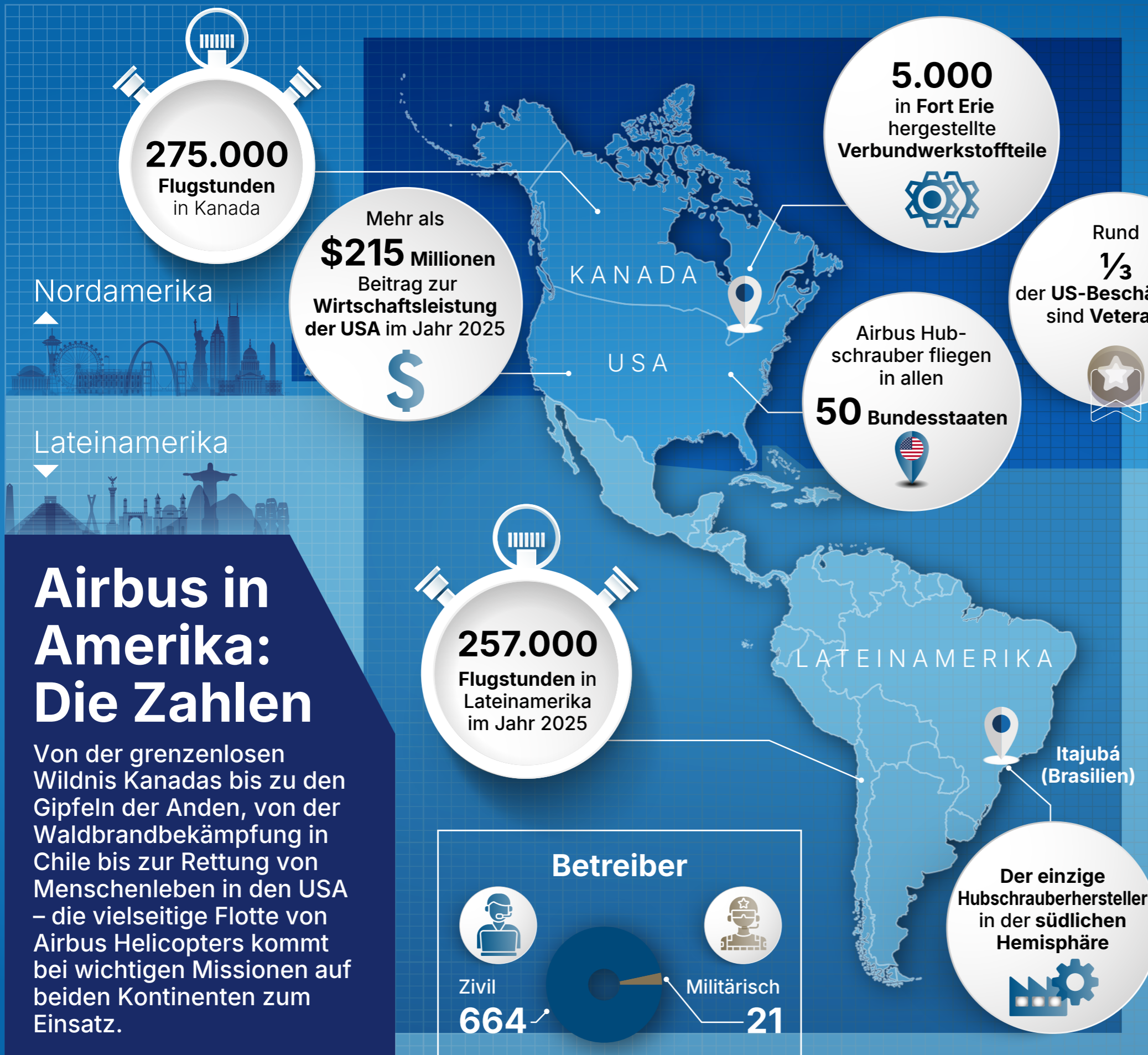
MATT PARKER, PRESIDENT OF
PRECISION'S UNCREWED BUSINESS

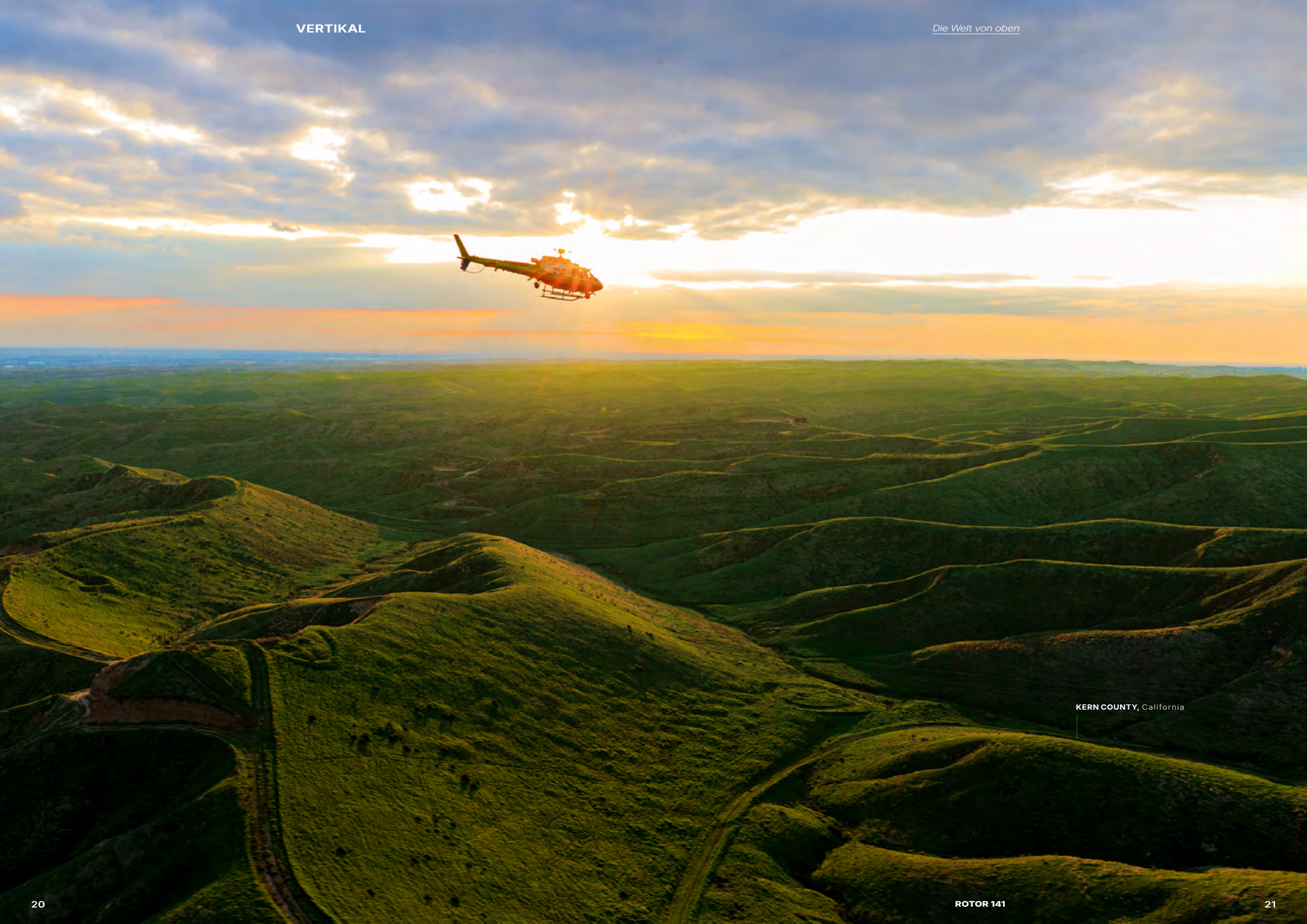
mit einem Infrarotstrahl, den der Pilot mit Nachtsichtbrille erkennen kann. Alternativ kann er auch die GPS-Koordinaten an eine H215 schicken, die dann automatisch diesen Ort anfliegt, um dort zielgenau Wasser abzuwerfen. Nur mit einem solchen Teaming können Brände in Zukunft noch effektiv verhindert und bekämpft werden.“ Ein Feuer brennt auch nach Sonnenuntergang weiter. Doch während sich die Besatzungen ausruhen, hält der Flexrotor Wache und kann bei Tagesanbruch den Staffelstab wieder an die bemannten Einheiten übergeben.

