

ROTOR



Technik, die uns schützt

RETTUNG S.4

Vertikal gedacht
eine Strategie zur Navigation
durch die neue Normalität

RETTUNG S.6

Helfen und heilen –
auf Hawaiianisch

ERKUNDEN S.28

Geschärfte Krallen:
Der Tiger rüstet sich für
zukünftige Einsätze

RETTUNG S.14

AIRBUS

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/airbus-helicopters)

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

NR. 142 - JULI 2026

Herausgeber: Jennifer Newlands. **Chefredakteur:** Ben Pegg (stephen-benjamin.peggie@airbus.com), Isis Franceschetti (isis.franceschetti@airbus.com), Alvaro Friera (alvaro.friera@airbus.com), Jonas Schramm (jonas.schramm@airbus.com). **Verantwortlich für Bilder:** Jérôme Deulin. **Bildnachweise:** Airbus; Airbus Helicopters; Airbus Defence and Space; Diane Bond; Lorette Fabre; Thomas Goisque; Camille Moirenc; Anthony Pecchi; Eric Raz; Thierry Rostang; SIRPA; Francisco Francés Torrontera; Bryan Van Der Beek; Ramon Wenink; Rights Reserved. **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
**Technik,
die uns schützt**

24
RETTUNG
**Welche Rolle spielt Verteidigung
in Ihrem Leben?**

26
ERKUNDEN
**Fünfzig Jahre Pionierarbeit:
Die H160 verstärkt
die Flotte von Life Flight**

28
ERKUNDEN
Helfen und heilen – auf Hawaiianisch

30
RETTUNG
Expertinnen der Luftfahrt

32
ERKUNDEN
**Unterwegs für mehr Sichtbarkeit:
1.000 Meilen für die Luftrettung**

34
RETTUNG
Von der See bis zu den Sternen

40
RETTUNG
Die nächste Generation der Luftrettung

44
RETTUNG
Leistung, wenn es darauf ankommt



Matthieu Louvot,
CEO von Airbus Helicopters

Hubschrauber sind heute wichtiger denn je. Jeden Tag helfen sie dabei, Leben zu retten, Brände zu löschen und überlebenswichtige Hilfsgüter in abgelegene Regionen zu bringen. Dabei können sie vor allem auch Orte erreichen, die für andere Luftfahrzeuge unzugänglich sind. In einer Welt, die immer unberechenbarer wird, stehen Regierungen verstärkt vor der Frage, wie sie ihre Bürger am besten beschützen können. Dazu müssen sie in der Lage sein, vielschichtige Bedrohungen abzuwehren — und sich auf gänzlich neue Krisen einstellen. Leider gehören Kriege zu den schlimmsten Krisen, die uns Menschen treffen können, und in den vergangenen Jahren haben Konflikte zudem neue und unberechenbare Formen angenommen. Doch auch in diesen dunklen Zeiten haben Hubschrauber bewiesen, wie unentbehrlich und vielseitig sie sind — sei es, um Soldaten zu retten, Spezialeinsätze durchzuführen oder Drohnen abzuwehren. Im Jahr 2025 erreichten wir gemessen an der Stückzahl Platz eins bei den Bestellungen an Militärhubschraubern. Das beweist, dass unser Portfolio alles bietet, was die Streitkräfte benötigen: agile und effektive Mehrzweck-Hubschrauber und unbemannte Luftfahrzeuge. Mit diesem Vertrauen geht zugleich die Verantwortung einher, das zu gewährleisten, worauf es am meisten ankommt: Verfügbarkeit und Sicherheit im Betrieb. Der Grund, warum Airbus für jeden Betreiber die passende

JEDEN TAG HELFEN SIE DABEI, LEBEN ZU RETTEN, BRÄNDE ZU LÖSCHEN UND LEBENSWICHTIGE HILFSGÜTER ZU BRINGEN

Lösung bieten kann, sind die integrierte Vielseitigkeit unserer Dual-Use-Modelle sowie unsere spezialisierten Militärplattformen. So überzeugen die H225M und die H145M mit Tausenden von absolvierten Flugstunden in kritischen zivilen und hoheitlichen Einsätzen. Die neueste Ergänzung unserer militärischen Flotte, die H160M, übernimmt die zahlreichen Innovationen, die für ihr ziviles Pendant über Jahre ausgereift wurden – erweitert durch hochmoderne Waffensysteme und Konnektivität via HForce. Und nicht zuletzt setzt der NH90 seinen Erfolgskurs ungemindert fort und entwickelt sich kontinuierlich weiter, um den Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden. Diese Ausgabe von *Rotor* zeigt besonders eindrücklich, welche unterschiedlichen Rollen unsere Hubschrauber erfüllen, und ich freue mich sehr, diese Geschichten mit Ihnen teilen zu dürfen. Von atemberaubenden Filmaufnahmen für die große Leinwand von Will Banks aus einer H125 bis hin zur Lieferung kritischer Hilfsgüter für Überschwemmungsoffer in Mosambik mit der H130 leisten Hubschrauber und ihre Besatzungen außerordentliche Arbeit. Ihr Beitrag reicht von lebensbereichernden bis hin zu lebensrettenden Einsätzen. Das ist der Grund, warum ich so stolz bin, zu Airbus Helicopters zurückzukehren und die Rolle des CEO für dieses fantastische Unternehmen mit seinen fantastischen Kunden vertrauensvoll zu übernehmen.



ARTIKEL—
Ben Peggie
Lou Massé and
Alexandre Marchand

TECHNIK. DIE UNS SCHÜTZT

Die Welt wird immer unbeständiger, was sich auch in Konflikten widerspiegelt. Da sich die Bedrohungslage jederzeit verändern kann, ist die Verteidigungsfähigkeit eines Landes für unsere Sicherheit wichtiger denn je. Indem Airbus seine Kunden und die Luftstreitkräfte dabei unterstützt, Krisen zu verhindern, Menschen zu schützen und Regionen zu stabilisieren, gestaltet das Unternehmen die Zukunft der Verteidigung und sorgt dafür, dass die europäischen Länder und ihre Verbündeten stark, unabhängig und resilient bleiben. Mit Investitionen in den Verteidigungsbereich, die nicht nur High-Tech-Innovationen vorantreiben, sondern auch das Wachstum beschleunigen, wird die Zukunft Europas zusätzlich abgesichert.

VERTIKAL GEDACHT

EINE STRATEGIE ZUR NAVIGATION DURCH DIE NEUE NORMALITÄT

Hubschrauber sind das Rückgrat von Katastrophen- und Militäreinsätzen. Angesichts der zunehmend ungewissen globalen Sicherheitslage werden sie auch in den kommenden Jahrzehnten eine Schlüsselrolle spielen.

ARTIKEL — Ben Peggie

Verteidigungs- und Sicherheitskräfte müssen auf immer vielfältigere und intensivere Bedrohungen reagieren, erklärt Mathilde Royer, Executive Vice-President Strategy and Sustainability bei Airbus Helicopters. „Seit Jahren steigt die Zahl klimabedingter Naturkatastrophen. Gleichzeitig bereiten sich viele Länder verstärkt auf mögliche Konflikte vor. Mit dem zunehmenden Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugen (Uncrewed Aerial Systems – UAS) ändern sich auch die entsprechenden Taktiken und Strategien, sodass Missionen künftig deutlich häufiger in hybrider Form durchgeführt werden dürften.“ Royer unterstreicht in diesem Zusammenhang die Bedeutung von Drehflüglern. „In kritischen Situationen bieten Hubschrauber mit zivil-militärischem Nutzungsprofil einen taktischen Vorteil für Militäroperationen, Rettungsmissionen in Katastrophengebieten und den Wiederaufbau zentraler Infrastruktur.“ Mit speziellen Militärhubschraubern, wie dem NH90 und dem Tiger, sowie mit Militärversionen seiner zivilen Hubschrauber bietet Airbus Helicopters ...

