

N°141 - ABRIL 2026

# ROTOR

## Helicópteros y tripulaciones listos para salvar

SALVAR A SU LADO P.04

## H145: cuando el tiempo es vida

SALVAR A SU LADO P.14

## Salvar vidas a más de 6.000 metros

SALVAR A SU LADO P.18

## La polivalencia en el ADN del rescate en México

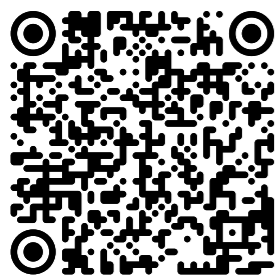
SALVAR A SU LADO P.22

AIRBUS

-  Para más información  
[www.airbus.com/Helicopters](http://www.airbus.com/Helicopters)
-  Siguenos en  
facebook/AirbusHelicopters
-  Siguenos en  
twitter/AirbusHeli
-  Siguenos en  
linkedin/AirbusHelicopters
-  Siguenos en  
youtube/AirbusHelicopters



¿Quieres recibir Rotor Magazine directamente en tu email? **Subscríbete aquí:**



N° 141 - APRIL 2026

**Directora de Comunicación:** Jennifer Newlands. **Redactor jefe:** Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com). **Diseñadores:** Jérôme Deulin. **Créditos de las fotos:** Airbus Helicopters; Claes Axstal; Célian Bauduin; Dianne Bond; Ned Dawson; HealthNet; Helibras; HeliCarrier; Airbus Helicopters; Precision Helicopters; HeliStar; FAE; Stephane Kervala; Ana Molina; Camille Moirenc; Anthony Pecchi; Delphine Prevot; Mike Reyno; Servicios Aéreos Los Andes; Olivier Tomas; Cara Irina Wagner; Derechos Reservados. **Traducción:** Airbus Translation Services. **Edita: la nouvelle.** Copyright Airbus Helicopters 2026, todos los derechos reservados. El logo y los nombres de sus productos y servicios son marcas registradas de Airbus Helicopters.

**04**  
SALVAR A SU LADO  
**Helicópteros y tripulaciones listos para salvar**

**22**  
SALVAR A SU LADO  
**La polivalencia en el ADN del rescate en México**

**24**  
SALVAR A SU LADO  
**El mando en femenino**

**26**  
SALVAR A SU LADO  
**Ayuda aérea en las inundaciones de Texas**

**28**  
SALVAR A SU LADO  
**El cóndor de los Andes**

**30**  
SALVAR A SU LADO  
**Potencia de sobra: los Super Puma de HeliCarrier están siempre a la altura**

**32**  
SALVAR A SU LADO  
**Un millón de razones para volar**

**34**  
EXPLORANDO IDEAS  
**El H140 a la tercera potencia**

**36**  
EXPLORANDO HORIZONTES  
**EL escáner aéreo de México**



**Alberto Duek,**  
VP Head of Latin America  
at Airbus Helicopters

# NUESTRA MISIÓN ES SER EL SOCIO FIABLE QUE USTEDES NECESITAN EN ESTE CONTEXTO INCIERTO

Las tripulaciones operan hoy en un escenario de complejidad sin precedentes en América Latina. La inestabilidad geopolítica global se suma a un desafío climático cada vez más extremo que exige una respuesta inmediata ante incendios, inundaciones, huracanes o traslados médicos críticos. En este contexto de alta volatilidad, la confianza de nuestros operadores en la fiabilidad de sus plataformas y en la solidez del soporte que les brindamos debe ser absoluta. Esa confianza es el motor que nos impulsa en Airbus Helicopters. Con 48 años de presencia en la región y siendo el único fabricante con producción industrial local, entendemos que nuestra misión es ser el socio fiable que ustedes necesitan en este contexto incierto. Entendemos que, en un periodo de realineamiento geopolítico y amenazas climáticas impredecibles, sus helicópteros y UAS deben ser tan adaptables como incierto es el entorno. Por ello, nuestra filosofía ha evolucionado: ya no entregamos solo plataformas individuales, sino sistemas integrados diseñados para operar en el complejo espacio híbrido donde las fronteras entre

lo civil y lo militar se desdibujan. Nuestra gama de doble uso no es una solución genérica, sino una caja de herramientas modular que permite adaptar o combinar misiones para asegurar el mejor resultado posible en la geografía tan variada de nuestra región, desde las altitudes andinas hasta las selvas tropicales. Al integrar a los operadores en la fase de diseño, garantizamos que cada avance en aviónica o conectividad no sea solo una mejora técnica, sino una respuesta directa a su necesidad de mantener la superioridad operativa y la máxima disponibilidad de sus aeronaves. En esta edición de FIDAE 2026, celebramos 25 años de operaciones en Chile, un país donde nos sentimos en casa y donde reafirmamos nuestro compromiso con el desarrollo regional. Nuestra apuesta por la transferencia de tecnología y el fortalecimiento del talento local es lo que nos permite asegurar que, ante cualquier reto futuro, la excelencia técnica estará siempre a su alcance. Estamos aquí para consolidar un liderazgo que se traduce en cercanía y en la garantía de que Airbus volará a su lado en cada nueva misión.

# HELICÓPTEROS Y TRIPULACIONES

*Las tripulaciones de helicóptero tienen que estar preparadas a cualquier hora, de día o de noche. Ya se trate de impedir que una chispa acabe provocando un infierno, de rescatar a personas aisladas por inundaciones o de trasladar a un paciente al hospital a tiempo, cada segundo puede ser vital. Cuando hay vidas en juego, quienes responden a la llamada están siempre en alerta y necesitan saber que sus helicópteros están tan preparados como ellos.*

ARTÍCULOS—Renata Ahumada, Belén Morant y Ben Peggie

## LISTOS PARA SALVAR

# DISEÑAR LA FIABILIDAD EN TIEMPOS CONVULSOS

*Will Sampson, VP y Head of Market Operations de Airbus Helicopters, explica por qué los helicópteros de la compañía están siempre listos para prestar un servicio decisivo a las personas a las que protegen.*

ARTÍCULO — Ben Peggie

“En 2026, el mundo es un lugar complejo para todos, desde quienes toman decisiones en los gobiernos hasta los ciudadanos de a pie”, afirma Will Sampson. “Y nuestro trabajo en Airbus Helicopters consiste en colaborar tanto con las autoridades que intentan gestionar esta situación como con los operadores que protegen a la población y salvan vidas”. Para Sampson, el contexto actual de inestabilidad va más allá de la mera tensión, y evoluciona con tal rapidez que la propia naturaleza del conflicto resulta cada vez menos nítida. “El panorama de amenazas está evolucionando tan deprisa, que la tradicional división entre guerra y paz es cada vez más porosa”. Según Sampson, en este periodo de realineamiento geopolítico, los recursos tienen que adaptarse con la misma rapidez con la que cambian las amenazas.

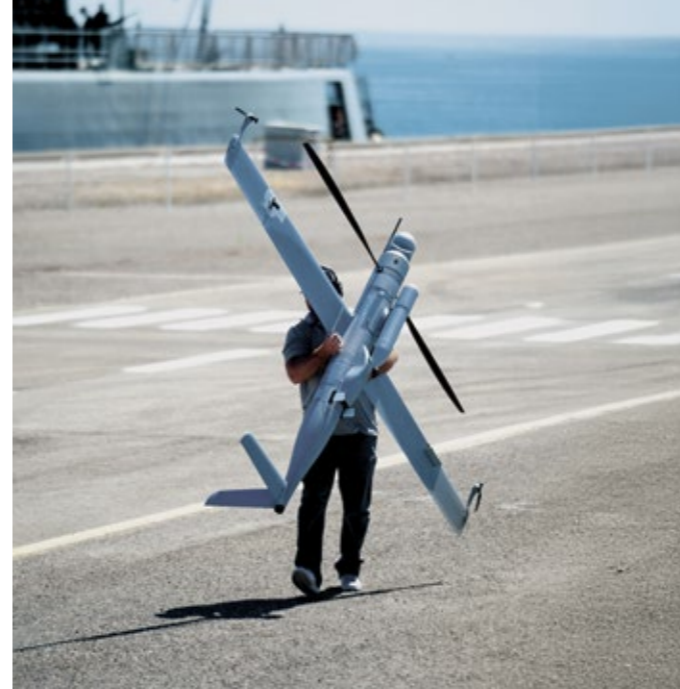


▲ *William Sampson, Vice President Head of Market Operations de Airbus Helicopters*

## SOLUCIONES PRECISAS PARA UN MUNDO DIFUSO

Lo que no ha cambiado es la función de los helicópteros. “Nuestros operadores trabajan para prevenir y solucionar problemas”, explica Sampson. “Si surge una situación que no puede prevenirse, el objetivo pasa a ser proteger a los ciudadanos. Y, por último, cuando se produce una catástrofe, y los desastres naturales son cada vez más frecuentes, los helicópteros suelen ser los primeros en responder: rescatan a las personas afectadas, llevan suministros esenciales y ponen en marcha las primeras labores de reconstrucción y recuperación”. Los operadores de helicópteros siempre se han enfrentado a las situaciones más difíciles.