Der Flexrotor startet vertikal ...

Airbus in Amerika: Die Zahlen

Von der grenzenlosen Wildnis Kanadas bis zu den Gipfeln der Anden, von der Waldbrandbekämpfung in Chile bis zur Rettung von Menschenleben in den USA – die vielseitige Flotte von Airbus Helicopters kommt bei wichtigen Missionen auf beiden Kontinenten zum Einsatz.





KERN COUNTY, California

Support & Services

ALS OBERSTE PRIORITÄT

Um bei Betreibern verlorenes Vertrauen hinsichtlich Support wiederzugewinnen, hat Airbus Helicopters eine kulturelle Revolution angestoßen – mit einem ambitionierten Ziel: bis 2028 die Nr. 1 zu werden.

ARTIKEL — Alexandre Marchand

Die Feststellung von Romain Trapp, seit 2023 Executive Vice-President Support & Services, ist ernst, aber zutreffend: „Vor zehn Jahren war das wichtigste Auswahlkriterium für einen Hubschrauber seine Leistungsfähigkeit. Inzwischen haben sich die Anforderungen gewandelt. Heute kommt es für unsere Kunden immer mehr auf die Verfügbarkeit an. Unsere Hubschrauber zählen zwar nach wie vor zu den besten auf dem Markt, doch der Ruf unseres Supports ist leider nicht so gut ...“ Die Corona-Pandemie hat die Abläufe des Kunden-Supports schwer getroffen und zu einer großen und ernstzunehmenden Unzufriedenheit geführt. „Dies hat uns dazu veranlasst, die Kundenzufriedenheit in den Mittelpunkt unserer Transformation zu stellen. Wir möchten als zuverlässiger Lieferant wahrgenommen werden“, erklärt Trapp. Um das zu erreichen, hat er die Arbeit seiner Teams auf drei Säulen ausgerichtet – und die wichtigste davon sei eine starke Kundenorientierung. „Die operative Leistung bleibt zwar weiterhin von entscheidender Bedeutung, doch gleichzeitig müssen alle Funktionen des Unternehmens auf die Kundenzufriedenheit ausgerichtet sein. Dies setzt voraus, dass wir die Prozesse und die Art der Interaktion mit den Betreibern vereinfachen.“ Einer der Kritikpunkte betraf die Schwierigkeit von Airbus Helicopters, Fristen einzuhalten. „Wir haben daran gearbeitet, genaue Termine nennen und diese auch einhalten zu können. Das ist unsere zweite Säule.“ Zuletzt hat sich Trapp vorgenommen, strategische Partnerschaften zum Kunden aufzubauen,

die über reine Geschäftsbeziehungen hinausgehen und deren Hauptziel in der Verfügbarkeit der Hubschrauber besteht. „Diese Strategie setzten wir schon jetzt bei einigen unserer militärischen Kunden um, möchten sie künftig aber auch bei unseren zivilen Betreibern einführen. Möglich ist dies beispielsweise über eine Erhöhung der vertraglichen Flugstunden. Vor allem aber müssen wir uns mit den eigentlichen Ursachen für die Nichtverfügbarkeit auseinandersetzen.“ All diese Bemühungen werden durch den zunehmenden Einsatz digitaler Lösungen, insbesondere Künstlicher Intelligenz, verstärkt: „Die Hälfte der eingehenden Bestellungen muss innerhalb von weniger als fünf Tagen ausgeliefert werden. Die benötigten Teile erhalten wir jedoch im Schnitt erst neun Monate nach der Bestellung von unseren Lieferanten. Dieses erhebliche Delta kann nur mit leistungsstarken Prognose-Tools effektiv gesteuert werden“, betont Trapp. Die Bilanz der seit 2023 geleisteten Arbeit ist beeindruckend: 2024 stieg die Zahl der an die Support-Abteilungen gelieferten Ersatzteile um 20 %. Im Jahr 2025 waren es noch einmal 15 % mehr, und für 2026 rechnen wir mit demselben Wachstum. „Noch spektakulärer ist der Anstieg bei den dynamischen Baugruppen mit einem Plus von 50 % zwischen 2023 und 2025“, erklärt Trapp. „Diese Lieferdynamik kommt unseren Kunden ganz unmittelbar zugute.“ Zufriedenheitsumfragen innerhalb der Branche zeigen, dass diese grundlegenden Maßnahmen erste Früchte tragen. Das Ziel für 2028 ist in Reichweite!