► Die VSR700 eignet sich nicht nur für Aufklärung im Gefechtsfeld, sondern könnte möglicherweise sogar für leichte Angriffseinsätze oder Zielauffassungsmissionen ausgestattet werden.



... aus Royers Sicht die idealen Lösungen: „In einer sich verändernden Welt müssen wir über klassische Plattformen hinausdenken und stattdessen auf integrierte Multi-Domain-Ökosysteme setzen. Die H160M eröffnet neue Möglichkeiten für Militäroperationen, während die modulare H145M dank ihrer Flexibilität und Anpassungsfähigkeit auf die Anforderungen unterschiedlichster Missionen ausgelegt ist. Mit der zunehmenden Verbreitung und Weiterentwicklung hybrider Bedrohungsszenarien wird die Nachfrage nach solchen Hubschraubern spürbar steigen. Durch das HForce-System und den modularen Ansatz von Airbus lassen sich die H145M und die H225M innerhalb kürzester Zeit für verschiedene Aufgaben konfigurieren – von leichter bewaffneter Unterstützung über Brandbekämpfung bis hin zum taktischen Transport. Ein kürzliches Erfolgsbeispiel ist die schnelle Entsendung von ungarischen Kampfhubschraubern für einen großflächigen Löscheinsatz in Albanien.“

EIN REVOLUTIONÄRER ANSATZ

Drohnen werden bei künftigen Konflikten eine zentrale Rolle spielen. „Airbus Helicopters bietet eine Vielzahl an taktischen UAS für Hochrisiko-Aufklärungsmissionen und Mehrrollen-Einsätze.“ Royer verweist auf Drohnen wie den Flexrotor, den Capa-X und den VSR700, die zunächst für Missionen zur Informationsbeschaffung, Überwachung und Aufklärung (Intelligence, Surveillance and

Reconnaissance – ISR) eingesetzt werden können, langfristig jedoch zu Mehrzweck-Systemen ausgebaut werden sollen. Auch Transportmissionen zählen zu den denkbaren Einsatzformen. Doch das größte Potenzial birgt das Teaming. „Die Vernetzung mit unbemannten Luftfahrzeugen verbessert die Überlebens- und Durchsetzungsfähigkeit von Hubschraubern in umkämpften Einsatzgebieten.“ Die HTeaming-Lösung von Airbus Helicopters wird künftig Angriffe aus sicherer Entfernung ermöglichen, indem Drohnen neben der Informationsbeschaffung, Überwachung und Aufklärung auch die Zielerfassung übernehmen. „Durch die Einbindung von Air-Launched Effects (Drohnen oder Effektoren, die von Hubschraubern aus gestartet werden) wird die Reichweite für Angriffe deutlich erhöht. Hubschrauber entwickeln sich damit zu Multirollen-Flug-Hubs für die Steuerung von Drohnenschwärmen“, so Royer. Die langfristige Strategie von Airbus besteht darin, den Weg für die nächste Generation an Drehflüglern zu ebnen (Next Generation Rotorcraft Capability – NGRC), um die strategische Autonomie Europas zu sichern. „Anstatt uns auf nicht-europäische Plattformen oder transatlantische Partnerschaften zu verlassen, treiben wir die Entwicklung einer wirklich souveränen Lösung aktiv voran“, berichtet sie. „Durch unsere führende Rolle im EU-geförderten ENGRT-Projekt schaffen wir mit modularen offenen Systemen und erweiterter Konnektivität die erforderliche technologische Grundlage für die militärischen Drehflügler von morgen. Airbus ist bestens positioniert, um NATO-Ländern eine äußerst wettbewerbsfähige Lösung anzubieten, die in Europa konzipiert, produziert und unterstützt wird. Wir bauen nicht nur eine Plattform; wir stellen die Zukunft der Verteidigung und die industrielle Unabhängigkeit in Europa sicher und sorgen gleichzeitig dafür, dass kritische Missionen erfolgreich durchgeführt werden können.“ Royer fasst abschließend zusammen: „In Zeiten wachsender Unsicherheit steht der Hubschrauber nach wie vor für zuverlässige Flexibilität.“ Mit der notwendigen Vielseitigkeit zur Bewältigung der zahlreichen Herausforderungen stellt Airbus sicher, dass die Bedeutung des Vertikalfugs auch auf dem Gefechtsfeld der Zukunft unvermindert bestehen bleibt.



▲ Mathilde Royer, Executive Vice-President Strategy and Sustainability bei Airbus Helicopters



▲ Die ungarischen H225M-Hubschrauber bei einem Löscheinsatz in Albanien im Sommer 2025.



► Das Teaming von Drohnen, wie der Aliaca, mit bemannten Hubschraubern wird Betreibern deutliche Vorteile bei Kampfeinsätzen bringen.

TRAINING MIT DER NEUEN CT-153 JUNO DER ROYAL CANADIAN AIR FORCE

Der globale Trend erhöhter Militärausgaben geht auch an Kanada nicht spurlos vorüber. So leistet das Land große Investitionen, um seine Luftstreitkräfte für all die Herausforderungen zu rüsten, die ihnen bevorstehen könnten. Die erste Phase konzentriert sich auf die Auswahl der bestmöglichen Hubschrauber für das Trainingsprogramm der RCAF.

ARTIKEL — Ben Peggie



▲ Oberst Lauri Denis,
Royal Canadian Air Force



Die erste H135 der Royal Canadian Air Force im Flug

Im Juni 2026 nahm die Royal Canadian Air Force (RCAF) die erste Lieferung einer Airbus H135 für sein neues FAcT-Programm (Future Aircrew Training) in Empfang. Die Bezeichnung CT-153 Juno, wie die RCAF den Hubschrauber nennt, spiegelt seine Bedeutung in der Geschichte des kanadischen Militärs wider. Die Lackierung der Juno kombiniert das historische „Trainingsgelb“ mit einem dunkelblauen Farbton. Diese Farbwahl wurde ganz bewusst getroffen, um eines der glanzvollsten Kapitel der kanadischen Luftfahrtgeschichte, das British Commonwealth Air Training Program, zu würdigen. Kanada hatte im Rahmen dieses Programms eine umfassende Rolle in der Vorbereitung alliierter Piloten im Zweiten Weltkrieg gespielt – und dieser Verdienst sollte auch in der Gegenwart sichtbar bleiben. Die Bezeichnung Juno erinnert zudem an die kritische Rolle Kanadas bei den D-Day-Landungen am Juno Beach in der Normandie. Heute ist die geopolitische Lage so angespannt wie nie zuvor seit diesem globalen Konflikt. Mit aktiven Kriegen in Europa und dem Nahen Osten wägen Länder weltweit ab, ob sie für mögliche Eskalationen angemessen gewappnet sind. So auch Kanada: SkyAlyne hat 19 Hubschrauber vom Typ H135 bestellt, um die Trainingsflotte der RCAF zu erneuern; der erste wurde nun bereits ausgeliefert.

WIE WIRD MAN ZU DEN BESTEN? MIT TRAINING!