► *Los helicópteros deben ser capaces de operar en el bello, pero accidentado, territorio de Chile.*



◀ *Flexrotor: ligero, pero tecnológicamente avanzado*

*a su lado*

Sin embargo, ahora, señala Sampson, está menos claro si la responsabilidad de una misión recae en un operador civil o militar. “Esta zona gris entre los dos ámbitos, llámémosla ‘espacio de guerra híbrida’, es donde el helicóptero resulta más crítico”. Sampson afirma que este es un factor que explica el creciente éxito comercial de la gama de helicópteros y sistemas aéreos no tripulados de uso dual de Airbus. Cuando los límites entre operaciones civiles y militares se difuminan, se necesitan aeronaves capaces de responder con solvencia en ambas. La filosofía de diseño de Airbus garantiza que sus helicópteros incorporan la tecnología necesaria para estar listos conforme evolucionan las misiones. Además, Sampson afirma que la gama dual no es una solución generalista que resuelve razonablemente operaciones muy distintas. Al contrario, estas soluciones pueden adaptarse o combinarse, no solo para cumplir la misión, sino para lograr el mejor resultado posible. “Solo los helicópteros reúnen todas esas capacidades, por eso resultan especialmente adecuados para estas operaciones de protección”.

## MÁS ALLÁ DEL HORIZONTE

Que toda la gama de uso dual de Airbus sea modular, y por tanto flexible, ayuda a que sus helicópteros puedan adaptarse a misiones muy distintas. Pero esa no es la única clave. Sampson señala la estrategia de innovación de la compañía como otro de los factores que explican la superioridad operativa de sus helicópteros. Gracias a ella, la evolución del producto se ajusta perfectamente a lo que necesitan los clientes. En particular, destaca el giro reciente hacia soluciones pensadas para responder a los muchos problemas imprevisibles con los que se encuentran los operadores, en lugar de centrarse solo en mejoras o ganancias de eficiencia. “Diseñamos y suministramos aeronaves concebidas para funcionar como un sistema al servicio de las necesidades del cliente, no como plataformas aisladas”. Para Sampson, esta filosofía se aprecia con especial claridad en los helicópteros más recientes de Airbus. Buena muestra de ello es la evolución al H140 desde el H160, ya un salto generacional en innovación respecto a sus antecesores. “A partir de la experiencia acumulada con el H160, en el H140 incorporamos a nuestros operadores a la fase de diseño y conceptualización ...





◀ El H145 de la Policía de Baviera cuenta con un sistema de misión de nueva generación.



◀ El H160 ha marcado un nuevo estándar en el diseño de helicópteros.

... para crear desde el principio una aeronave preparada para la misión. Es decir, una aeronave pensada no solo para una misión concreta, sino también para evolucionar hacia otros segmentos de misión mediante un programa de desarrollos". Y no se trata solo de los modelos más recientes. El sistema de misión del H145 se ha mejorado recientemente para la Policía de Baviera, lo que amplía el tipo de operaciones policiales en las que puede intervenir este helicóptero. Sampson cree que helicópteros como el H145 y el H160, con capacidades de vigilancia de nueva generación y una conectividad reforzada, suponen un salto adelante en conocimiento de la situación, al ofrecer una visión del escenario operativo como nunca antes. La aviónica también evoluciona de forma constante y, según Sampson, esta estandarización no solo refuerza la seguridad, sino también la eficacia en misión: reduce la carga de trabajo y permite que los pilotos se concentren en la misión, no en el pilotaje. Sampson subraya que Airbus trabaja en dos frentes: mejorar el producto y el sistema. "Nuestra hoja de ruta de innovación amplía las capacidades de nuestros operadores

y hace que sus aparatos resulten cada vez más útiles en operación y más eficientes en costes. La evolución de nuestro producto no se limita a los sistemas de misión, también alcanza a la arquitectura misma de la aeronave".

### LIDERAR LA INTEGRACIÓN

Sampson ve claramente el papel de los sistemas aéreos no tripulados en las misiones civiles y paraestatales. Destaca la responsabilidad que tienen empresas consolidadas como Airbus a la hora de trasladar estas soluciones al mercado. El valor de los sistemas aéreos no tripulados de Airbus reside en que se trata de una tecnología sofisticada, robusta y fiable, capaz de tener un impacto operativo real, y no de una tecnología concebida principalmente para crecer rápido y permitir que sus promotores hagan caja. "La seguridad pública no es un producto 'disruptivo' para mejorar el balance de una empresa de Silicon Valley, es una misión de alto riesgo que exige el sello de calidad y fiabilidad que solo proporcionan décadas de experiencia sobre el terreno". Sampson también cree que la cooperación



de estos recursos con helicópteros tripulados reforzará la labor de los operadores civiles y paraestatales. "El verdadero potencial y el auténtico beneficio para nuestras sociedades está en combinar helicópteros y drones con capacidades de misión distintas y complementarias... Me parece una solución que puede cambiar las reglas del juego y que aportará muchas ventajas". Además de la responsabilidad social que implica introducir nuevas tecnologías, Sampson considera que la madurez industrial y de diseño de Airbus le otorga ventajas frente a un grupo fragmentado de startups y competidores en un ámbito ya saturado. El año pasado, Airbus presentó HTeaming, que permite a los operadores controlar un UAS desde una tableta de misión.

### EL BANCO DE PRUEBAS DE LAS LATITUDES EXTREMAS

Para muchos profesionales vinculados al sector del helicóptero, el gran hito del año es FIDAE, y a Sampson le entusiasma lo que representa este salón en Santiago de Chile. Sampson afirma que el continente americano es, en sí mismo, un banco de pruebas definitivo para los helicópteros, pero destaca que América Latina presenta desafíos únicos donde las misiones de seguridad pública y respuesta a catástrofes se desarrollan en entornos de una diversidad enorme. "Desde la densidad de la selva hasta las operaciones en los Andes o la Patagonia, este escenario exige una fiabilidad absoluta", explica. Sampson está especialmente interesado en la oportunidad que ofrecen estos salones para recibir el feedback directo de los operadores que se enfrentan a retos críticos como el control fronterizo o la lucha contra el crimen organizado. La propuesta de nuestro interlocutor es centrarse en lo que Airbus puede hacer mejor por sus clientes de la región, ya sea en cuanto al desarrollo de productos o la disponibilidad de las aeronaves. "Poniéndonos en el lugar de los usuarios, ¿qué necesitan para hacer su trabajo de forma más eficiente y fiable en estas geografías? ¿Cómo adaptamos nuestras aeronaves y nos aseguramos de que siguen evolucionando para conseguirlo?".

◀ El H140, durante sus pruebas en clima frío



# FLEXROTOR: VIGILANCIA NOCTURNA PARA LAS "TRES D"

*Precision, con sede en Oregón (EE.UU.), fue una de las primeras empresas en adoptar la plataforma Flexrotor ya en 2014. Aunque su CEO, David Rath, imagina un futuro de integración transparente con recursos tripulados, hoy la aeronave actúa como un vigilante incansable desde el aire que realiza las misiones "Dull, Dirty, and Dangerous" (monótonas, sucias y peligrosas) por la noche, cuando la mayor parte de los bomberos descansa tras un largo día.*

ARTÍCULO—Ben Peggie y Kelsey Young

Precision Helicopters utiliza aparatos H215 Super Puma y H125 para las misiones de extinción de incendios más críticas, y la carga de trabajo no deja de aumentar. "El sector de la extinción de incendios ha crecido muchísimo en los últimos quince años", explica Rath. "Los contratos que antes eran de treinta días ahora se prolongan cuatro o cinco meses. Al crecer el riesgo de incendio, este tipo de misiones son cada vez más tareas para todo el año en EE.UU." Para responder a esta demanda, Precision ha introducido el Flexrotor —un sistema aéreo no tripulado (UAS) de despegue y aterrizaje vertical (VTOL)— en un contrato federal de alta exigencia. Es una de las dos únicas empresas participantes en el contrato del Departamento de Interior de EE.UU. para cartografía aérea de larga duración bajo

demanda. Precision mira ahora hacia el futuro y contempla ofrecer una disponibilidad continua de entre 90 y 120 días, en lugar del antiguo modelo de activación en caso de necesidad, que a menudo dejaba recursos sin desplegar en momentos críticos.