BESSERE VERFÜGBARKEIT VON PERSONAL

„Die größte Schwierigkeit, die unsere Kunden oft beklagen, ist der Mangel an Technikern“, betont Romain Trapp. „Das ist der größte Faktor, der zur Nichtverfügbarkeit ihrer Hubschrauber führt. Um darauf zu reagieren, bauen wir unsere Ausbildungskapazitäten aus und gehen Partnerschaften mit Bildungseinrichtungen im Ausland ein. So profitieren unsere Kunden auch von einer wertvollen geografischen Nähe.“

2026 wird ein H160-Simulator in den USA in Betrieb genommen, im darauffolgenden Jahr ein H175-Simulator in Malaysia und 2028 ein weiterer H160/H175-Simulator in Brasilien. Nach der Inbetriebnahme eines ersten H125-VR-Simulators (Virtual Reality) wird die Entwicklung dieser Technologie durch die Einrichtung eines speziellen Geräts für die H145 fortgesetzt.

BESSERE VERFÜGBARKEIT VON TEILEN

2025 wurden drei neue Logistikplattformen in Betrieb genommen: in Fort Erie (Kanada), Perth (Australien) und Singapur. Auch hier steht die geografische Nähe zu den Betreibern im Vordergrund – mit mehreren Tausend Ersatzteilen, die lokal sofort verfügbar sind.



◀ Romain Trapp, Executive Vice-President, Customer Support & Services



◀ Airbus Helicopters hat in einen neuen Prüfstand in Grand Prairie investiert, um Wartezeiten für Kunden zu verkürzen.

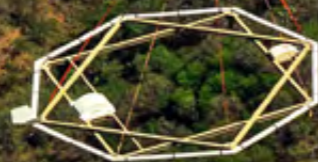


◀ Ein Mitarbeiter von Airbus Helicopters bei letzten Anpassungen

EIN LUFTGESTÜTZTER Scanner FÜR Mexiko

Der Mexikanische Geologische Dienst fordert die Grenzen der Physik heraus, um den verborgenen Reichtum des Landes zu kartieren. Aus der Höhe fungiert die H125 als technologische Plattform, mit der der Untergrund durchleuchtet und das unwirtliche Terrain in wirtschaftlichen Fortschritt umgewandelt werden kann.

ARTIKEL — Juliana Fandino



◀ **Mit der H125 können auch bislang unzugängliche Gebiete kartiert werden.**

Der Mexikanische Geologische Dienst (Servicio Geológico Mexicano – SGM) hat den Auftrag, eine Schatzkarte des zwei Millionen Quadratmeter großen Landes zu erstellen. Dabei geht es nicht nur darum, die Erdoberfläche zu betrachten, sondern auch den Untergrund zu „durchleuchten“, um das geologische Potenzial in konkrete Entwicklungspole umzuwandeln. Für diese anspruchsvolle Aufgabe, bei der das Relief von Gebirgen und Bergen ein physikalisches Hindernis darstellt, ist die H125 eine unverzichtbare strategische Ressource für die wissenschaftliche Souveränität Mexikos.

LUFTGESTÜTZTE SPITZENTECHNOLOGIE

Für diese Missionen nutzt der SGM hochauflösende Aeromagnetik-Technologie. Die H125 transportiert ein System zur Aufzeichnung aerogeophysikalischer Daten, das aus einer integrierten Multiparameterkonsole und speziellen externen Sensoren besteht. Die wichtigste Komponente ist der etwa 500 kg schwere Magnetsensor, der am Hubschrauber hängt und detaillierte Messungen der Intensität des Erdmagnetfeldes vornimmt. Dieses System erkennt Schwankungen, die durch Gestein und Gammastrahlung verursacht werden. Auf diese Weise kann das SGM Erzvorkommen von Eisen, Uran und seltenen Erden lokalisieren, Wassereinzugsgebiete abgrenzen und sogar kritische Verwerfungen erkennen, um künftige Katastrophen zu verhindern. Ohne die Flugfähigkeiten der H125 wäre diese Art der Datenerfassung nicht realisierbar.

HOCH UND HEISS – LEISTUNG UNTER EXTREMEN BEDINGUNGEN

„Die Einsätze finden in den Bergen und im Hochland statt, in großer Höhe und bei hohen Temperaturen (um die 40 °C) – also unter Bedingungen, die die Leistungskapazität der meisten Hubschrauber übersteigen. Die H125 mit ihrem Arriel-2D-Triebwerk verfügt über eine überlegene Leistungsreserve und kann somit auch in Luft mit geringerer Dichte, selbst zwischen Felsen und bei ...



▲ Die H125 kurz vor dem Start



▲ Luftaufnahme der H125 mit Schleppsystem



◀ Dokumentation der Ergebnisse



◀ Die H125 ist kompakt und beweglich genug, um überall landen zu können.



◀ Aus den erfassten Daten wird eine Karte erstellt



Die H125 kann schwere Bohrausrüstung auf Berggipfel transportieren.

„Dank seiner Effizienz bei hohen Temperaturen ist dieser Hubschrauber ideal. Wir müssen oft auf unebenem Gelände landen, und das gelingt immer sehr gut.“

HÉCTOR ALBA,
DIRECTOR OF GEOLOGICAL
OPERATIONS AT THE MEXICAN
GEOLOGICAL SURVEY

... großem Gefälle, sicher eingesetzt werden. Sie funktioniert ausgezeichnet“, erklärt José Sánchez, Pilot des SGM. „Dank seiner Effizienz bei hohen Temperaturen ist dieser Hubschrauber ideal. Wir müssen oft auf unebenem Gelände landen, und das gelingt immer sehr gut“, betont Héctor Alba, Leiter der geologischen Abteilung des SGM. Dank dieser Leistung ist die H125 ein echtes Arbeitstier, das auch schwere Bohrgeräte zu unzugänglichen Gipfeln transportieren kann, um dort Vorkommen zu untersuchen und deren Erschließungsfähigkeit zu bestimmen. „Durch den Einsatz der H125 können wir Kosten und natürlich auch Zeit bei der Erkundung der Gebiete sparen“, fügt er hinzu.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE NATIONALE ENTWICKLUNG

Für Flor de María Harp, Generaldirektorin des SGM, steht der Mehrwert im Mittelpunkt: „Ohne die Hilfe des Hubschraubers wäre es unmöglich,

das riesige Gebiet abzudecken, für das wir zuständig sind.“ Die Mission geht über den Bergbau hinaus; sie ist ein Instrument zur Raumplanung, da die Daten auch in die Landnutzungsplanung und Identifizierung geothermischer Gebiete einfließen und damit eine nachhaltige Nutzung der Ressourcen fördern. Dank ihrer Vielseitigkeit bieten die Hubschrauber auch eine schnelle Antwort auf Krisensituationen. Bei den Überschwemmungen im Oktober 2025 wurde die Flotte in Katastrophenschutzmissionen integriert und bewies, dass die für die Suche nach Mineralien erforderliche Flexibilität auch für die Rettung von Menschenleben entscheidend ist. Die seit einem halben Jahrhundert bestehende Zusammenarbeit zwischen SGM und Airbus sorgt dafür, dass alle aus der Luft gewonnenen Daten in die strategischen und wissenschaftlichen Entscheidungen für das Land einfließen. Mit der H125 richtet die mexikanische Wissenschaft ihren Blick nach oben, um ihre Wurzeln tiefer zu erforschen.