Die Lieferung dieses Hubschraubers ist ein erster Schritt im Rahmen der vollständigen Neustrukturierung der Trainingspipeline der RCAF. Im Laufe des auf 25 Jahre angesetzten Projekts sollen 71 neue Luftfahrzeuge in Kanada eintreffen – dafür hat der Staat eine Gesamtinvestition von 11,2 Milliarden kanadischen Dollar getätigt. „Das Future-Aircrew-Training-Programm ist im Grunde ein Neustart für alles rund um das Training der RCAF-Luftfahrzeugbesatzungen“, erklärt Kevin Lemke, General Manager von SkyAlyne. SkyAlyne, ein Joint Venture zwischen den beiden führenden kanadischen Luftfahrt- und Verteidigungsunternehmen CAE und KF Aerospace, fungiert als Hauptauftragnehmer und federführende Organisation der Initiative. „Für die kanadische Regierung ist das ein echtes Generationenprojekt und der größte Dienstleistungsvertrag in ihrer Geschichte.“

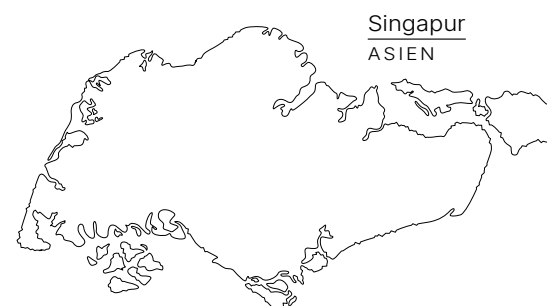
Das Programm wird das Trainingsangebot der RCAF grundlegend revolutionieren und modernisieren. Die Führung sieht diesen Schritt als Grundstein für die Schaffung einer Luftstreitkraft der nächsten Generation. Die Logik ist simpel: Wer seine Luftstreitkraft zur besten machen will, muss zunächst qualifizierte Piloten haben, bevor es überhaupt Sinn ergibt, sich die besten Luftfahrzeuge anzuschaffen. „Es ist völlig unerheblich, wie viele man kauft“, betont Lemke. „Wenn man keine qualifizierten Besatzungen hat, die die Systeme bedienen können, hat man keine Luftstreitkraft.“

DIE H135: DAS BESTE AUS BEIDEN WELTEN

Es gibt eine Theorie, die besagt: Wer richtig fliegen lernen will, muss mit einem einfachen Hubschrauber lernen, der einem möglichst wenig Unterstützung bietet. Das Training dürfe nicht durch eine ausgefeilte Avionik zur Entlastung des Piloten erleichtert werden. Eine andere Theorie besagt: Wenn angehende Piloten bereits in ihrer Ausbildung mit technologisch hochentwickelten Hubschraubern trainieren, lernen sie frühzeitig die Technologie kennen, die sie auch später im Flugbetrieb nutzen werden. Der Vorteil der H135 ist, dass sie sowohl ein Training mit Helionix-Avionik als auch die Deaktivierung gewisser Eigenschaften und Funktionen ermöglicht. Angehende Piloten bekommen somit das Beste aus beiden Welten: Technologie der nächsten Generation und klassische Basiskenntnisse. Was die Auswahl der richtigen Tools für die Ausbildung künftiger Piloten betrifft, die höchstwahrscheinlich mit verschiedenen Gefahrensituationen konfrontiert sein werden, glaubt RCAF-Oberst Lauri Denis, dass die CT-153 Juno die perfekte Wahl ist. „Sie ist genau der richtige Hubschrauber für das Training unserer heutigen Besatzungen und bereitet sie darauf vor, auf unseren weiterentwickelten Plattformen und im Betrieb befindlichen Hubschraubern gemeinsam mit unseren Verbündeten Kanada zu verteidigen“, erklärt Denis. „Wir brauchen ja heute niemanden mehr davon zu überzeugen, dass die Gefahr da draußen real ist.“



▲ Freude über einen erfolgreichen HTeaming-Demonstrationsflug zwischen Flexrotor und H225M



TEAMING FÜRS TEAMING

AIRBUS SETZT AUF WEGWEISENDE ZUSAMMENARBEIT MIT SINGAPUR

Stellen Sie sich ein Luftfahrzeug vor, das bei Tag und Nacht 14 Stunden am Stück fliegen kann, Videos und Bilder überträgt, das Gelände erfasst und relevante Informationen unmittelbar weiterleitet – ganz ohne Zwischenlandung. Genau das leistet der Airbus Flexrotor dank HTeaming, insbesondere in perfekt synchronisierter Verbindung mit einer H225M.

ARTIKEL — Ben Peggie

Bei Such- und Rettungseinsätzen kann Sichtbarkeit über Leben und Tod entscheiden. Zu Simulationszwecken wurde im Januar 2026 daher eine Airbus Flexrotor Drohne über das HTeaming-System von Airbus erstmals mit einer H225M der Luftstreitkräfte der Republik Singapur vernetzt. Durch den Einsatz von HTeaming konnte der Flexrotor wichtige Informationen direkt an die Besatzung der H225M übermitteln. Gleichzeitig waren die Piloten in der Lage, die Drohne unmittelbar zu steuern – dank einer speziellen Datenverbindung, die eine sofortige Verarbeitung der Daten ermöglicht, ohne die Arbeitsbelastung im Cockpit zu erhöhen.

ZIELE DER PARTNERSCHAFT

Teaming bietet entscheidende Vorteile für militärische und zivile Such- und Rettungseinsätze (Combat SAR & SAR). Der Flexrotor deckt ein deutlich größeres Sichtfeld ab als der vernetzte Hubschrauber, sodass sich die aktuelle Lage besser beurteilen und das Gebiet weitläufiger erkunden lässt. Insbesondere in Hochrisikoumgebungen trägt dies maßgeblich zur Sicherheit der Besatzung bei. Da relevante Daten zudem unmittelbar im Hubschrauber verfügbar sind, können gleichzeitig schnellere Entscheidungen getroffen werden. Dadurch können die Piloten nahezu verzögerungsfrei reagieren, sobald sie etwas Auffälliges entdecken. Der Demonstrationsflug wurde mit Unterstützung der Defence Science and Technology Agency (DSTA) aus Singapur und den Luftstreitkräften der Republik Singapur (RSAF) durchgeführt. Als Programme Manager unterstreicht Lim Jiaxu den großen Mehrwert von HTeaming: „Teaming eröffnet neue Möglichkeiten für dynamischere Einsätze. Die größere Entfernung zum eigentlichen Geschehen erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Erfolgchancen einer Mission. Da relevante Daten in Echtzeit zur Verfügung stehen,

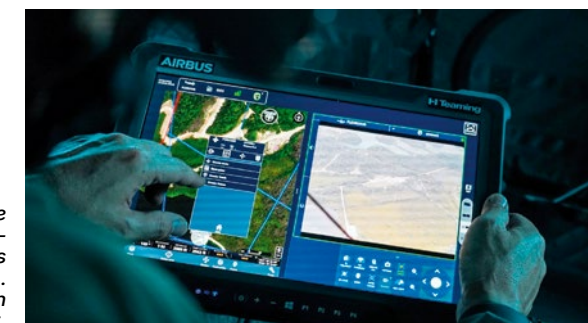
▼ Major Lim Ryan, Stabsoffizier im Air Plans Department der Luftstreitkräfte der Republik Singapur (RSAF)



► Ein Airbus-Besatzungsmitglied beobachtet, wie sich der Flexrotor zum Start bereit macht



► Nahaufnahme des HTeaming-Tablets, über das die Besatzung Echtzeitinformationen vom Flexrotor erhält.



kann die Hubschrauberbesatzung auf dieser Grundlage fundiertere Entscheidungen treffen.“ Für Major Lim Ryan, Stabsoffizier im Air Plans Department der RSAF, war der Demonstrationsflug äußerst aufschlussreich: „Dank seiner großen Reichweite lieferte der Flexrotor als Drohne frühzeitig wichtige Informationen über das Einsatzgebiet. Dadurch konnte die Besatzung die Lage besser beurteilen, taktische Entscheidungen in Echtzeit treffen und schneller auf potenzielle Bedrohungen reagieren. All das sind zentrale Voraussetzungen für eine erfolgreiche Mission.“

MEHR EFFIZIENZ FÜR DIE MISSIONEN VON MORGEN

Bereits während der Entwicklung war Airbus Helicopters die große Bedeutung von HTeaming für die Zukunft bewusst. Daher wurde das System vollständig herstellerunabhängig konzipiert, sodass es mit unterschiedlichen Hubschrauber- und Drohrentypen eingesetzt werden kann. Lim Jiaxu weiß, dass der Demonstrationsflug nur ein erster Schritt war. Doch umso motivierender ist für ihn die Vorstellung, was als Nächstes kommen könnte: „Der erfolgreiche Demonstrationsflug verdeutlicht das immense Potenzial von Teaming und bestärkt die DSTA darin, gemeinsam mit Airbus und den RSAF neue Lösungen zu entwickeln, die noch mehr Möglichkeiten für künftige Einsätze eröffnen. Das ist gerade erst der Anfang. Zusammen mit Airbus arbeiten wir bereits daran, die Technologie gezielt auszubauen, um auch komplexere Missionen effektiver durchführen zu können.“

GESCHÄRFT KRALLEN: DER TIGER RÜSTET SICH FÜR ZUKÜNFTIGE EINSÄTZE

Im Rahmen des Tiger-Mark-III-Programms modernisiert Airbus Helicopters seinen erprobten Kampfhubschrauber mit einer Avionik und mit Waffensystemen der nächsten Generation, die sich nahtlos in die bewährte Plattform einfügen. Das Midlife-Upgrade wird sicherstellen, dass der Kampfhubschrauber in den kommenden Jahrzehnten neue Herausforderungen sowie hoch angespannte Situationen auf dem Gefechtsfeld effektiv und zielgerichtet meistern kann.