## CARTOGRAFÍA DE PRECISIÓN SIN VISIBILIDAD DIRECTA

Los incendios forestales evolucionan de forma tan imprevisible como destructiva. Matt Parker, presidente de Uncrewed Business en Precision, está convencido de que el Flexrotor ofrece la robustez necesaria para complementar a las aeronaves tripuladas. "Esta tecnología lleva décadas proporcionando inteligencia en tiempo real a nuestras Fuerzas Armadas desplegadas en el extranjero. Ha llegado el momento

*El Flexrotor despegó en vertical...*

de ofrecer esas mismas capacidades a nuestras brigadas de bomberos". Según el perfil habitual de misión, el Flexrotor despegó al anochecer para sobrevolar el perímetro del incendio. El equipo trabaja con un especialista geoespacial del Gobierno y utiliza señales de vídeo con referencias GPS para seguir la expansión de la superficie afectada e identificar objetivos de alto valor, como infraestructuras críticas, que los equipos terrestres pueden proteger seguidamente.



▲ Rath y Parker con su primer Flexrotor

## COMPROBACIÓN TRAS LA CONTENCIÓN

La dificultad más técnica no consiste en localizar el incendio principal, ya que los satélites pueden observar el humo, sino identificar los puntos calientes que quedan ocultos a continuación. "Esos puntos calientes son los focos que los bomberos deben atacar para evitar que desencadenen otro gran incendio", apunta Parker. Estas exploraciones por infrarrojos resultan esenciales para impedir una reactivación catastrófica como la del incendio Carr en California, donde unas labores de extinción incompletas acabaron provocando un desastre después de que se hubiera declarado una contención total. El Flexrotor puede guiar a los equipos terrestres hasta esas brasas invisibles por radio, asegurando así que el incendio se extinga por completo.

## EL FUTURO ES LA INTEGRACIÓN

Aunque la normativa aeronáutica actual está evolucionando para adaptarse a la rapidez que exige la lucha contra el fuego, Rath considera que la eficacia del sector depende de la colaboración de aeronaves tripuladas y no tripuladas. Al trabajar de forma coordinada con sus socios para movilizar recursos y compartir la carga operativa, las empresas pueden afrontar mejor los elevados costes y las dificultades técnicas propias de las primeras fases de despliegue de los UAS. Precision ha empezado a contemplar misiones de "ataque inicial" donde esta colaboración sea toda una realidad táctica. En este escenario se desplegarían un Flexrotor y un Super Puma tras la caída de rayos para localizar proactivamente pequeños focos antes de que se conviertan en grandes incendios. "El objetivo es lograr una coordinación digital transparente", afirma Rath. "Preveo un escenario en el que el Flexrotor le marque a un piloto con gafas de visión nocturna un punto caliente con láser a través de un haz infrarrojo, o que incluso transmita unas coordenadas GPS a

*... antes de iniciar el vuelo horizontal*



**"Esta tecnología  
lleva décadas  
proporcionando  
inteligencia en tiempo  
real a nuestras Fuerzas  
Armadas desplegadas  
en el extranjero."**

MATT PARKER, PRESIDENTE DE UNCREWED  
BUSINESS EN PRECISION

un H215, que volaría automáticamente hasta esa localización para descargar agua con la mayor precisión. Este nivel de colaboración en equipo será la única manera de llevar a cabo este tipo de misión en el futuro". Los incendios siguen avanzando tras la puesta de sol. El Flexrotor mantiene la vigilancia cuando las tripulaciones descansan, listo para pasar el testigo a los recursos tripulados al amanecer.

# H 215

## Versatilidad total para una respuesta inmediata

Una sola plataforma, cuatro misiones críticas. Desde el transporte y la extinción hasta la inteligencia y el rescate; respuesta total, las 24 horas.

Capacidad: hasta 20 bomberos.

Alcance: capaz de un despliegue de más de 1.000 km.

### 4 Operaciones de rescate

El piloto automático de 4 ejes permite operaciones nocturnas y de baja visibilidad, incluso con el depósito ventral instalado.



Precisión y estabilidad inigualables.

Cabina reconfigurable con capacidad para 6 camillas.



### 3 Inteligencia e intervención nocturna

Transmisión de datos en tiempo real entre plataformas aéreas no tripuladas, equipos de tierra y el mando de la misión.

C3: El Flexrotor proporciona los "ojos" para detectar, mientras que el H215 aporta el mando e intervención necesarios para controlar el fuego, de día o de noche.

Compatibilidad total con gafas de visión nocturna (NVG).

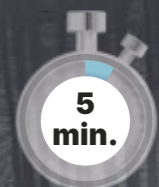


### 1 Transporte de personal y material

Certificación: el único helicóptero pesado civil para la lucha contra incendios con certificación de tipo de la EASA, FAA e internacional.

### 2 Lanzamiento de agua

Tiempo de ciclo:



Rendimiento: hasta 50.000 litros en una hora de operación.



Diseño robusto para las condiciones más exigentes.

Capacidad: helibalde de agua o depósito ventral de 4.000 litros.

# H145: CUANDO EL TIEMPO ES VIDA

*Dos nuevos H145 refuerzan a los Bomberos de Minas Gerais, transformando el rescate aeromédico en una de las geografías más extensas y desafiantes de Brasil.*

ARTÍCULO—Belén Morant

Minas Gerais es un desafío para el cronómetro. Con una superficie que supera a la de naciones como España o Paraguay, su orografía es un laberinto de sierras y valles donde el acceso terrestre es, a menudo, una carrera de obstáculos. En este escenario, el Cuerpo de Bomberos Militar de Minas Gerais (CBMMG) no solo combate el fuego, sino que también gestiona el Servicio de Soporte Aéreo Avanzado de Vida (SAAV), una colaboración estratégica con la Secretaría de Salud para llevar cuidados intensivos allí donde las carreteras no llegan. La incorporación de dos helicópteros H145 a su flota ha supuesto un salto cualitativo en su capacidad de respuesta. "El helicóptero es una herramienta sensacional que permite que el bombero, el médico del Servicio de Atención Móvil de Urgencia (SAMU) o el enfermero lleguen a lugares remotos", explica la Teniente Coronel Karla Lessa, comandante del Batallón de Operaciones Aéreas (BOA). Para ella, la ecuación es simple: "La aeronave llega en muy poco tiempo: porque el tiempo es vida".

## EL FACTOR HUMANO Y LA TECNOLOGÍA

La misión de estos "Arcángeles" —como se apodan sus aeronaves— es de una exigencia extrema. La comandante Lessa destaca que el éxito no solo depende del valor del equipo, sino de la confianza en sus herramientas. "Trabajamos con los mejores profesionales para servir a la población, y es importante saber que podemos contar con productos de calidad", afirma. En situaciones

críticas, la presión sobre la tripulación es elevadísima. Aquí es donde la tecnología del H145 se vuelve un aliado. Su automatización simplifica los procesos y minimiza la toma de decisiones técnicas en momentos de tensión. "Esto permite a los pilotos focalizarse en otras tareas, posibilitando mayor concentración y aumentando la seguridad en vuelo", señala Lessa. Además, la seguridad de los sistemas redundantes aporta una "tranquilidad de espíritu" esencial cuando se opera en el límite.

## MÁS QUE UNA MÁQUINA, UNA ESPERANZA

La versatilidad de este bimotores permite desde el transporte de órganos hasta el rescate con grúa de dos personas simultáneamente. Pero su verdadero valor se mide en historias personales. Poco después de entrar en servicio, uno de los H145 enfrentó su primera prueba de fuego: el traslado urgente de un bebé de tres meses con una cardiopatía congénita desde Cruzília hasta la capital, Belo Horizonte, separadas por 320 km. Gracias a una cabina espaciosa que permite trabajar a tres profesionales de salud con equipos de alta tecnología, el pequeño paciente recibió atención constante durante un vuelo que, por tierra, habría sido de cinco horas. Para los ciudadanos de Minas Gerais, la llegada de estos helicópteros supone, por encima de todo, la garantía de que la asistencia sanitaria ya no solo depende de la calidad del asfalto, sino de la rapidez del cielo. ...

Los nuevos H145 del Cuerpo de Bomberos de Minas Gerais están configurados como unidades de cuidados intensivos volantes, permitiendo la atención de hasta dos pacientes de forma simultánea.