Die drei Prototypen der H140 beim Start in Donauwörth

DIE H140: LEISTUNG HOCH DREI

Ein Jahr nach der Vorstellung der H140 auf der Verticon 2025 setzt der Hubschrauber seine Erfolgsgeschichte fort – in kommerzieller Hinsicht ebenso wie auf dem Weg zur Zertifizierung oder bei der Erschließung neuer Marktsegmente. Dirk Petry, Head of Light Twin Helicopter Program, gibt einen Überblick über die neuesten Entwicklungen.

ARTIKEL — Jörg Michel

Die Flugtests der H140 sind in vollem Gange. Wo stehen wir aktuell im Zertifizierungsprozess?

DIRK PETRY: Unsere Flugtests verlaufen exakt nach Plan. Derzeit verfügen wir über drei Prototypen für unsere Flugkampagnen, wobei der dritte Prototyp (PT3) Ende 2025 seinen Erstflug absolviert hat. PT2 ist kürzlich von der Zertifizierungskampagne in Finnland und Norwegen zurückgekehrt. In Finnland brachten wir die H140 bei extrem niedrigen Temperaturen bis -40 °C an ihre Grenzen; in Norwegen konzentrierten wir uns auf die Motorluftansaugung bei starkem Schneefall. Kurz vor Weihnachten hatten wir alle drei Prototypen gleichzeitig in der Luft. Das war für das gesamte Team ein sehr emotionaler Moment! Inzwischen können wir eine beträchtliche Anzahl an Flugstunden vorweisen. Dieser Fortschritt beweist, welch großartige Arbeit unser kompetentes und ehrgeiziges Team leistet. Dass wir unseren Zeitplan so genau einhalten, ist auch deshalb bemerkenswert, weil die Entwicklung eines neuen Hubschraubers

äußerst komplex ist. Als Nächstes wird PT2 diesen Sommer zu „Hot & High“-Tests in die USA reisen. 2026 wird für uns ein „Jahr der Tests“ sein – nicht nur in Bezug auf die Prototypen, sondern auch wegen der vielen Komponenten- und Funktionsprüfungen in unseren Labors.

Es ist jetzt ein Jahr her, dass die H140 auf der Verticon vorgestellt wurde. Wie erfolgreich war die Markteinführung?

D.P.: Die Verticon 2025 war ein voller Erfolg! Bereits während der Messe haben wir mehr als 74 Kaufabsichtserklärungen erhalten, die in den vergangenen Monaten erfolgreich in feste Bestellungen umgewandelt werden konnten. Derzeit liegen wir bei über 100 Absichtserklärungen, davon sind 61 Verträge bereits fest abgeschlossen. Damit ist die H140 aktuell der erfolgreichste leichte zweimotorige Hubschrauber im Segment CS-27/ FAR 27 auf dem Markt. Anfangs lag der Schwerpunkt eindeutig bei der Luftrettung, doch inzwischen adressieren wir weitere



◀ Dirk Petry, Head of the H135 and H140 Program

„Damit ist die H140 aktuell der erfolgreichste leichte zweimotorige Hubschrauber.“

DIRK PETRY, HEAD OF THE H135 AND H140 PROGRAM



Höhentests in den Pyrenäen

Marktsegmente. Erste Bestellungen in den Bereichen Personentransport und Energieversorgung sind bereits verbucht und markieren den Beginn unserer Expansion in neue Märkte. Die Indienststellung des ersten Hubschraubers ist für das Jahr 2028 vorgesehen, und wir sind zuversichtlich, diesen Meilenstein zu erreichen.

Wie geht es Strategisch bei Design und Produktion weiter?

D.P.: Vor uns liegt eine sehr spannende Phase. Auf der diesjährigen Verticon präsentieren wir die ACH140 mit einem Kabinenmodell in Originalgröße und der neuen Innenausstattung der ACH-Linie. Das Konzept wird intern in enger Zusammenarbeit mit Kollegen von Airbus Helicopters Italia und führenden Zulieferern entwickelt, die besonders innovative und nachhaltige Materialien

und Designs einsetzen. Die H140 ist ein echter Mehrzweckhubschrauber. Nach der Luftrettung und dem privaten und geschäftlichen Personentransport nehmen wir daher als Nächstes die Segmente Öffentliche Sicherheit und Offshore ins Visier. Die Industrialisierung läuft bereits auf Hochtouren. Ein vierter Prototyp (PT4) wird derzeit in einer Serienproduktionsumgebung gebaut. Er befindet sich in der Sektionsmontage, wird in Kürze in die Endmontageüberführt und soll im kommenden Winter zum ersten Mal abheben. Auch die industrielle Produktion des ersten Serienhubschraubers ist bereits angelaufen. Diese fünfte H140 wird von Airbus Helicopters betrieben, um die Zertifizierung von Sonderausstattungen zu unterstützen. Besonders stolz macht mich, dass auch die erste H140 für einen Endkunden gerade in Produktion geht.

UNTER den Fittichen des Phoenix: VON BRANDBEKÄMPFUNG BIS NATURSCHUTZ

Der Betreiber Phoenix Heli-Flight mit Sitz in Fort McMurray in der kanadischen Provinz Alberta ist im Herzen eines der größten Erdölvorkommen der Welt im Einsatz: den Athabasca-Ölsanden. CEO Paul Spring erklärt, warum Phoenix seine Airbus-Hubschrauber dort für sehr unterschiedliche Missionen benötigt und welche Rolle das Unternehmen beim Erhalt der regionalen Artenvielfalt und beim Schutz der Bevölkerung spielt.