ARTIKEL — Lou Massé



Seite an Seite



DIE ZUKUNFT DER EUROPÄISCHEN VERTEIDIGUNG

„Die Zusammenarbeit zwischen Frankreich und Spanien ermöglicht es uns, unsere Kräfte zu bündeln, um den schlagkräftigsten modernen Kampfhubschrauber zu entwickeln“, erklärt Marie Thomines, Programme Manager. Gemeinsam mit Cindy Mecrin, Chief of Engineering, leitet sie die Entwicklung dieses Großprojekts bei Airbus Helicopters. Das Programm wurde im Jahr 2022 unter der Leitung der europäischen Beschaffungsagentur OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement) für Frankreich und Spanien ins Leben gerufen und war die Antwort auf den dringenden Bedarf an einer effektiven Lösung für die Anforderungen moderner Einsatzszenarien. „Das Programm MkIII zeigt deutlich, wie wichtig ein gemeinsamer Ansatz innerhalb Europas wirklich ist. Dieser Erfolg ist ein gemeinsamer Meilenstein, der zwei Nationen näher zusammenbringt“, erläutert Thomines. Das Programm setzt dabei auf die bewährten Agilitäts- und Stealth-Qualitäten des Tiger. „Wir behalten die Elemente bei, die den Hubschrauber so effektiv machen, und sorgen dafür, dass seine Leistungskraft erhalten bleibt“, führt Mecrin aus. Im Zuge dieses Midlife-Upgrades wird der Tiger mit einer völlig neuen digitalisierten Avionik sowie mit äußerst leistungsstarken neuen Waffensystemen (optronisches Beobachtungssystem, Cockpit mit Touchscreen, digitales Headset) ausgestattet. Die gesamte Verkabelung wird überholt, um sicherzustellen, dass alle heutigen Daten mit

schnelleren Übertragungsraten und in größerem Volumen übertragen werden können – was auch die Kommunikation deutlich verbessern wird. Der Tiger MkIII hat zuletzt mehrere wichtige Meilensteine erreicht, insbesondere die Inbetriebnahme des Bodenprüfstands „Helicopter Zero“ für Tests von neuen Systemen. Das Ziel für 2026 wird der Erstflug des Tiger MkIII sein – eine wichtige Etappe in diesem Projekt.

KURS AUF DAS DIGITALE GEFECHTSFELD

„Wir planen, den Tiger MkIII mit einer Kooperationsfähigkeit für luftgestützte Systeme wie Drohnen auszustatten“, erläutert Mecrin. „Wir integrieren Waffensysteme der neuesten Generation, und das Beobachtungssystem Euroflir 510 bietet ein deutlich weiteres Sichtfeld mit verbesserter Zielerfassung. Wir möchten einen Hubschrauber, der selbst in hoch angespannten und aggressiven Gefechtslagen Gegner erkennen kann, bevor er selbst erkannt wird“, fügt Thomines hinzu. Das Programm MkIII steigert die Leistungsfähigkeit des Tiger und erhöht die Sicherheit der Besatzung, da die neue Avionik die Piloten in intensiven Gefechtsituationen großflächig entlastet und den Einsatz unbemannter Systeme vorsieht, um erforderliche Aufgaben zu übernehmen. Dank der größeren Reichweite unserer Waffensysteme können wir leichter tief in umkämpfte Gebiete vordringen, ohne die Besatzung oder den Erfolg der Mission zu gefährden“, beschreibt Mecrin. „Die neuen Infrarotsensoren des Tiger MkIII sorgen für verbesserte Präzision. Dadurch ist es möglich, den Hubschrauber und seine Besatzung vor unmittelbaren Gefahren zu schützen, wenn sie tief in die Einsatzgebiete vordringen“, erklärt sie weiter. Das Programm MkIII steht für „einen Hubschrauber, der auch in Zukunft agil bleiben wird, weil er seine Leistungsfähigkeit bewahrt, sehr schnell am Einsatzort sein kann und seine Geschwindigkeit und Reaktionsschnelligkeit beibehalten wird“. Das Projekt erfüllt sämtliche aktuellen Anforderungen Europas und bleibt dabei anpassungsfähig, um auch den künftigen Bedürfnissen einzelner Nationen Rechnung zu tragen. „MkIII bietet Wachstumspotenzial für sämtliche Avioniksysteme. Das bedeutet, dass die Avionik auch in Zukunft modular und weiterentwicklungsfähig bleibt. Der Tiger MkIII ist ein technologisch hoch ausgereifter Hubschrauber, der sich bereits mehr als bewährt hat – und sich auch weiterhin bewähren wird“, erklärt Mecrin abschließend.

▲ Der Tiger im Flug

◀ Der Tiger:
ein majestätischer
Anblick



DIE H160M: WEITERENTWICKLUNG EINER BEWÄHRTEN PLATTFORM

Dank unterschiedlicher Militarisierungsoptionen kann die H160 ab sofort ein breites Spektrum an Regierungsmissionen abdecken.

ARTIKEL — Alexandre Marchand



▲ Die Waffenträger der H160M werden Waffensysteme der Zukunft integrieren können.

Airbus Helicopters bereitet sich derzeit auf eine erste Schießkampagne mit der H160M mit axialem 12,7-mm-Maschinengewehr vor. „Das ist ein großer Moment für einen Militärhubschrauber, dessen Waffensystem in hohem Maße mit seinen Sensoren, seiner Avionik, seinen Missionssystemen und sogar seinem Autopiloten integriert ist“, betont Vincent Chenot, Head of H160M Programme. „Mit dieser Integration können wir innovative Schussmodi entwickeln, die – nicht nur für das axiale Maschinengewehr, sondern auch für weitere kommende Waffensysteme – die Leistung von Feueranflügen maximieren werden.“ Die Integration ermöglicht eine automatische Zielverfolgung; dabei steuert der Autopilot letztlich die Flugbahn des Hubschraubers in Gier- und Nickrichtung, um eine maximale Schusspräzision zu gewährleisten. Die H160M wird außerdem mit demselben TopOwl-Helm wie im Tiger, mit denselben Modi und Funktionen, ausgestattet sein. Darüber hinaus wird der Helm dasselbe elektronische Kampfführungssystem wie der Militärhubschrauber selbst nutzen. „Dank ihrer großen Touchscreens ermöglicht darüber hinaus die neue Avionik der H160M, FlytX von Thales, ein effektives Missionsmanagement“, erklärt Charles Lanzaavi, technischer Leiter des Programms. Die H160M besitzt zu diesem Zweck einen Missionsassistenten, der zusammen mit Airbus Defence and Space entwickelt wurde. „Diese hochgradig integrierte und automatisierte Avionik wird es den Nutzern ermöglichen, komplexe Einsätze mit einer Besatzung von nur zwei Personen durchzuführen. Für die Marine bedeutet das beispielsweise, dass die Piloten einen taktischen Radar der neuesten Generation mit zahlreichen Modi bedienen können, ohne ein drittes Besatzungsmitglied