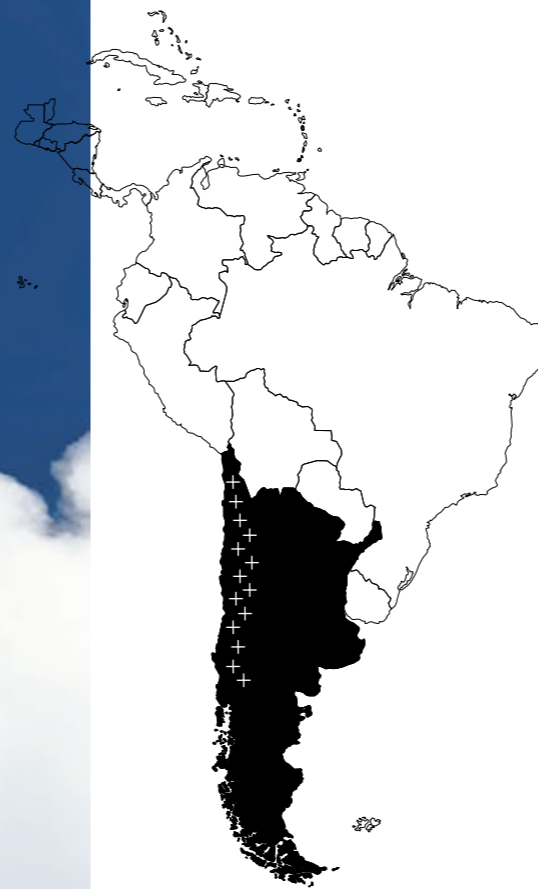
▲  
*La tecnología del H145 reduce la carga de trabajo del piloto,  
permitiendo al equipo centrarse en la misión médica  
en entornos de difícil acceso.*



# SALVAR VIDAS A MÁS DE 6.000 METROS

A ambos lados de los Andes, en las cumbres de Chile y Argentina, Rotortec Helicopters y HelicoptersAR demuestran cómo la tecnología del H125 y la pericia humana se unen para salvar vidas en condiciones extremas.

ARTÍCULO — Renata Ahumada



Andes  
CHILE Y ARGENTINA

◀ Rescate a gran altitud entre las nubes

▼ La persona rescatada llega a tierra firme en el H125



a su lado

La Cordillera de los Andes no perdona errores, ya sea para las aeronaves o para los cientos de turistas que visitan sus parques cada año. A altitudes donde el cuerpo humano se ralentiza y el aire es tan fino que apenas sostiene la conciencia, la diferencia entre un final trágico y un reencuentro familiar depende de dos factores: la pericia de los pilotos y la capacidad técnica de una máquina capaz de darlo todo a gran altura. Recientemente, dos operaciones de rescate, una en el lado chileno con Rotortec Helicopters y otra en el flanco argentino con HelicoptersAR, han vuelto a demostrar que, en el techo del mundo, el H125 es el verdadero salvavidas.

## MILAGRO EN EL CAMPAMENTO CÓLERA

En la tarde del pasado jueves 22 de enero, la logística se transformó en urgencia en el Aconcagua. Un montañista brasileño se encontraba en apuros en Campamento Cólera, a casi 6.000 metros de altura, incapaz de moverse por sus propios medios. A esa elevación, donde la densidad del aire exige un esfuerzo titánico, el helicóptero tuvo que realizar un estacionario perfecto para rescatar una vida. Diego Góngora, uno de los socios de HelicoptersAR, recuerda la determinación del equipo ante el desafío: "Cuando el seguro del andinista consultó si podíamos evacuar a esa altura, nuestra respuesta fue un 'sí' rotundo. No por exceso de confianza, sino por años de entrenamiento y el respaldo de una máquina en la que confiamos ciegamente". Debido a que el terreno no permitía el aterrizaje, utilizaron una eslinga de corto alcance para izar al deportista en una maniobra de precisión milimétrica. El rescatista y la víctima fueron trasladados mediante la

eslinga, manteniendo comunicación por radio constante hasta Nido de Cóndores. Allí, a 5.556 metros, el H125 pudo finalmente posar sus patines, permitiendo que el equipo médico completara la cadena de supervivencia.

## ESPERANZA EN EL CERRO LA LEONERA

Unas semanas antes, en el sector chileno de Farellones, la tripulación de Rotortec Helicopters enfrentaba su propio desafío cerca de la cumbre del Cerro La Leonera. Daniela Sáez, una joven de 25 años, llevaba 48 horas extraviada tras separarse de su grupo de trekking. Enfrentó dos noches de temperaturas gélidas y soledad absoluta en la inmensidad del macizo andino. La visibilidad era escasa debido a las ráfagas de viento y la nubosidad variable. Francisco Fluxá, piloto y gerente de Rotortec, describe el hallazgo como una mezcla de alivio y adrenalina. La imagen de Daniela, agotada pero consciente, dio sentido a un despliegue humano que aprovechó cada ventana de buen tiempo para rescatarla. Tras ser estabilizada, el diagnóstico de hipotermia y deshidratación confirmó que la rapidez de la aeronave fue la clave para su supervivencia.

## RENDIR AL MÁXIMO EN CONDICIONES EXTREMAS

¿Por qué el H125 es el protagonista de estas historias? En altitudes donde otros helicópteros alcanzan su límite, el H125 mantiene la sustentación y responde con agilidad. Con su margen de potencia, es la aeronave ideal para rendir al máximo en condiciones extremas de calor y altitud, permitiendo aproximaciones a laderas donde el aterrizaje es inexistente. "La característica fundamental aquí es la potencia" explica Diego Góngora. "Por ejemplo, en el caso de un rescate, que ya habíamos hecho algunas semanas previas a 6.505 metros, con temperaturas de  $-10^{\circ}\text{C}$ , el cálculo de altitud de densidad nos daba un resultado extremo. Para un piloto, estas son las condiciones que hacen este trabajo difícil pero apasionante". Sin embargo, más allá de la potencia, prevalece el factor humano. El éxito es el resultado de una colaboración efectiva entre rescatistas, pilotos y tecnología. Hoy, gracias a la perseverancia de equipos como Rotortec Helicopters y HelicoptersAR, dos personas han vuelto a casa, y la leyenda de los rescates del H125 en los Andes suma dos nuevos capítulos.



BIENVENIDOS  
a los Andes

# La polivalencia en el ADN

## DEL RESCATE EN MÉXICO

*De la ayuda humanitaria en las inundaciones de Veracruz a la vanguardia del rescate offshore, la operadora mexicana redefine el alcance del H175 en misiones críticas.*

ARTÍCULO—Belén Morant



Las nuevas capacidades SAR offshore incluyen el uso de grúas de rescate



▲ Durante la emergencia en Veracruz, el H175 fue reconfigurado para transportar 1.000 kg de víveres por trayecto.

Con 45 años de trayectoria en el sector, Transportes Aéreos Pegaso ha evolucionado desde la operación de aeronaves ligeras hasta la gestión del moderno H175, manteniendo siempre un enfoque basado en la seguridad y la adaptabilidad. Esta flexibilidad ha permitido a la compañía mexicana no sólo dar soporte al sector energético, sino también convertirse en un actor fundamental en misiones de búsqueda y rescate (SAR) y ayuda humanitaria.

### Ángeles de la guarda en Veracruz

El pasado mes de octubre de 2025, la capacidad de respuesta de Pegaso fue puesta a prueba ante la emergencia nacional provocada por las inundaciones en el estado de Veracruz. A solicitud de Pemex, se movilizó un H175 para apoyar a los municipios de la serranía cercanos a Poza Rica que habían quedado totalmente incomunicados por tierra. La misión exigió una transformación inmediata de la aeronave. Se desmontaron los asientos con facilidad en tan solo unos minutos para convertir la cabina con piso plano en un transporte de carga capaz de llevar 1.000 kg de suministros y víveres en cada trayecto, además de trasladar a dos médicos en cada viaje hacia las zonas devastadas. También se realizaron vuelos de reconocimiento aéreo para evaluar daños y traslados aeromédicos urgentes. El entorno presentaba desafíos extremos, con cables de alta tensión cruzando ríos y cerros, además de nubes de polvo y arena que dificultaban los aterrizajes. "El H175 en vuelo brinda mucha seguridad gracias a su potencia y estabilidad; el uso de sistemas como Helionix y la visión sintética fue clave para mantener la conciencia situacional, mientras que las puertas corredizas nos facilitaron mucho

la carga y descarga de los 1.000 kg de suministros", explicó Carlos Ramírez Torres, capitán responsable de las operaciones en Veracruz. "La población siempre nos recibió con alegría y nos describieron como sus ángeles de la guarda al estar incomunicados. Me siento muy satisfecho de poder aplicar mi conocimiento para apoyar a la gente y me quedo con la satisfacción del deber cumplido" añade el comandante.