ARTIKEL—Ben Peggie

„Die Erschließung und Förderung von Öl- und Gasvorkommen hat hier natürlich hohe Priorität, aber es gibt auch riesige Nadelwälder“, so Spring. „Waldbrände mit einer Fläche von 200.000 bis 300.000 Hektar sind deshalb keine Seltenheit. Rund um die Ölsande findet viel Umweltüberwachung statt, denn Kanada ist ein großartiger Industriestandort, aber wir nehmen unsere Verantwortung für die Umwelt auch sehr ernst.“

Licht- und Schattenseiten der Natur

Der Naturschutz liegt Spring sichtlich am Herzen. Auf die Frage nach den Einsätzen, die ihm am liebsten sind, hat er deshalb auch sofort eine Antwort parat: „Mein persönlicher Favorit ist die Wildtierbeobachtung. Bei uns brütet zum Beispiel eine bedrohte Vogelart, der Schreikranich. Wir transportieren zwei Tierärzte, einen Vertreter von Parks Canada und zwei Wildtierbiologen zu den Jagd- und Brutgebieten. Wenn die Küken schlüpfen, werden sie eingefangen und mit einem Peilsender beringt, damit

sie, sobald sie flugfähig sind, per GPS geortet werden können. Im Herbst fliegen diese bedrohten Vögel nämlich in ihr Winterquartier nach Texas. Ohne die H125 wäre das alles nicht möglich. Wir müssen in extrem unwirtlichen Gegenden landen, in die sich sonst nie ein Mensch verirrt, in Sümpfen, unter sehr beengten Bedingungen. Die H125 ist der perfekte Hubschrauber dafür.“ Die örtlichen Gegebenheiten stellen das Phoenix-Team vor eine ganze Reihe von Herausforderungen. „Viele unserer Missionen sind sehr anspruchsvoll“, bestätigt Spring. „Wir müssen auf Eisschollen landen und Menschen mithilfe von Rettungsschwimmern aus dem Wasser holen. Aber am meisten gefordert sind wir bei der Brandbekämpfung.“ Spring betont, wie wichtig es ist, dass der Hubschrauber es dem Piloten ermöglicht, sich auf seine Aufgaben zu konzentrieren. „[Man ist] viele Stunden im Rauch unterwegs und muss auf Vieles achten. Gute Sicht ist für uns absolut entscheidend; wir brauchen große Oberlichter, Windschutzscheiben und Bodenfenster. Auch der Komfort ist

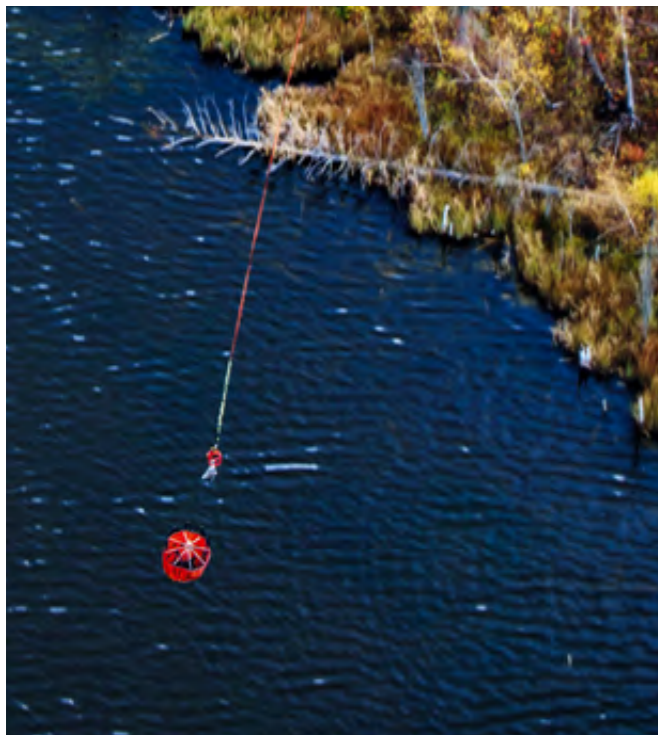
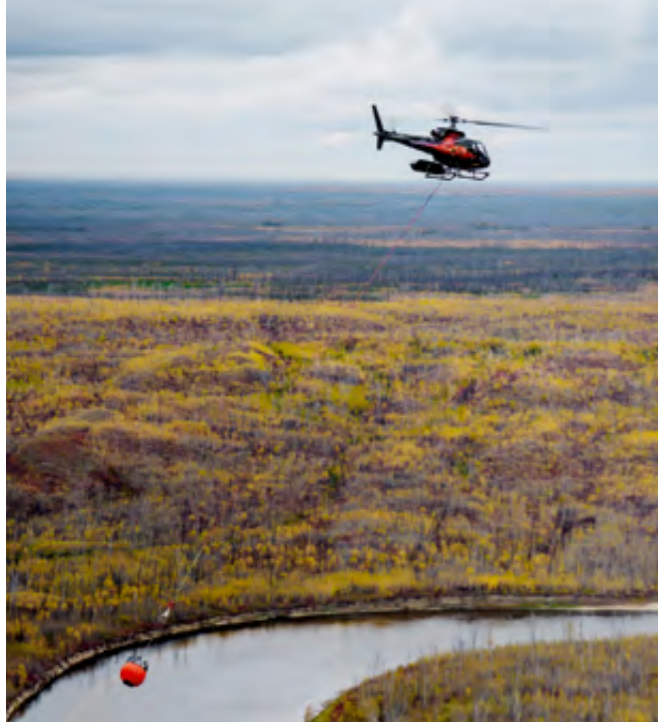


▲ Paul Spring, CEO of Phoenix Heli-Flight

„Wir müssen in extrem unwirtlichen Gegenden landen, in die sich sonst nie ein Mensch verirrt, in Sümpfen, unter sehr beengten Bedingungen. Die H125 ist der perfekte Hubschrauber dafür.“

PAUL SPRING, PDG DE PHOENIX HELI-FLIGHT

Die farbenfrohe Flotte von Phoenix Heli-Flight



... ein Faktor: Wenn man den ganzen Tag mit dem Löschwasserbehälter herumfliegt und alle zwei bis zweieinhalb Minuten einen Löschyklus durchführt, möchte man am Ende des Tages nicht völlig ausgelaugt sein – schließlich geht es am nächsten Tag weiter.“

Positive Wahrnehmung und Zukunftspläne

Spring ist stolz auf das, was Phoenix Heli-Flight für die lokale Bevölkerung leistet, und glaubt, dass die isolierte geografische Lage eine engere Bindung zwischen den Menschen und den Hubschraubern schafft, die sie regelmäßig im Einsatz sehen. „Ich denke, aufgrund der Tatsache, dass dies eine sehr abgelegene Gegend ist, gleichzeitig aber auch ein Schwerindustriestandort mit hohem Brandrisiko, wissen die Menschen um die Bedeutung von Hubschraubern. Sie sehen uns vom Auto aus, sie sehen uns, wenn sie in der Natur unterwegs sind, sie sehen, was wir alles für sie tun. Das wird von der Bevölkerung sehr geschätzt. [Wenn] jemand ein echtes Problem hat, sind wir sofort zur Stelle. Und wir sind froh, helfen zu können.“ Neben der Erweiterung der Flotte sieht Spring, wie viele andere auch, großes Potenzial im unterstützenden Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge. „Wir setzen im Such- und Rettungsdienst jetzt auch Drohnen ein. Nicht immer stehen alle benötigten Ressourcen zur Verfügung, und wir haben festgestellt, dass Drohnen eine wertvolle Hilfe sein können, wenn sie in der Nähe von Hubschraubern fliegen und mit ihnen zusammenarbeiten. Drohnen sind Teil unserer Zukunft.“ Mit einem breiten Spektrum an Missionen und einem riesigen und komplexen Einsatzgebiet, in dem der Schutz von Mensch und Natur an vorderster Stelle steht, ist Phoenix Heli-Flight gut aufgestellt, um eine Vorreiterrolle beim Einsatz von Teaming-Technologie einzunehmen.