hinzuziehen zu müssen.“ Der Hubschrauber wird auch eine native Teaming-Fähigkeit mit Drohnen erhalten. Die Waffenträger der H160M und ihre Strukturverstärkungen bieten ein erhebliches Weiterentwicklungspotenzial für neue Arten von Effektoren: Raketen, aber auch ferngesteuerte Munition (Drohnen). „Die Waffenträger der H160M müssen die nötigen physischen Schnittstellen besitzen, um diese möglichen Anforderungen in Zukunft abdecken zu können“, so Chenot. Die französische Beschaffungsbehörde DGA hat Studien über die Integration von Akeron-LP-Lenkflugkörper des Unternehmens MBDA angekündigt. Es handelt sich hierbei um leichte Mehrzweck-Luft-Boden-Lenkflugkörper mit großer Reichweite, die vielseitig einsetzbar und damit bestens für die Panzerabwehr sowie für Einsätze gegen sonstige Boden- und Überwasserziele bzw. möglicherweise auch für die Drohnenabwehr geeignet sind. Die H160M kann darüber hinaus mit zwei zusätzlichen Treibstofftanks à 250 Litern ausgestattet werden, die ihre ohnehin bereits beträchtliche Reichweite noch weiter vergrößern werden. Nach Abschluss aller Upgrades und Qualifizierungen bis zum Jahr 2030 werden diese Funktionalitäten der H160M zu einem leistungsstarken Hubschrauber mit großer Reichweite machen. „Aber nicht alle Nutzer werden zwangsläufig eine solche Leistung benötigen“, betont Chenot. „Mit den Upgrades, die wir bereits für die französische Gendarmerie und Marine implementiert haben, können wir bereits jetzt eine Version der H160 anbieten, die bestens für ein extrem breites militärisches Einsatzspektrum geeignet ist.“ Die französische Marine nutzt diese Hubschrauber seit 2022, und die Gendarmerie erhielt ihr erstes Modell im Jahr 2025. Diese H160M sind insbesondere mit dem optronischen System Euroflir 410 von Safran, einem Suchscheinwerfer, einer Rettungswinde, Fast-Rope-Seilen sowie optionalen Panzerungselementen ausgestattet. Das Missionssystem in Kombination mit speziellen Kommunikationsmitteln und Datenverbindungen schafft die Voraussetzungen für komplexe Einsatzfelder. Insbesondere die Interoperabilität mit Drohnen zählt zu den zentralen Entwicklungsschwerpunkten; eine Flugdemonstration ist bereits geplant. Auch die Integration einer Türbewaffnung wäre vorstellbar. Zu den vorgesehenen Einsatzaufgaben dieser Hubschrauber zählen der Schutz von Schiffen und Küstengebieten, Beobachtung, Terrorismusbekämpfung sowie Aufklärungsmissionen und die Unterstützung von Bodentruppen. „Die H160 bietet bereits heute umfassende Fähigkeiten, die in wenigen Jahren mit der H160M ihre volle Reife erlangen werden“, erklärt Chenot abschließend.

EIN NEUES LEBEN FÜR DEN NH90

Mit über 530 Hubschraubern im aktiven Betrieb und 500.000 aufgezeichneten Flugstunden weltweit ist der NH90 nicht mehr aus der militärischen Landschaft wegzudenken. Der Fokus richtet sich nun auf die Zukunft. Mit einer Reihe neuer Projekte stellt Airbus Helicopters die Weichen dafür, dass der Traditionshubschrauber auch weiterhin den höchsten Standards gerecht wird.

ARTIKEL — Alexandre Marchand

Mit über 530 Hubschraubern im aktiven Betrieb und 500.000 aufgezeichneten Flugstunden weltweit ist der NH90 nicht mehr aus der militärischen Landschaft wegzudenken. Der Fokus richtet sich nun auf die Zukunft. Mit einer Reihe neuer Projekte stellt Airbus Helicopters die Weichen dafür, dass der Traditionshubschrauber auch weiterhin den höchsten Standards gerecht wird. Der NH90 war aufgrund seiner technischen Konfigurationen und komplexen industriellen Gestaltung schon immer ein überaus anspruchsvolles und zukunftsweisendes Programm. „Über die Jahre haben wir viele Ressourcen in die Weiterentwicklung und Qualifizierung zahlreicher Versionen investiert, den industriellen Hochlauf vorangetrieben und die noch bestehenden Themen rund um die Einsatzreife adressiert“, erklärt Axel Aloccio, NH90 Programme Director bei Airbus Helicopters. „Die industrielle Gestaltung und die technischen Konfigurationen haben inzwischen ihre volle Reife erreicht, sodass unser Fokus nun auf dem Support der im Betrieb befindlichen Hubschrauber liegt, um unseren Kunden mehr Flugstunden und eine optimale Verfügbarkeit zu ermöglichen.“ Aloccio nennt einige Verbesserungsbereiche und verweist zugleich auf das gestiegene Bewusstsein bei den meisten Kunden: „Zahlreiche Leistungen werden im Rahmen des TLS-Vertrags (Through Life Support) angeboten, dem mittlerweile nahezu alle Nationen beigetreten sind, die den NH90 über die NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency) betreiben.“ Darüber ...



▲ Axel Aloccio, NH90 Programme Director bei Airbus Helicopters

Die Deutsche Marine erhielt ihren ersten NH90 Sea Tiger im Dezember 2025.



▲ Besatzungsmitglieder an Bord des NH90 TTH suchen den Horizont ab.

... hinaus hat sich mit dem NOS ein neuer Typ von Unterstützungsvertrag etabliert. Derzeit von Frankreich, Deutschland und Belgien genutzt, bietet er ein vollständig integriertes Management des gesamten Logistikstromes, verbindliche Zusagen zur Teileverfügbarkeit sowie ein umfassendes Spektrum zusätzlicher Leistungen, die von diesen Ländern bei Bedarf abgerufen werden können. Darüber hinaus steht die Produktions- und Reparaturkapazität für kritische Teile stark im Fokus. Die Ergebnisse sprechen für sich: Innerhalb weniger Jahre hat sich die Zahl der ausgelieferten kritischen Teile verdoppelt. Seit 18 Monaten steht dem NH90-Unterstützungssystem zudem ein neuer Service zur Verfügung: der „Standardaustausch.“ Dadurch können NH90-Kunden durch einen sofortigen Austausch mit NHIndustries innerhalb kürzester Zeit neue oder generalüberholte Teile erhalten. „Das bedeutet einen wichtigen Schritt nach vorn und zeigt das Engagement von NHIndustries und den NH90-Nationen, an innovativen Lösungen zur Verbesserung der logistischen Leistungsfähigkeit des Programms zu arbeiten“, betont Aloccio. Auf mittlere Sicht ist es das Ziel, den Hubschrauber in den Varianten TTH (Tactical Transport Helicopter) und NFH (NATO Frigate Helicopter) mit einem Block 1, bestehend aus Software-Upgrades und neuen Konnektivitätsfähigkeiten sowie Fähigkeiten in den Bereichen Interoperabilität, Datenübertragung und elektronische Kampfführung, weiterzuentwickeln. Die Entwicklung läuft bereits. Die vorgesehenen

Upgrades sollen ab 2028 qualifiziert werden. Gleichzeitig laufen Gespräche mit der NAHEMA, um die Verträge für Nachrüstungsmaßnahmen an mehr als 200 NH90 bis Ende des Jahres abzuschließen. „Zusammen mit der NAHEMA arbeiten wir auch daran, die Betriebsdauer der Hubschrauber von 30 auf 50 Jahre zu verlängern“, fügt Aloccio hinzu. „Damit würden die kürzlich von Spanien bestellten und bis 2030 auszuliefernden Hubschrauber bis 2080 im Betrieb bleiben.“ Dieser sehr langfristige Ansatz könnte auch auf Hubschrauber zukünftiger Kunden aus Asien, dem Nahen Osten oder den NATO-Staaten zutreffen. Auf lange Sicht liegt der Fokus auf dem „NH90 Block 2.“ Wir haben gerade einen Vertrag mit der NAHEMA für eine

Architekturstudie unterzeichnet, die unseren Kunden verschiedene Szenarien und Optionen für langfristige Weiterentwicklungen aufzeigen soll“, erklärt Aloccio. Im Mittelpunkt der Studie stehen die Definition einer neuen modularen Avioniksuite zur besseren Integration neuer Technologien, die Entwicklung eines neuen Instandhaltungskonzepts zur Verbesserung der Flottenverfügbarkeit und Senkung der Betriebskosten sowie die Einführung neuer Einsatzmöglichkeiten, insbesondere im Bereich der Konnektivität und der Teaming-Fähigkeit mit Drohnen, mit Blick auf die Anforderungen des Gefechtsfelds der 2040er-Jahre. Das ultimative Ziel: ein NH90, der die 2080er-Jahre mühelos und in Topform erreicht ...