### Hacia la vanguardia del rescate offshore

Pegaso inicia en 2026 una nueva etapa con la implementación de capacidades SAR con grúa de rescate para operaciones en alta mar. Este proyecto representa un hito al obtener la certificación oficial que convierte a Pegaso en la única empresa del sector de petróleo y gas en México con esta capacidad avalada por las autoridades. Las operaciones, que prestan servicio a Woodside Energy en el campo Trion, se desarrollan en aguas profundas. "Contar con un equipo de búsqueda y rescate disponible es un gran avance para la aviación mexicana. El mayor desafío es la distancia, operando a más de 110 millas náuticas de la costa, lo que exige una planificación exhaustiva de la misión", subraya Israel Gómez Arzate, capitán y miembro del equipo SAR. Para ello, la compañía ha calificado a sus tripulaciones bajo estándares internacionales, empleando grúas de rescate y sistemas de lanzamiento de balsas salvavidas con kits de supervivencia. "Una aeronave SAR incrementa y prioriza el valor de la vida humana. Es un seguro para la inversión nacional y extranjera en el Golfo de México", señaló Anibal Rodrigo Astudillo Constantino, capitán y especialista en formación SAR.

### Un compromiso con la excelencia

La historia de Pegaso, que hoy se expande con contratos internacionales como el de Surinam, se resume en una filosofía de mejora constante y rigor operativo. "La empresa demuestra que la versatilidad de sus máquinas, acompañada de una formación de élite, es la clave para enfrentar cualquier tormenta. Como reza la política de la empresa, "nuestros valores garantizan nuestro trabajo", subraya José Erosa, director de operaciones de Pegaso. Una premisa que se valida cada vez que un H175 despega para salvar una vida o auxiliar a una comunidad aislada.



# El mando en femenino

*Desde el pilotaje de rescate hasta la precisión en la cadena de suministro, la madurez de la industria del helicóptero ambiciona consolidarse con un talento que no entiende de géneros, sólo de resultados. Conozca a tres líderes en América Latina que están reescribiendo las reglas del vuelo y la gestión operativa a golpe de resultados.*

ARTÍCULO — Juliana Fandiño y Belén Morant

En un sector donde la seguridad es la prioridad absoluta y no admite negociaciones, la diversidad de género se ha consolidado como un motor de innovación y precisión operativa. No se trata de cumplir con estadísticas, sino de garantizar que el talento más apto ocupe su lugar en el hangar o en la cabina de mando. Actualmente, Airbus Helicopters en América Latina alcanza un 23% de representación femenina, una cifra que asciende casi al 30% en Airbus Helicopters México. Estos datos marcan un hito frente a una industria aeronáutica global donde las mujeres representan apenas el 5% de los pilotos y cerca del 9% en roles técnicos de mantenimiento, según datos de Women in Aviation International (WAI).

## Comandando entre nubes y rescates

En la aviación de alta montaña y operaciones tácticas, donde la seguridad depende exclusivamente de la precisión

de cada maniobra, la Capitán María José Narváez ha roto moldes al convertirse en la primera mujer de la Fuerza Aérea Ecuatoriana en pilotar un H145. En estos escenarios, el rendimiento operativo elimina cualquier distinción bajo el uniforme: "En las misiones uno vuela con el casco puesto y no se distingue si quien pilota es hombre o mujer, pero al aterrizar, apagar la aeronave y quitarme el casco, la gente se asombra", afirma Narváez. Sin referentes femeninos previos, Narváez asumió el mando del H145 basándose en la disciplina y el estudio constante. Su trayectoria demuestra que la madurez del sector se alcanza cuando el profesionalismo desplaza a los prejuicios. "Los retos son principalmente con uno mismo; simplemente se trata de aceptar el desafío, estudiar y aprobar cada fase", explica la Capitán, convencida de que "los únicos límites son los que cada uno se pone en su mente".



## Decisión clínica bajo presión

En Colombia, la Dra. Adriana Valero, Directora Médica de Helistar, lidera evacuaciones aeromédicas en zonas adversas. Su autoridad no emana de un título, sino de la capacidad de estabilizar pacientes en condiciones extremas. "En la atención prehospitalaria, tú eres la máxima autoridad; eres quien toma las decisiones críticas en el lugar de los hechos", sostiene Valero. Su liderazgo se apoya en una visión integral que busca elevar la medicina aeromédica de la región a niveles de clase mundial mediante la capacitación constante. Lejos de enfoques ideológicos, ella ve su rol como una validación de capacidades naturales y un motivo de orgullo familiar. "No se trata de hablar de machismo ni de feminismo, sino de sentir orgullo como mujer al realizar actividades que veíamos imposibles", afirma con la convicción de quien ha convertido el rotor en su mejor aliado para salvar vidas.

## Compaginando trabajo y familia

Desde la planta de Airbus en Querétaro, México, parte fundamental de la estrategia industrial de Airbus en todo el mundo, la Licenciada Ana Molina gestiona a más de 200 colaboradores como gerente de producción. La Lic. Molina, quien impulsó la Training Academy en 2018, cree firmemente en el potencial humano: "Cualquier perfil con la actitud correcta es entrenable". Su gestión es un reflejo de cómo la industria en América Latina evoluciona mediante la integración de mujeres en roles críticos de la cadena de suministro. Esta visión estratégica consolida una estructura regional más resiliente y preparada para los retos del sector. Para la Lic. Molina, madre de un adolescente, el éxito profesional en la alta dirección es compatible con la presencia familiar: "Podemos ser líderes en la industria y, al mismo tiempo, estar presentes en nuestras familias. Podemos ser lo que decidamos ser".

◀ *La labor de la Capitán María José Narváez al mando del H145 de la Fuerza Aérea Ecuatoriana abarcan desde la infiltración de tropas hasta el salvamento en desastres naturales.*

a su lado

**"Tú eres la máxima autoridad; eres quien toma las decisiones críticas en el lugar de los hechos."**

DRA. ADRIANA VALERO,  
DIRECTORA MÉDICA DE HELISTAR



▲ La Dra. Adriana Valero, directora médica de Helistar



▲ Licenciada Ana Molina, Gerente de Single Parts de Airbus Helicopters en México



# Ayuda aérea

## EN LAS INUNDACIONES

# de Texas

*En un comienzo de 2026 marcado por inundaciones récord en el norte de California, Rotor recuerda la actuación de la Guardia Costera que salvó decenas de vidas durante las inundaciones del 4 de julio en Kerrville (Texas).*

ARTÍCULO — Heather Couthaud

“Lo que más me impresionó fue la resiliencia de la población”, afirma Seth Reeves, cabo primero de la Guardia Costera de EE.UU., seis meses después de las terribles inundaciones que se cobró víctimas en Texas Hill Country. La magnitud de las inundaciones puso de manifiesto el poder devastador de la naturaleza. Las intensas lluvias caídas en la madrugada del 4 de julio de 2025 en Kerrville transformaron en menos de una hora el apacible río Guadalupe en una riada que sorprendió a la población ribereña. Con la llegada del día, quedó claro que las evacuaciones tendrían que hacerse desde el aire. La fuerza de la corriente había dejado vehículos atrapados y había cortado carreteras y puentes. Unidades aéreas de distintos organismos públicos evacuaron por aire a personas atrapadas por las aguas en medio de intensas lluvias y fuertes vientos. Un helicóptero MH-65 de la Guardia Costera de EE.UU. estacionado en la base aérea de Corpus Christi formó parte del operativo. Su tripulación, integrada por cuatro personas, permitió salvar a 15 jóvenes campistas en Camp Mystic, y evaluar a otras 169 personas ese mismo día.

### Seguir o no

Llegar a la zona requirió de por sí maniobras extraordinarias. El comandante de aeronave, teniente Ian Hopper; la copiloto, teniente Blair Ogujiofor; el rescatador acuático, cabo primero Scott Ruskan; y el mecánico de vuelo Seth Reeves se encontraron en Kerrville con condiciones meteorológicas extremas. Tuvieron que esperar 45 minutos antes de desviarse finalmente a otro aeródromo para repostar y reorganizarse. En un nuevo intento, Hopper explica: “Yo estaba a los mandos; Blair Ogujiofor, a cargo de las comunicaciones y de los obstáculos; Scott Ruskan controlaba el radar meteorológico para que ni Blair ni yo tuviéramos que apartar la vista; y Seth Reeves seguía la ruta en Google Maps, así que decidimos intentar llegar hasta Camp Mystic”. De nuevo, el mal tiempo les obligó a desviarse y a esperar a que pasara lo peor de la tormenta. En ese momento, se le asignó al equipo del MH-65 la zona de Camp Mystic, donde operó junto con otras aeronaves, entre ellas, un helicóptero del Ejército. Hopper recuerda las condiciones mientras volaban en formación hacia el campamento y describe aquel tramo como el “más delicado, con decisiones de seguir o no seguir cada dos minutos, colina a colina. Tuvimos que reducir la velocidad a unos 45 nudos para evitar volver a entrar en



◀ Un Dauphin de la Guardia Costera de EE.UU.