▲ Auffüllen des Wasserbehälters

◀ Die Hubschrauber von Phoenix Heli-Flight fliegen zahlreiche Einsätze in Fort McMurray in der Provinz Alberta und sind für die lokale Bevölkerung sofort erkennbar.

▼ Brandbekämpfung mit dem Wasserbehälter ist die herausforderndste Aufgabe von Phoenix Heli-Flight.



„Sie sehen, was wir alles für sie tun. Das wird von der Bevölkerung sehr geschätzt. [Wenn] jemand ein echtes Problem hat, sind wir sofort zur Stelle. Und wir sind froh, helfen zu können.“

PAUL SPRING,
CEO OF PHOENIX HELI-FLIGHT

▲ Die isolierte geografische Lage schafft eine Beziehung zwischen den Menschen und „ihren“ Hubschraubern.

„Das letzte Urgestein“

Flugsanitäter Jim Laird und Flugkrankenschwäger Ron Dotson blicken auf eine fast vierzigjährige Tätigkeit für HealthNet Aeromedical Services und mehr als 5.000 Einsätze zurück. Wir würdigen das lebenslange Engagement zweier bemerkenswerter Menschen.

ARTIKEL — Heather Couthaud



Das Motto von West Virginia, Montani Semper Liberi (Bergsteiger sind immer frei), ist eine Hommage an die Lust am Abenteuer – und ein passender Wahlspruch für die furchtlosen Pioniere, die 1986 das erste Luftrettungsprogramm des US-Bundesstaates ins Leben riefen. „Ich fing mit dem Fliegen an, als das Programm gerade startete. Damit bin ich sozusagen das letzte Urgestein“, sagt Jim Laird, Flugsanitäter bei HealthNet, einem gemeinnützigen Anbieter von Flug- und bodengebundenen Transportdiensten für Intensivpatienten. Der erfahrene Luftretter erinnert sich noch gut an den Tag, als sich das West Virginia University Hospital und das Charleston Area Medical Center zusammenschlossen und gemeinsam zwei Hubschrauber des Typs H125 „A-Star“ in Betrieb nahmen. Das Konzept war so neu, dass die Crew

beim ersten Einsatz „erst einmal ein Krankenhaus finden musste, bei dem wir landen konnten“, so Laird. Der mittlerweile pensionierte Flugkrankenschwäger Ron Dotson war fast genauso lange für HealthNet tätig. Die anerkennenden Worte seiner Kollegen sprechen für sich: „Ich möchte Ihnen dafür danken, dass Sie in den 80er Jahren einer meiner ersten Mentoren bei der Harrison County Emergency Squad waren“, schrieb beispielsweise Flugsanitäter Carlton Burkhammer (inzwischen ebenfalls im Ruhestand) zu Dotsons Pensionierung im Jahr 2023.

Vom Neuland zum ausgereiften Konzept

„Bis sich die Luftrettung etabliert hatte, dauerte es eine Weile, weil die Menschen nicht daran gewöhnt waren und West Virginia auch kein einfaches Gebiet

zum Fliegen ist“, erklärt Laird. Dicht besiedelte Städte wechseln sich ab mit ländlichen Regionen, und das bergige Terrain der Appalachen und Allegheny Mountains beschert dem Bundesstaat eine durchschnittliche Höhe von 430 Metern über dem Meeresspiegel. Das Wetter dort kann sich innerhalb weniger Minuten ändern. Heute werden alle Einsätze von erfahrenen Piloten geflogen. Sie sind mit den Herausforderungen der Hubschrauber-Luftrettung (HEMS) ebenso vertraut wie die Flugkrankenschwäger und -sanitäter in der Kabine mit der gesamten Bandbreite medizinischer Notfälle, vom Herzstillstand bis zur Intubation. „Als wir anfangen, hatten wir gerade mal sechs Wochen Zeit, um von den Ärzten zu lernen und das Gelernte auf den Hubschrauber zu übertragen“, sagt Laird. „Beatmungsgeräte wurden damals noch nicht verwendet, heute schon. Ich hatte das Glück mitzuerleben, wie neue Technologien eingeführt wurden. So konnte ich mich rasch auf Veränderungen einstellen.“

Moderne Flotte

Die HealthNet-Flotte ist im Laufe der Jahre von damals nur zwei H125 auf inzwischen acht H135 und zwei H145 an insgesamt acht Stützpunkten gewachsen.



▲ HealthNet betreibt acht H135 und zwei H145 (nicht abgebildet).

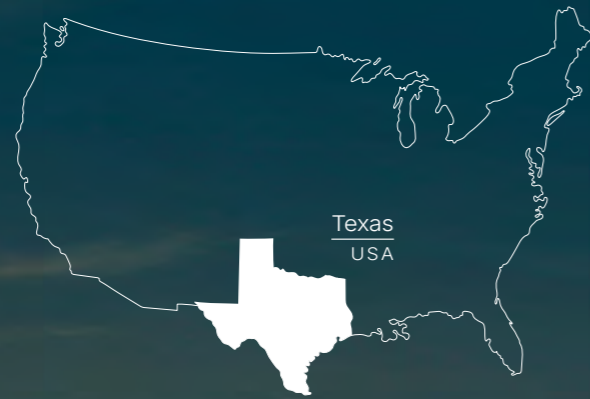


Im September 2025 nahm HealthNet die erste von fünf neuen, hochmodernen H135 in Empfang. Der speziell für HEMS-Einsätze ausgestattete Hubschrauber ist für das Instrumentenflugverfahren (IFR) zertifiziert, was für noch mehr Sicherheit sorgt.