◀ Zwei schwedische NH90 TTH-Hubschrauber in Aktion

„Das bedeutet einen wichtigen Schritt nach vorn und zeigt das Engagement von NHIndustries und den NH90-Nationen, an innovativen Lösungen zur Verbesserung der logistischen Leistungsfähigkeit des Programms zu arbeiten.“

AXEL ALOCCIO,
NH90 PROGRAMME DIRECTOR
BEI AIRBUS HELICOPTERS



Welche Rolle spielt Verteidigung in Ihrem Leben?

Nicht nur auf dem Gefechtsfeld, sondern auch direkt vor unserer Haustür sind Verteidigung und Sicherheit von zentraler Bedeutung für unseren Alltag.

Such- und Rettungseinsätze



H145M

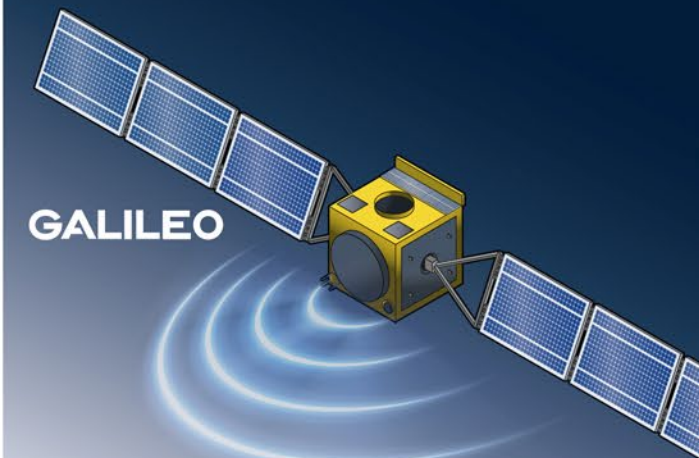


ALIACA

Brandbekämpfung



H225M



GALILEO

Globale Navigation

Seeüberwachung



NH90
Seefernaufklärung

Katastrophenhilfe



H175M

CAPA-X



A400M



FLEXROTOR



C295

STYRIS

Luftraumüberwachung



EUROFIGHTER

Schutz von
kritischen
Diensten

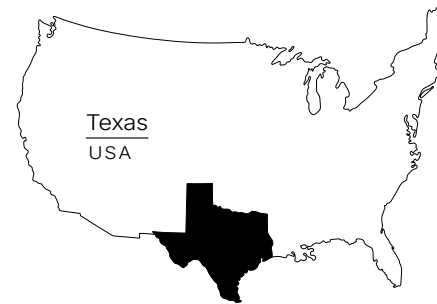
CYBERSECURITY



FÜNFZIG JAHRE PIONIERARBEIT Die H160 verstärkt DIE FLOTTE VON Life Flight

Das legendäre Luftrettungsprogramm Memorial Hermann Life Flight war das erste seiner Art in Texas und das zweite in den gesamten USA. Schon mit der Gründung im Jahr 1976 leistete Dr. James Henry „Red“ Duke echte Pionierarbeit. Fünfzig Jahre später setzt das Programm gemeinsam mit Metro Aviation wieder neue Maßstäbe – mit der Einführung der ersten H160 als fliegende Intensivstation.

ARTIKEL — Ben Peggie



◀ Die erste H160 in HEMS-Konfiguration im Einsatz für das Memorial Hermann

Laut Rudy Cabrera, Programme Director von Life Flight, besteht das Gründungsprinzip bis heute: das konsequente Streben nach Innovationen und bestmöglicher Patientenversorgung. Mit 34 Jahren medizinischer Erfahrung folgt Cabrera einer klaren Berufung und hegt große Bewunderung für den Mann, der damals die Weichen für ein Programm stellte, das aus der modernen Rettungslandschaft nicht mehr wegzudenken ist. „Dr. Red“ Duke brachte den Stein ins Rollen“, erklärt Cabrera. „Er war die treibende Kraft hinter der Einführung des Luftrettungsprogramms am Memorial Hermann. Mit der neuen H160 führen wir seine Mission fort: die Erstversorgung von Menschen selbst in den entlegensten Regionen und ihre anschließende Überführung ins Krankenhaus. Für die Rettungsflüge setzen wir mittlerweile modernere Hubschrauber ein, denn wir verfolgen nach wie vor das Ziel, vor Ort die gleiche Notfallversorgung zu ermöglichen wie auf der Intensivstation des Memorial Hermann.“

Das fehlende Bindeglied

Der Einsatz der H160 war eine strategische Entscheidung. Während die H145 für innerstädtische Rettungsflüge genutzt wird, will Life Flight mit der größeren H160 die medizinische Reichweite des Memorial Hermann erweitern. Der Vorteil gegenüber Starrflüglern besteht in einer direkten Flugroute selbst an entlegene Orte, wodurch die Notwendigkeit für zusätzliche Transporte entfällt und die Patienten ohne Versorgungsunterbrechung ins Krankenhaus gebracht werden können. Damon Sanger, Director of Aviation, erklärt: „Die H160 bietet uns die Möglichkeit, weitere Distanzen mit höherer Geschwindigkeit zurückzulegen. Damit erreichen wir auch Patienten, die sich außerhalb der Reichweite unserer bestehenden Flotte befinden. Die sichere



▲ Nahaufnahme des „Memorial Hermann“-Logos



▲ Die geräumige Kabine der H160 sorgt dafür, dass das medizinische Personal die benötigte Bewegungsfreiheit und Flexibilität für ihre lebensrettende Arbeit hat.

Avionik, das Helionix-Cockpit und die Autopiloten waren für die Entscheidung für die H160 ausschlaggebend. So können wir unsere Patienten noch effizienter versorgen.“

Die Entwicklung der fliegenden Intensivstation

Für den zweckorientierten Ausbau der H160-Kabine wurde das in Shreveport, Louisiana, ansässige Unternehmen Metro Aviation beauftragt. Für Milton Geltz, Managing Director bei Metro Aviation, lag der Schlüssel in optimalen ergonomischen Bedingungen. „Bei Metro Aviation analysierten und überarbeiteten wir unsere Designs bis ins kleinste Detail, um sicherzustellen, dass jede Konfiguration die Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern übertrifft und die Rettungsteams bestmöglich unterstützt“, so Geltz. „Für eine effiziente Versorgung wurde die Kabine so konzipiert, dass das medizinische Personal ausreichend Bewegungsfreiheit hat und alle benötigten Geräte und Medikamente jederzeit griffbereit sind.“ Amy McMullen, Director of Aircraft Configuration bei Metro Aviation, sieht vor allem beim Transport von Neugeborenen einen wesentlichen Vorteil. „Bei der Versorgung von Neugeborenen wird sich die größere Kabine besonders bewähren, da sie dem Rettungsteam einen beidseitigen Zugang ermöglicht“, erläutert sie. „In kleineren Hubschraubern ist diese Flexibilität nicht immer gegeben.“

Unterstützung der Besatzung

Das moderne Avioniksystem der H160 ermöglicht der Crew, sich ganz auf den Einsatz zu konzentrieren. „In der Luftrettung setzen wir auf automatisierte Unterstützung“, so Cabrera. „Wir tragen die Verantwortung dafür, dass unsere Patienten sofort bestmöglich versorgt werden, und müssen lebensrettende Entscheidungen in einer Umgebung treffen, in der wir keinen Zugriff auf die personellen und technischen Ressourcen eines Krankenhauses haben.“ Trotz der anspruchsvollen Bedingungen sind die Teams weiterhin erfolgreich. „Es wirkt so einfach, aber das ist es nicht“, resümiert Sanger. „Sie sind einer enormen Belastung ausgesetzt. Wie gut ein Ausbildungsprogramm daher auch sein mag: Bei Einsätzen um 2:00 Uhr nachts ist es die Professionalität der Piloten und der medizinischen Besatzung, die den Unterschied macht. Nur wenn sie erfolgreich sind, können auch wir erfolgreich sein.“

Helfen und heilen

AUF HAWAIIANISCH

Seit mehr als 28 Jahren unterstützt die Bevölkerung von Hawaii die Notfall- und Rettungsdienste auf der Insel bei der Finanzierung hochwertiger Ausrüstung – eine außergewöhnliche Initiative mit tragischem Ursprung.