▲ Un miembro de la tripulación en la grúa. Las tripulaciones de la Guardia Costera de EE.UU. fueron condecoradas por salvar a 15 jóvenes y efectuar el triaje de otras 69 personas.

IIMC [entrada involuntaria en condiciones meteorológicas instrumentales]. Como acabábamos de repostar y la altitud era mayor que en Corpus, por no hablar de que había mucha humedad y calor, en algunos momentos llegamos al 90% de par para superar las colinas sin meternos en las nubes. Una vez llegamos al campamento, empezamos a recibir una alerta TCAS tras otra [señales anticolidión entre aeronaves]”.

### Triaje y tempestad

Había alrededor de doce helicópteros de distinto tamaño en la zona, por lo que Hopper decidió aterrizar en una pequeña pista al norte. Allí consumió combustible para que el MH-65 se pudiera mantener en estacionario fuera del efecto suelo (HOGE) durante los rescates. “Volábamos hacia una zona y un terreno completamente nuevos, con numerosas torres en lo alto de las colinas y una capa de nubes bastante baja”, afirma Hopper. “Las zonas de aterrizaje eran totalmente nuevas y exigían potencia HOGE para entrar y salir. El TCAS no dejaba de sonar y las comunicaciones eran una locura. Seth Reeves gestionó la cabina con gran habilidad y se aseguró de que los campistas se situaran en los lugares más seguros, aunque no teníamos suficientes sistemas de retención para todos”. Ruskan decidió quedarse con los jóvenes campistas en el lugar como primer interviniente para coordinar el embarque de supervivientes en otros helicópteros. Hopper eligió otra zona de aterrizaje, donde el terreno era demasiado blando para aeronaves de mayor tamaño. Allí embarcó a tres grupos más de campistas durante 3,5 horas, antes de regresar a por Ruskan y sumar un total de 7,5 horas de vuelo. Por su extraordinaria actuación, Hopper y Ruskan fueron condecorados con la Cruz de Vuelo Distinguido, y Ogujiofor y Reeves, con la Medalla del Aire.

# EL CÓNDOR DE LOS ANDES

En las cumbres peruanas, donde el oxígeno escasea y la orografía desafía cualquier lógica terrestre, Servicios Aéreos de los Andes ha encontrado en el H145 el aliado perfecto para conquistar los cielos.

ARTÍCULO — Belén Morant



Andes  
PERÚ

Volar en el Perú no es para cualquiera. Requiere no solo pericia técnica, sino una comunión especial con una geografía que alterna entre la densidad de la selva y la verticalidad de la cordillera. Carlos Augusto Dammert, presidente de Servicios Aéreos de los Andes, conoce bien estos contrastes. Con una flota de ocho aeronaves, de las cuales seis portan el sello de Airbus, la compañía se ha consolidado como un referente en operaciones críticas. "Nuestra flota cuenta con cuatro helicópteros H125 propios y dos H145 bajo la modalidad de leasing", explica Dammert, subrayando una apuesta decidida por la tecnología que mejor se adapta a los extremos.

## Del asfalto a las nubes

La misión que mejor ilustra este desafío es la ruta entre Cusco y la mina Las Bambas. Por tierra, el trayecto es una odisea de ocho horas en autobús por caminos sinuosos que ponen a prueba la resistencia de cualquier viajero. En total, dieciséis horas de viaje para un trayecto de ida y vuelta. "Hacer eso por tierra sería una locura", confiesa Dammert con la tranquilidad de quien ha encontrado una solución eficiente. Gracias al H145, ese mismo recorrido se completa en apenas 27 minutos por trayecto. No es solo una cuestión de ahorro de tiempo; es una transformación radical de la logística y el bienestar del personal.

▲ En el trayecto a la mina, las aeronaves deben superar los 14.000 pies

► Servicios Aéreos los Andes cuenta con cuatro H125 y dos H145

El escenario de operación es exigente: Cusco se sitúa a 3.200 metros de altura y la mina roza los 3.700. Sin embargo, el verdadero reto aparece durante el trayecto, donde las aeronaves deben superar los 14.000 pies, unos 4.100 metros sobre el nivel del mar. A estas altitudes, cada grado de temperatura cuenta. "Salimos temprano con 5 grados bajo cero y ocho pasajeros a bordo", detalla el presidente de la compañía. "Al mediodía, cuando el sol calienta el aire y la densidad disminuye, el H145 sigue respondiendo con nobleza, transportando a seis pasajeros incluso cuando el termómetro sube a los 20 grados".

## Más allá de la minería

Aunque el sector minero es un pilar fundamental, el horizonte de Andes es mucho más amplio. Recientemente, durante la temporada de lluvias torrenciales del verano en el Perú, una emergencia en el ducto de Camisea obligó a interrumpir el flujo de gas durante dos semanas. "La reacción de Andes y la utilización de equipos Airbus adicionales contribuyó a la pronta reparación de los tramos del gasoducto dañados, movilizándolo personal y material para que los equipos de trabajo pudieran hacer las reparaciones correspondientes" explica Carlos Augusto. La compañía también despliega su versatilidad en misiones de búsqueda y rescate, servicios de ambulancia aérea (EMS) o filmaciones cinematográficas eventualmente. Esta experiencia acumulada permitió a la firma alcanzar un hito histórico en 2022: superar las

a su lado

100.000 horas de vuelo totales. Dentro de este impresionante registro de seguridad y constancia, la flota H145 ya ha aportado más de 13.000 horas, demostrando que la fiabilidad no es una meta, sino un estándar diario.

## Seguridad bimotor

Para Servicios Aéreos de los Andes, la elección del H145 no fue una coincidencia. "Es un equipo altamente seguro, y eso hace que los usuarios nos pidan específicamente esta aeronave", afirma Dammert. Para él, la comparación es clara: "Yo describiría al H145 como un cóndor. Un cóndor muy seguro que vuela tan bien como el ave en las alturas". Las perspectivas para Andes son prometedoras pues con el incremento del precio de los minerales está surgiendo más interés del sector minero de contar con el H145 para llegar a donde otros no llegan.

**"Gracias al H145, ese mismo recorrido se completa en apenas 27 minutos por trayecto. No es solo una cuestión de ahorro de tiempo; es una transformación radical de la logística y el bienestar del personal."**

CARLOS AUGUSTO DAMMERT,  
PRESIDENTE DE SERVICIOS AÉREOS DE LOS ANDES





# POTENCIA DE SOBRA: LOS SUPER PUMA DE HELICARRIER ESTÁN SIEMPRE A LA ALTURA

*La empresa de helicópteros de Frederic Carrier, con sede en Quebec (Canadá), utiliza sus Super Puma para la extinción de incendios. Carrier nos explica por qué este helicóptero rinde tan bien cuando la presión es máxima.*

ARTÍCULO—Ben Peggie

▲ *Por sus prestaciones, el motor del Super Puma es perfecto para operar a gran altitud y con altas temperaturas, dos factores clave en la extinción de incendios.*

Al preguntarle en qué misiones demuestran realmente su valía los Super Puma de HeliCarrier, su propietario, Fred Carrier, no lo duda: “En la extinción de incendios y en construcción. Es un helicóptero muy potente, fiable, fácil de operar y que puede ponerse en servicio con gran rapidez”.

## Una potencia fiable

El entusiasmo de Carrier por este helicóptero es evidente. Atribuye su alto rendimiento en la extinción de incendios y en operaciones con carga externa al diseño de su motor. “Lo que me gusta de volar con él es la filosofía de Airbus: siempre trabaja con margen”, declara. “Siempre dispones de lo necesario para cumplir la tarea y rendir como debe”. Para quien no esté familiarizado con el concepto, se trata de un motor capaz de desarrollar más potencia que la permitida por el diseño de la aeronave (la potencia máxima autorizada) al nivel del mar y en días fríos. En esas condiciones, el sistema no le permite al piloto utilizar todo el potencial del motor, por lo que su rendimiento queda limitado. Puede parecer una limitación, pero en un día caluroso o a gran altitud, el motor del Super Puma dispone de margen suficiente para mantener su potencia máxima autorizada, mientras que otros motores menos capaces pueden perder rendimiento. Esa reserva de potencia en entornos calurosos y a gran altitud es una clara ventaja en muchas misiones paraestatales, especialmente en la extinción de incendios. Los pilotos pueden confiar en el rendimiento consistente del Super Puma en cualquier condición operativa. También pueden tener la seguridad de que el motor dispone de potencia de sobra para maniobrar durante la misión, ya que no se ha llevado a su límite térmico.