„Früher sah das Sicherheitsprogramm vor, dass jedes Mal das gleiche Protokoll befolgt werden musste. Dann entwickelte HealthNet das Konzept der ‚Just Culture‘, bei dem es prinzipiell jedem erlaubt ist, den Flug abzubrechen, sobald ein Risiko erkannt wird“, erklärt Laird. Von den Besatzungen wird einiges verlangt: Für HealthNet müssen sie ein Überlebenstraining absolvieren und für den Flugbetreiber Air Methods alle drei Monate eine Schulung durchlaufen. Laird sieht das positiv: „Es hat sich im Laufe der Zeit viel weiterentwickelt, damit alle erfolgreich sein können.“ Die H135 ergänzt die Flotte nicht nur durch marktführende Sicherheitstechnik, sondern auch durch eine ausgereifte medizinische Konfiguration. Die zweiflügelige Hecktür und die große Kabine ermöglichen das Verladen und Transportieren von Neugeborenen, Kindern und Erwachsenen mit Hochrisikoprofil unter intensivmedizinischer Betreuung. Zur medizinischen Ausrüstung gehören Blut- und Plasmavorräte, Antibiotika, Monitore und Beatmungsgeräte, Infusionspumpen und Ultraschallgeräte. „Der Hubschrauber ist für die Patientenversorgung ausgelegt. Die Sitze sind optimal angeordnet und die Ausrüstungsgegenstände so platziert, dass jeder Handgriff sitzt“, so Laird. Sein Rat an die nächste Generation von Rettungssanitätern? „Wie erfolgreich Sie sind, hängt einzig und allein davon ab, wie viel Sie zu geben bereit sind. Der beste Tag meines Lebens war der, an dem ich einem Patienten wiederbegegnete, der an bei uns einen Herzstillstand erlitten hatte. Ich winkte ihm zu – und er zeigte mir den Mittelfinger, weil ich derjenige war, der ihm sieben Stromstöße verpasst hatte. Und dann grinste er über das ganze Gesicht.“

◀ Eine H135 im Anflug auf ein Krankenhaus

▲ Eine H135 von HealthNet am Himmel über West Virginia



Sturzflut IN TEXAS: ein Rückblick

Anlässlich der Rekordüberschwemmungen in Nordkalifornien zum Jahreswechsel 2025–2026 wirft Rotor einen Blick zurück auf die Sturzflut vom 4. Juli 2025 in Kerrville, Texas, bei der eine Hubschrauberbesatzung der Küstenwache Dutzenden Menschen das Leben rettete.

ARTIKEL — Heather Couthaud

„Am meisten beeindruckt hat mich der starke Zusammenhalt Gemeinschaft“, sagt Seth Reeves, Oberstabsgefreiter (Petty Officer 3rd Class) der US-Küstenwache, fast sechs Monate nach den schrecklichen Überschwemmungen, die im texanischen Hill Country zahlreiche Menschenleben forderten. Die Flut überrollte die Region mit einer Heftigkeit, die einmal mehr zeigte, welche furchterregende Kraft die Natur entwickeln kann. In Kerrville verwandelten starke Regenfälle in den frühen Morgenstunden des 4. Juli den normalerweise gemächlich fließenden Guadalupe River innerhalb kürzester Zeit in einen reißenden Strom, der über die Ufer trat und die angrenzenden Gemeinden wie aus dem Nichts traf. Bei Tagesanbruch wurde klar, dass Evakuierungen nur noch aus der Luft möglich waren. Die Wassermassen hatten Fahrzeuge mitgerissen und Straßen und Brücken unpassierbar gemacht. Trotz Regen und Wind starteten Hubschraubereinheiten mehrerer Behörden – darunter auch eine in Corpus Christi stationierte MH-65 der US-Küstenwache –, um die Menschen zu retten, die vom Wasser eingeschlossen waren. Die vierköpfige MH-65-Crew rettete 15 Jugendlichen im Camp Mystic das Leben. 169 weitere Personen wurden auf andere Hubschrauber verteilt.

Weiterfliegen oder umkehren?

Schon der Weg zum Einsatzort erforderte größte Anstrengungen. Flugkapitän Lt. Ian Hopper, Co-Pilot Lt. Blair Ogujiofor, Rettungsschwimmer Oberstabsgefreiter (Petty Officer 3rd Class) Scott Ruskan und Flugmechaniker Seth Reeves trafen in Kerrville auf so extremes Wetter, dass sie 45 Minuten in einer Warteschleife fliegen mussten, bevor sie schließlich zu einem anderen Flughafen umgeleitet wurden, wo sie auftanken und sich neu formieren konnten. Ein weiterer Versuch folgte. Hopper erklärt: „Ich saß am Steuer. Blair Ogujiofor kümmerte sich um die Kommunikation und Hinderniserkennung. Scott Ruskan hatte sein Wetterradar eingeschaltet, sodass Blair und ich nicht nach unten schauen mussten. Und Seth Reeves versuchte, mithilfe von Google Maps den Weg zum Camp Mystic zu finden.“ Doch das Unwetter machte eine weitere Zwangspause nötig, bevor der Sturm endlich etwas abflaute. Zu diesem Zeitpunkt wurde die MH-65-Crew beauftragt, gemeinsam mit anderen Hubschraubern, darunter einem der Armee, Einsätze im Gebiet von Camp

Mystic zu fliegen. Hopper beschreibt den Formationsflug zum Camp als „die schwierigste Etappe. Alle zwei Minuten, Anhöhe für Anhöhe, stellte sich erneut die Frage, ob wir weiterfliegen oder umkehren. Um nicht wieder in IIMC [Inadvertent Instrument Meteorological Conditions – unbeabsichtigte Instrumentenflugbedingungen] zu geraten, mussten wir die Geschwindigkeit drosseln (etwa 45 bis 50 Knoten). Da wir gerade getankt hatten, in größeren Höhen unterwegs waren und es zudem sehr warm und feucht war, mussten wir zeitweise 90 % Drehmoment aufbringen, um auf die nötige Höhe zu kommen, aber trotzdem unter der Wolkendecke zu bleiben. Und als wir schließlich am Camp ankamen, erhielten wir vom TCAS eine Kollisionswarnung nach der anderen.“