ARTIKEL — Heather Couthaud

Niemand landet zufällig auf Hawaii. Es ist eine bewusste Entscheidung, die manchmal sogar die Insel selbst trifft. Schwarzglänzende erkaltete Lavaströme, spektakuläre Wasserfälle und leuchtende Regenbögen – die Menschen auf Big Island, wie die größte Insel des US-Bundesstaats auch genannt wird, lieben ihre Heimat. Diese Liebe zur Insel wurde Daniel R. Sayre zum Verhängnis, als er 1997 zu einer Wanderung zu den Kapaloa-Wasserfällen im Pololu-Tal aufbrach und nie mehr zurückkehrte. Nach seinem Tod gründeten seine Eltern Dr. Frank Sayre und Laura Mallery-Sayre eine Gedenkstiftung zu Ehren der Rettungskräfte, die zehn Stunden lang unablässig im Einsatz waren, um Daniels leblosen Körper zu bergen. In den mehr als 28 Jahren ihres Bestehens hat die Daniel R. Sayre Memorial Foundation mehr Menschen auf Hawaii geholfen, als das Gründerpaar jemals erwartet hätte.

Eine zu lange Zeit ohne ausreichende Ausrüstung

„Das Rettungsteam erhielt nur sehr wenig finanzielle Unterstützung“, erinnert sich Laura Mallery-Sayre, Executive Director der Foundation. Kurz nach der Gründung der Stiftung erfuhr das Ehepaar Sayre, dass die Feuerwehr auf Hawaii – die neben der Brandbekämpfung auch für Such- und Rettungsmissionen, medizinische Notfälle und die Wasserrettung zuständig ist – noch nicht einmal die erforderliche Grundausstattung für ihre Einsätze besaß. „Sie waren schon so lange daran gewöhnt, mit viel zu wenig Ausrüstung

zurechtzukommen, dass sie diesen Zustand fast schon als selbstverständlich ansahen. Das wollten wir ändern.“ Die 200.000 Menschen auf der rund 10,4 Quadratkilometer großen Insel leben nicht nur in der Stadt und auf dem Land, sondern teilweise auch in sehr abgelegenen Regionen. Bei jedem Bootsunglück, jedem Wanderunfall und jedem medizinischen Notfall musste die Feuerwehr ausrücken. Daraufhin appellierte das Ehepaar Sayre an die Großzügigkeit der Gemeinde und investierte die gesammelten Spenden in Kälteschutzausrüstung, Fahrzeuge, Boote und Schulungsangebote für das Einsatzteam.

Brandbekämpfung aus der Luft

Nachdem das Haus eines Spendengebers nur knapp von einem Waldbrand verschont blieb, kam es zu einer weiteren entscheidenden Entwicklung: Die Sayre Foundation konzentrierte sich von nun an zusätzlich auf die Finanzierung größerer Anschaffungen, darunter ein Hubschrauber des Typs H125, der Ka 'lo getauft wurde – der Falke. Die H125 eignet sich für Einsätze in großen Höhen und erreicht damit auch die Gipfel von Mauna Loa und Mauna Kea, die auf rund 4.000 Metern liegen. Als höchste Vulkane der Insel sind sie zu jeder Jahreszeit eine sportliche Attraktion. Bei Unfällen „hatte das Rettungsteam bisher keine andere Möglichkeit, als die Verletzten auf einer Trage zu sichern und zu Fuß zurück ins Tal zu transportieren. Das war für alle Beteiligten sehr gefährlich. Aber mit der H125 kann das Team jetzt jeden Berg auf unserer Insel anfliegen“, berichtet Laura Mallery-Sayre.

► Die hawaiianische H125 in Aktion.

„Wir haben allen in unserer Gemeinschaft bewusst gemacht, wie wichtig es ist, dass unsere Feuerwehr nicht nur über die nötige Ausrüstung verfügt, sondern über die bestmögliche.“

LAURA MALLERY-SAYRE,
EXECUTIVE DIRECTOR
UND DR. FRANK SAYRE,
PRÄSIDENT UND CO-GRÜNDER
DER DANIEL R. SAYRE
MEMORIAL FOUNDATION



Darüber hinaus deckt die große Reichweite des Hubschraubers jeden Zentimeter der Insel ab. Laura Mallery-Sayre erinnert sich an einen Mann im Süden von Hawaii, der seinen Unterschenkel bei einem Mähunfall verlor. „Die Gegend dort ist nur schwer zugänglich, also rückte das Rettungsteam sofort mit dem Hubschrauber aus, um den Verletzten schnellstmöglich versorgen und in eine Klinik bringen zu können. Mit einem Krankenwagen hätte die Fahrt zum Unfallort eineinhalb Stunden gedauert, aber mit Ka 'lo trafen die Einsatzkräfte bereits 25 Minuten nach dem Notruf ein. Das rettete dem Mann das Leben.“

Das nächste Kapitel

Im Herbst erweitern die Foundation und die Gemeinde die Hubschrauberflotte um ein zweites Modell von Airbus: eine H145 mit medizinischer Aerolite-Ausstattung für den sicheren Transport von Intensivpatienten von Big Island nach Oahu. Der Hubschrauber wird von der gemeinnützigen Organisation Life Flight Network betrieben – als Teil einer umfassenden Initiative, um die Notfallversorgung auf der gesamten Insel zu verbessern. Unterdessen setzt die Feuerwehr ihre wichtige Arbeit zur Rettung von Menschenleben fort. Eines Tages beobachtete Laura Mallery-Sayre, wie die H125 über der Bucht kreiste. Ein Boot war in Seenot geraten und eine Person wurde vermisst. Zwei Rettungsboote unterstützten die Suche. „Es war ein bewegender Moment, die von uns gestifteten Rettungsmittel im Einsatz zu sehen“, erzählt sie.





EXPERTINNEN DER LUFTFAHRT

Von Rettungseinsätzen im Cockpit bis zur Präzision in der Lieferkette: Die Hubschrauberindustrie setzt auf Talente, bei denen nicht das Geschlecht zählt, sondern die Leistung. Lernen Sie drei Führungspersönlichkeiten in Lateinamerika kennen, die mit Kompetenz, Weitblick und messbaren Ergebnissen die Zukunft des Flugbetriebs und des operativen Managements mitgestalten.

ARTIKEL — Belen Morant



In einer Branche, in der Sicherheit oberste Priorität hat und keine Kompromisse zulässt, hat sich Vielfalt zu einem wichtigen Treiber für Innovation und operative Exzellenz entwickelt. Dabei geht es nicht um Quoten, sondern darum, die besten Talente dort einzusetzen, wo sie den größten Beitrag leisten, ob nun im Hangar oder im Cockpit. Bei Airbus Helicopters in Lateinamerika liegt der Frauenanteil heute bei 23 Prozent, bei Airbus Helicopters México sogar bei knapp 30 Prozent. Damit setzen beide Unternehmen ein starkes Zeichen in einer globalen Luftfahrtindustrie, in der Frauen nach Angaben von Women in Aviation International (WAI) bislang nur rund 5 Prozent der Pilotinnen und Piloten sowie etwa 9 Prozent der Fachkräfte in technischen Wartungsberufen ausmachen.