## Listo para entrar en acción

Operar por debajo de los límites térmicos máximos reduce el desgaste, prolonga de forma significativa los intervalos de mantenimiento y mejora la disponibilidad de la aeronave. Carrier destaca este aspecto como otra de las grandes bazas del helicóptero en la extinción de incendios: cuando se le necesita, está listo para entrar en servicio, especialmente en trabajos en el extranjero, una parte importante del negocio de HeliCarrier. Además, no se trata solo de disponibilidad. Las prestaciones del Super Puma le permiten llegar a su destino con rapidez y solvencia. “Es fácil desplegarlo y es un helicóptero rápido”, afirma. “En un vuelo de traslado a Chile, por ejemplo,

podemos completar un trayecto largo con piloto automático y, gracias a ser en origen un helicóptero para operaciones marítimas, puede entrar en servicio de forma muy rápida y sencilla. Tiene buena autonomía, buen alcance y es rápido”.

## Capacidad para transportar personal

Carrier también destaca que el Super Puma es una aeronave de categoría estándar. “Soy un firme defensor de las aeronaves de categoría estándar; el hecho de poder llevar personas a bordo les da una clara ventaja”, afirma. A diferencia de otros helicópteros pesados que se utilizan en misiones paraestatales, el Super Puma puede transportar personal. De esta forma, nos permite trasladar bomberos por razones logísticas o de evacuación, lo que añade otra capacidad muy valiosa a la hora de apagar el fuego. Con tantos puntos fuertes, no sorprende que Carrier no se plantee destinar su flota de Super Puma a tareas radicalmente distintas, sabiendo que tiene la potencia que necesitan para cumplir su misión. “El negocio principal de HeliCarrier está en la construcción, el soporte a líneas eléctricas y la extinción de incendios. En los próximos cinco años, seguiremos haciendo lo que mejor hemos hecho en los últimos quince. Exactamente lo que hacemos ahora”.



*Un Super Puma descarga su helibalde sobre un incendio.*



*El Super Puma de Heli-Carrier en tierra, listo para despegar*



# Un millón de razones

PARA VOLAR

*La flota mundial de H225 acaba de superar el emblemático hito de un millón de horas de vuelo. Un repaso por el éxito de este helicóptero en las operaciones militares y de seguridad en América Latina.*

ARTÍCULO — Belén Morant

Con más de 400 unidades de la familia H225 entregadas en 40 países, la experiencia acumulada en el territorio latinoamericano con 66 helicópteros en servicio ha sido fundamental para alcanzar este millón de horas. El H225M se ha convertido en el pilar de la protección y la seguridad, demostrando una capacidad única para operar en todo tipo de terreno, llegando a donde otros no pueden. "Este hito no es solo una cifra; es el reflejo de la confianza diaria de los pilotos y tripulaciones en una plataforma que evoluciona para proteger la vida", afirma Amaury Bastos, presidente de Helibras, donde se fabrican también los H225.

## Brasil: Interoperabilidad en la Amazonia

Brasil se mantiene como el mayor operador mundial del H225M con 48 unidades adquiridas, un helicóptero que es brasileño en su esencia, desarrollado y producido en Itajubá por Helibras. En marzo de 2026, la Marina de Brasil completó la recepción de todas sus unidades, cerrando un ciclo de modernización vital para la protección de las aguas territoriales, la conocida como Amazonia Azul. La capacidad de que la Marina, el Ejército y la Fuerza Aérea operen la misma plataforma aumenta drásticamente la eficacia en misiones conjuntas. Más allá de su capacidad de disuasión, el H225M es un salvavidas en el corazón de la selva. Durante la Operación Escudo Yanomami, las tres fuerzas utilizaron sus helicópteros para llevar ayuda médica y suministros a áreas remotas con acceso terrestre impracticable. La aeronave probó su valor en evacuaciones de emergencia y en el transporte de toneladas de carga vital. "Para todo el equipo de Helibras, es un orgullo inmenso ver cómo lo que hacemos en Brasil se traduce en misiones que salvan vidas y llevan esperanza a los rincones más inaccesibles", destaca Amaury Bastos.

## Eficacia operativa en territorio mexicano

En México, la Fuerza Aérea opera 13 unidades H225M y 5 H225 para agilizar el despliegue de tropas y material. Estos helicópteros han sido claves en puentes aéreos estratégicos, como la distribución nacional de vacunas durante la crisis sanitaria del COVID-19. Con un promedio de 125 horas de vuelo al año por helicóptero, la flota mantiene una alta disponibilidad

**"El H225M se ha convertido en el pilar de la protección y la seguridad, demostrando una capacidad única para operar en todo tipo de terreno, llegando a donde otros no pueden."**

para el servicio al ciudadano y garantizar la seguridad del país. Por su parte, la Marina emplea los H225M en el transporte de carga y misiones en alta mar, incluso bajo condiciones meteorológicas adversas. Cuando ocurre un desastre como el huracán Otis, el tiempo es esencial. "El H225M fue una herramienta única para responder con urgencia, permitiendo desde la evacuación médica hasta el transporte de rescatistas con una sola plataforma", explica Guillaume Leprince, director general de Airbus Helicopters México.

## Ecuador: Modernización y salvamento

Ecuador ha integrado el H225 para fortalecer su capacidad operativa y mejorar la seguridad de sus ciudadanos. Estas aeronaves están destinadas al desarrollo de operaciones antinarcoóticos y antiterroristas en todo el territorio nacional, permitiendo actuar con mayor rapidez en la lucha contra el crimen organizado. Equipados con grúa de rescate, reflector de búsqueda, gancho de carga y sistema de extinción de incendios, estos helicópteros son fundamentales para misiones de búsqueda, rescate, salvamento aéreo y su contribución ha sido clave para luchar contra las recientes inundaciones en el país. La llegada de estos equipos forma parte del plan gubernamental para anticiparse a desastres naturales como los provocados por el fenómeno del Niño. El acuerdo por estos aparatos garantiza un soporte integral que incluye entrenamiento, logística, repuestos y asistencia técnica in situ. Con esta incorporación, el país asegura una herramienta de última tecnología lista para proteger a la población ante cualquier emergencia.



Los tres prototipos del H140 despegan en Donauwörth.

# EL H140 A LA TERCERA POTENCIA

Un año después de su lanzamiento en Verticon 2025, el H140 sigue haciendo grandes progresos, tanto en el terreno comercial como en la certificación y en nuevas misiones. Dirk Petry, Head of Light Twin Helicopter Program, nos pone al día sobre la evolución del H140.

ARTÍCULO — Jörg Michel

## Las pruebas en vuelo del H140 están ya muy avanzadas. ¿Cómo progresa la campaña de certificación?

**DIRK PETRY:** Nuestras pruebas en vuelo avanzan exactamente según lo previsto. Actualmente, disponemos de una flota de tres prototipos dedicada a nuestras campañas de vuelo. El tercero (PT3) realizó su primer vuelo a finales del año pasado. En estos momentos, el PT2 se encuentra en Finlandia y Noruega participando en la campaña de certificación. En Finlandia estamos llevando el H140 al límite en unas condiciones de frío extremo con hasta -40° C, y en Noruega se realizan las pruebas de entrada de aire del motor cuando nieva con intensidad. Contemplar a los tres prototipos volando juntos, justo antes de Navidad, fue un momento muy emocionante para todo el equipo. Ya hemos superado un número importante de horas de vuelo, y este logro atestigua el nivel, la competencia y la ambición de nuestro equipo. Desarrollar un helicóptero es una tarea extraordinariamente compleja,

y ceñirnos con tanta precisión al calendario previsto supone un gran éxito. Pensando en los próximos meses, el PT2 viajará este verano a EE.UU. para realizar las pruebas en condiciones de calor y altitud. 2026 será un año dedicado especialmente a las pruebas, y no solo las que llevaremos a cabo con los prototipos, sino también las que realizaremos en nuestros laboratorios para verificar los componentes y la funcionalidad.

## Ha pasado un año desde que se presentó el h140 en verticon. ¿En qué medida supuso un éxito el lanzamiento del helicóptero?

**D.P.:** Verticon 2025 representó un éxito extraordinario. Solo durante la feria recibimos más de 74 compromisos de compra, que hemos ido convirtiendo en pedidos en firme durante los últimos meses. Actualmente superamos los cien compromisos de compra, de los que 61 son ya contratos en firme. Estas cifras confirman que el H140 es en este momento el helicóptero bimotor ligero con más éxito del mercado.