Triage im Sturm

Zu diesem Zeitpunkt befanden sich bereits etwa ein Dutzend große und kleine Hubschrauber in der Gegend. Hopper beschloss daher, auf einer etwas weiter nördlich gelegenen Piste zu landen. Dort wurde Treibstoff verbrannt, um die MH-65 für den zur Rettung notwendigen Schwebeflug außerhalb des Bodeneffekts (Hover Out of Ground Effect – HOGE) vorzubereiten. „Wir flogen in ein uns völlig unbekanntes Gebiet mit ganz neuen Geländebedingungen, vielen Anhöhen mit Türmen darauf und einer ziemlich niedrigen Wolkendecke“, so Hopper. „Die Landezonen waren vollkommen neu und ließen sich nur im Schwebeflug erreichen. Das TCAS schlug ständig Alarm, und auch die Kommunikation spielte verrückt. (...) Seth Reeves ließ sich davon aber nicht beirren und brachte sie [die Camper] sicher in der Kabine unter, obwohl nicht genügend Sicherheitsgurte für alle vorhanden waren.“ Ruskan entschied sich, bei den Überlebenden zu bleiben, um als leitender Ersthelfer vor Ort die Verladung in andere Hubschrauber zu koordinieren. Hopper suchte nach der ersten Aktion eine andere Landezone aus, deren Boden für größere Hubschrauber zu weich gewesen wäre. Dort wurden innerhalb von 3,5 Stunden drei weitere Gruppen von Campern aufgenommen, bevor der Pilot zu Ruskan zurückkehrte und den 7,5 Flugstunden langen Einsatztag beendete. Für ihre außerordentlichen Leistungen wurden Hopper und Ruskan mit dem „Distinguished Flying Cross“ und Ogujiofor und Reeves mit der „Air Medal“ ausgezeichnet.



◀ Eine Dauphin der US-Küstenwache

▲ Ein Besatzungsmitglied an der Winde. Für die Rettung von 15 Jugendlichen und die Verteilung von 169 Menschen auf weitere Hubschrauber wurden Crews der US-Küstenwache mit Ehrenmedaillen ausgezeichnet.



LEISTUNGSRESERVEN IN BRENZLIGEN SITUATIONEN

HeliCarrier, ein Betreiber mit Sitz in Québec, setzt seine Super-Puma-Flotte zur Bekämpfung von Waldbränden ein. Unternehmenschef Frédéric Carrier erklärt, warum der Hubschrauber auch bei anspruchsvollen Einsätzen und hohen Temperaturen noch volle Leistung bringt.

ARTIKEL — Ben Peggie

▲ Die Motorleistung der Super Puma unter „Hot & High“-Bedingungen macht sie zum idealen Hubschrauber für die Brandbekämpfung.

Auf die Frage, bei welchen Missionen sich die Super Puma in seinem Unternehmen am eindrucksvollsten bewährt, antwortet Fred Carrier ohne zu zögern: „Brandbekämpfung und Bauarbeiten. Weil sie leistungsstark, zuverlässig, einfach zu bedienen und sehr schnell einsatzbereit ist.“

Zuverlässige Performance

Carrier Begeisterung für den Hubschrauber ist offensichtlich. Er führt die hohe Performance der Super Puma bei Lösch- und Seilrettungseinsätzen auf die Konstruktion des Motors zurück. „Warum ich die Super Puma so gerne fliege? Wegen dieser Airbus-Mentalität, die überall noch Reserven lässt. So hat man immer alles, was man braucht, und kann sicher sein, dass die Leistung stimmt.“ Fachleute sprechen in diesem Zusammenhang auch von einer „derated engine“, also einem Motor, der deutlich mehr Leistung erzeugt, als es die Konstruktionsgrenzen unter Normalbedingungen (Meereshöhe, niedrige Außentemperatur) zulassen. Das System erlaubt es dem Piloten jedoch nicht, unter diesen Bedingungen das gesamte Leistungspotenzial des Motors auszuschöpfen. Was nach einer Einschränkung klingt, bietet tatsächlich Vorteile: An heißen Tagen oder in großer Höhe verfügt der Motor der Super Puma über zusätzliche Kapazität, um die maximal zulässige Leistung zu halten, während es bei schwächeren Motoren unter Umständen zu einem Leistungsabfall kommt. Diese Leistungsreserve unter „Hot & High“-Bedingungen zahlt sich insbesondere bei der Brandbekämpfung und anderen hoheitlichen Aufgaben aus. Piloten können sich unabhängig von den Betriebsbedingungen auf die konstante Leistung der Super Puma verlassen. Und sie können sicher sein, dass der Motor auch bei speziellen Manövern während des Einsatzes nicht in die Knie geht, da er nicht an seine thermische Grenze gebracht wird.

Sofort einsatzbereit

Der Betrieb unterhalb der maximal zulässigen Temperatur reduziert den Verschleiß, verlängert die Wartungsintervalle und erhöht somit die Verfügbarkeit des Hubschraubers erheblich. Für Carrier liegt darin eine weitere Stärke der Super Puma: Sie ist sofort einsatzbereit, wenn sie gebraucht wird, insbesondere bei Auslandseinsätzen, die einen wichtigen Teil des Geschäfts von HeliCarrier ausmachen. Hinzu kommt, dass die Super Puma aufgrund ihrer hohen Performance schnell und störungsfrei ihren Einsatzort erreicht. „Sie ist schnell beim Start und schnell in der Luft“, so Carrier. „Lange

Überführungsflüge, zum Beispiel nach Chile, werden durch den Autopiloten erleichtert, und weil die Super Puma als Offshore-Hubschrauber ausgelegt ist, können wir sie super schnell und einfach auf die Reise schicken. Gute Reichweite, gute Ausdauer, gute Geschwindigkeit.“

Platz für Personal

Carrier verweist auf eine weitere Stärke der Super Puma: Sie ist ein Hubschrauber der Standardkategorie. „Ich bin ein großer Fan dieser Kategorie, denn es ist immer von Vorteil, wenn man mit einem Hubschrauber auch Passagiere transportieren kann.“ Damit hebt sich die Super Puma von einigen anderen schweren Hubschraubern ab, die im hoheitlichen Bereich eingesetzt werden. HeliCarrier kann beispielsweise Feuerwehrleute für logistische Aufgaben oder zur Evakuierung von Menschen mitnehmen und verfügt somit über einen weiteren wichtigen Vorteil bei der Brandbekämpfung. Angesichts so vieler überzeugender Eigenschaften überrascht es nicht, dass Carrier nicht vorhat, das Einsatzprofil seiner Super Pumas radikal zu ändern – schließlich weiß das Unternehmen, was es an seiner Flotte hat. „Das Kerngeschäft von HeliCarrier sind Bauarbeiten, die Wartung von Stromleitungen und die Brandbekämpfung, und in den nächsten fünf Jahren werden wir weiterhin das tun, was wir seit 15 Jahren am besten können. Genau das, was wir jetzt tun.“



Eine Super Puma leert ihren Wasserbehälter über einem Brandgebiet.



Immer in Bereitschaft: die Super Puma von Heli-Carrier

airbus.com



Im Team zu
maximaler Missionsfähigkeit.

Airbus.
Made to matter



AIRBUS