◀ Dirk Petry, Head of Light Twin Helicopter Program

"Estas cifras confirman que el H140 es en este momento el helicóptero bimotor ligero con más éxito del mercado."

DIRK PETRY,  
HEAD OF LIGHT TWIN  
HELICOPTER PROGRAM



Pruebas a gran altitud en los Pirineos

Aunque inicialmente nuestro éxito se ha centrado principalmente en el segmento de los servicios médicos de emergencia, estamos empezando a dirigirnos a otros sectores del mercado. Hemos recibido nuestros primeros pedidos del segmento de transporte de pasajeros y helicópteros utilitarios, lo que marca el inicio de nuestra expansión a nuevos mercados. Nuestros planes para su entrada en servicio en 2028 avanzan según el calendario previsto.

## Cuáles son los siguientes pasos estratégicos del programa en cuanto al diseño y la producción?

**D.P.:** Estamos entrando en una fase apasionante. En la feria Verticon de este año presentamos el ACH140 con una maqueta a tamaño real de la cabina equipada con el nuevo interior ACH Line. Estamos desarrollando este concepto internamente en estrecha colaboración con nuestros colegas de Airbus Helicopters Italia y

con proveedores de primer nivel que nos ofrecen materiales y diseños innovadores y sostenibles. El H140 es un helicóptero realmente polivalente; tras los servicios médicos de emergencia y la aviación privada y de negocios, nos dirigiremos a los segmentos de las fuerzas de seguridad y del transporte marítimo. La actividad industrial está en pleno despliegue. Estamos desarrollando un cuarto prototipo, el PT4, que se fabrica en un entorno de serie. Actualmente se encuentra en la fase de ensamblaje de grandes componentes (MCA), pasará en breve a la línea de montaje final (FAL) y prevemos que realice su primer vuelo el próximo invierno. Además, ya se ha puesto en marcha la producción industrial de los primeros helicópteros de serie. El quinto H140 lo operará Airbus Helicopters para apoyar la certificación de equipos opcionales. Además, me llena de orgullo comunicarles que, en este mismo momento, está entrando en producción el primer aparato destinado a un cliente.

# EL escáner AÉREO DE México

*El Servicio Geológico Mexicano desafía los límites de la física para mapear la riqueza invisible del país. Desde las alturas, el H125 opera como una plataforma tecnológica capaz de radiografiar el subsuelo y transformar la geografía hostil en progreso económico.*

ARTÍCULO—Juliana Fandino



◀ El H125 permite realizar trabajos de cartografía donde no sería posible hacerlo de otro modo.

El Servicio Geológico Mexicano (SGM) tiene la misión de generar el mapa del tesoro de una nación de dos millones de kilómetros cuadrados. No se trata solo de observar la superficie, sino de “radiografiar” las profundidades para convertir el potencial geológico en polos de desarrollo. En este desafío, donde la orografía de sierras y montañas impone barreras físicas, el H125 es un activo estratégico indispensable para la soberanía científica de México.

### Tecnología de punta suspendida en el aire

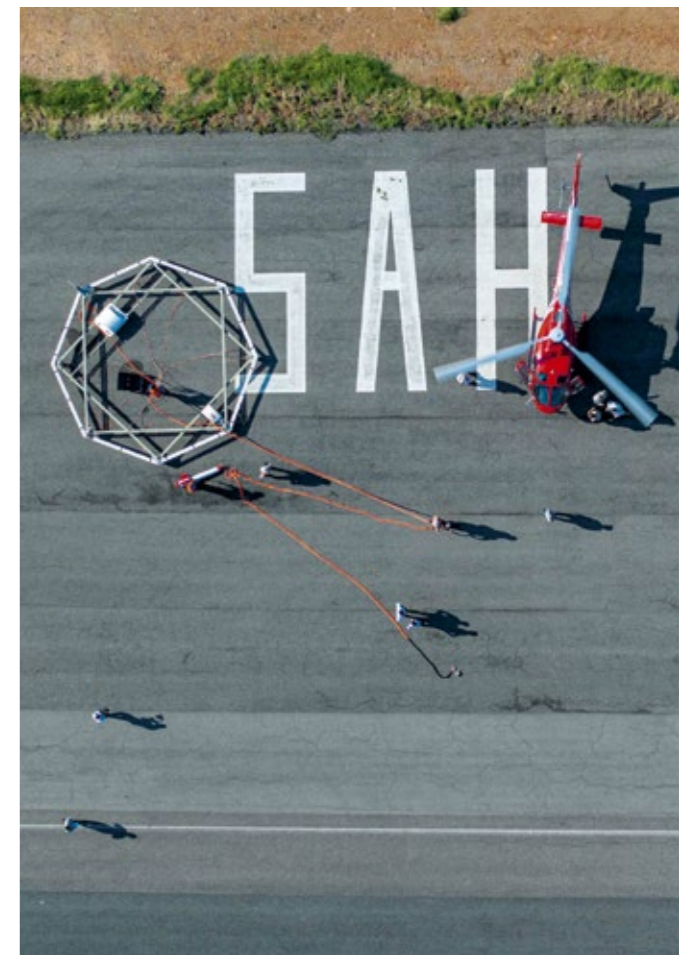
La clave de las misiones del SGM reside en la aeromagnetometría de alta resolución. El H125 transporta un sistema de adquisición de datos aerogeofísicos compuesto por una consola multiparámetros integrada y sensores externos especializados. El componente estrella es el sensor magnético, de aproximadamente 500 KG, que cuelga del helicóptero para realizar mediciones detalladas de la intensidad del campo magnético terrestre. Este sistema detecta variaciones originadas por las rocas y la radiación de rayos gamma. Así, el SGM localiza depósitos de hierro, uranio y tierras raras, delimita cuencas hidrológicas y detecta fallas críticas para prevenir desastres. Sin la capacidad de vuelo del H125, esta captura de datos sería inviable.

### Potencia “High and Hot”

“Las misiones ocurren en montaña y sierra, a gran altitud, y temperaturas elevadas (alrededor de los 40°C), condiciones que degradan el rendimiento de la mayoría de aeronaves. El H125, con su motor Arriel 2D, mantiene una reserva de potencia superior para operar con seguridad donde el aire es menos denso, a pesar de operar entre rocas y desniveles. Nos ha funcionado muy bien” explica José Sánchez, piloto del SGM. “Es el helicóptero idóneo por su eficiencia a altas temperaturas. Realizamos ...



▲ El H125 está listo para despegar.



▲ Vista aérea del H125 con su sensor magnético



La potencia del H125 permite llevar la carga a pesar de la altura y temperatura elevada.

**“Es el helicóptero idóneo por su eficiencia a altas temperaturas. Realizamos aterrizajes frecuentes en terrenos irregulares y su respuesta es excepcional.”**

HÉCTOR ALBA,  
DIRECTOR DE OPERACIÓN  
GEOLÓGICA EN EL SERVICIO  
GEOLÓGICO MEXICANO

... aterrizajes frecuentes en terrenos irregulares y su respuesta es excepcional”, destaca Héctor Alba, director de operación geológica. Esta potencia permite al H125 funcionar como un caballo de batalla capaz de transportar también pesados equipos de perforación hacia cimas inaccesibles para evaluar yacimientos in situ y determinar su viabilidad de explotación. “La utilización del H125 nos permite reducir costos y por supuesto tiempos en la exploración del territorio”, añade.

**Impacto en el desarrollo nacional**

Para Flor de María Harp, directora general del SGM, el valor añadido es vital: “Sin su apoyo, sería imposible cubrir la inmensa superficie bajo nuestra responsabilidad”.

La misión trasciende la minería; es una herramienta de ordenamiento territorial. Los datos ayudan a planear el uso del suelo e identificar zonas geotérmicas, impulsando un aprovechamiento sostenible de los recursos. Además, su versatilidad permite reaccionar ante crisis. En las inundaciones de octubre de 2025, la flota se integró en misiones de Pronta Respuesta ante Desastres, demostrando que la agilidad necesaria para encontrar minerales es también determinante para salvar vidas. La colaboración de medio siglo entre el SGM y Airbus asegura que cada dato capturado desde el cielo se convierta en una decisión estratégica y científica para el país. Con el H125, la ciencia mexicana eleva su mirada para profundizar en sus raíces.



◀ Estudiando el suelo



◀ El H125 es lo bastante compacto y ágil como para aterrizar en cualquier lugar.



◀ La información que permite recopilar el H125 se plasma en un mapa.

airbus.com



Coordinación de plataformas  
para multiplicar  
**sus capacidades de misión.**

Airbus.  
**Made to matter**



**AIRBUS**