Zwischen Wolken und Rettungseinsätzen

In der Hochgebirgsfliegerei und bei taktischen Einsätzen, in denen die Sicherheit von der Präzision jeder einzelnen Flugbewegung abhängt, hat Kapitänin María José Narváez Geschichte geschrieben: Als erste Frau der Fuerza Aérea Ecuatoriana steuert sie eine H145. In diesem anspruchsvollen Umfeld zählt allein die Leistung. „Während eines Einsatzes trägt man den Helm, und niemand erkennt, ob am Steuer ein Mann oder eine Frau sitzt. Doch sobald ich lande, die Maschine abstelle und den Helm abnehme, reagieren viele Menschen überrascht“, erzählt María José Narváez. Als sie das Steuer der H145 übernahm, gab es noch keine weiblichen Vorbilder, an denen sie sich orientieren konnte. Ihr Werdegang zeigt, dass sich die Reife einer Branche daran misst, wie konsequent Professionalität Vorurteile verdrängt. „Die größten Herausforderungen liegen meist in einem selbst. Es geht darum, die Aufgabe anzunehmen, zu lernen und jede Phase erfolgreich zu meistern“, erklärt die Kapitänin. Sie ist überzeugt: „Die einzigen Grenzen sind die, die wir uns selbst im Kopf setzen.“

Medizinische Verantwortung in der Luft

In Kolumbien verantwortet Dr. Adriana Valero als Medizinische Direktorin von Helistar Luftrettungseinsätze in schwer zugänglichen Regionen. Ihre Autorität gründet sich nicht auf einen Titel, sondern auf ihre Fähigkeit, Patienten unter extremen Bedingungen zu stabilisieren und in kritischen Situationen die richtigen Entscheidungen zu treffen. „Bei der Erstversorgung von

Neue Horizonte

„Bei der Erstversorgung von Notfallpatienten bist du die höchste Instanz. Du triffst die entscheidenden Entscheidungen direkt am Einsatzort.“

DR. ADRIANA VALERO,
MEDIZINISCHE DIREKTORIN VON HELISTAR.

Notfallpatienten bist du die höchste Instanz. Du triffst die entscheidenden Entscheidungen direkt am Einsatzort“, erläutert sie. Ihr Führungsverständnis basiert auf einem ganzheitlichen Ansatz. Durch fortlaufende Aus- und Weiterbildung will sie die Luftrettungsmedizin in der Region auf internationales Spitzenniveau heben. Für sie ist ihre Position weniger eine Frage gesellschaftlicher Debatten als vielmehr der Beweis dafür, wohin Talent und Ausdauer führen können, und zugleich eine Quelle des Stolzes für ihre Familie. „Es geht nicht um Machismo oder Feminismus. Es geht darum, als Frau stolz darauf zu sein, Dinge zu tun, die wir früher für unerreichbar hielten“, sagt sie. Worte, die die Überzeugung einer Frau widerspiegeln, die den Hubschrauber zu einem unverzichtbaren Instrument gemacht hat, um Leben zu retten.

Beruf und Familie im Einklang

Am Airbus-Standort in Querétaro, Mexiko, einem zentralen Baustein der globalen Produktionsstrategie von Airbus, verantwortet Ana Molina als Produktionsleiterin ein Team von mehr als 200 Mitarbeitern. Ana Molina, die 2018 die Training Academy ins Leben rief, ist fest vom Potenzial jedes Einzelnen überzeugt: „Mit der richtigen Einstellung lässt sich jedes Profil weiterentwickeln.“ Ihre Arbeit zeigt, wie sich die Luftfahrtindustrie in Lateinamerika weiterentwickelt, indem Frauen zunehmend Schlüsselrollen in der Lieferkette übernehmen. Dieser Ansatz stärkt die Resilienz der regionalen Strukturen und macht sie fit für die Herausforderungen der Zukunft. Für Ana Molina, Mutter eines Teenagers, ist beruflicher Erfolg in einer Führungsposition durchaus mit einem aktiven Familienleben vereinbar: „Wir können Führungsrollen in der Industrie übernehmen und gleichzeitig für unsere Familien da sein. Wir können sein, was immer wir sein wollen.“

◀ Das Einsatzspektrum von Kapitänin María José Narváez am Steuer der H145 der ecuadorianischen Luftstreitkräfte reicht von militärischen Infiltrationseinsätzen bis zur Katastrophenhilfe.



▲ Dr. Adriana Valero, Medizinische Direktorin von Helistar



▲ Ana Molina, Single Parts Manager bei Airbus Helicopters in Mexiko

UNTERWEGS FÜR MEHR SICHTBARKEIT: 1.000 MEILEN FÜR DIE LUFTRETTUNG

Jeder erfolgreiche Einsatz schreibt eine Geschichte, die mit der Landung des Hubschraubers noch lange nicht zu Ende ist. Eoin Walker, EMS-Promoter (Emergency Medical Services) bei Airbus Helicopters, spricht mit Shane Bradley über den Rettungshubschraubereinsatz, der ihm nach einem Herzstillstand das Leben rettete, über seinen langen Weg der Genesung und seine beeindruckende 1.000-Meilen-Tour für wohltätige Zwecke.

ARTIKEL — Eoin Walker



▲ Shane Bradley



▼ Eine H135 von Devon Air Ambulance. Ein Hubschrauber ist der Grund, warum Shane Bradley schneller lebensrettende Hilfe erhalten konnte.

Ein gewöhnlicher Sonntag wird zum Kampf ums Überleben

EOIN WALKER: Shane, blicken wir zurück auf den 27. Juli 2025. Zuerst war es einfach ein ganz normaler Morgen. Wann haben Sie gemerkt, dass etwas gar nicht stimmte?

SHANE BRADLEY: Ich bin früh aufgewacht und dachte zunächst, ich hätte nur eine Magenverstimmung. Danach bin ich noch etwa vier Stunden ganz normal meinem Alltag nachgegangen. Als ich mich mit meiner Frau unterhielt, spürte ich plötzlich einen starken Druck in der Brust. Ich sank auf die Knie und brach in Schweiß aus. Innerhalb weniger Augenblicke wurde aus „Das ist bestimmt nur eine Magenverstimmung“ die Erkenntnis „Mit mir stimmt etwas überhaupt nicht“.

▼ Die 1.000-Meilen-Tour von Shane Bradley



EW: Ihre Familie brachte Sie umgehend ins örtliche Krankenhaus. Welche Erinnerungen haben Sie an die Zeit, bevor der Rettungshubschrauber von Devon Air Ambulance eintraf?

SB: Die Pflegekräfte im Krankenhaus haben großartige Arbeit geleistet. Sie waren ein eingespieltes Team und strahlten eine unglaubliche Ruhe aus. Sie verabreichten mir ein GTN-Spray (Glyceryltrinitrat) und verständigten den Rettungsdienst, der mir dann Morphium gab. Meine Frau entschuldigte sich sogar beim Personal und meinte, ich würde wohl ein wenig übertreiben. Ich werde nie ihren Gesichtsausdruck vergessen, als die Pflegekraft ihr behutsam mitteilte: „Nein, er hat einen Herzinfarkt.“

Der entscheidende Faktor: HEMS

EW: Wir sagen oft, dass die Rettung eines Menschenlebens nur durch das Zusammenspiel vieler möglich ist. Erinnern Sie sich noch an die Ankunft des Rettungshubschraubers?

SB: Ich verlor immer wieder das Bewusstsein. Der Rettungshubschrauber landete etwa 300 Meter entfernt auf dem Parkplatz einer Schule. Ich erinnere mich noch, wie mich ein Besatzungsmitglied im Hubschrauber immer wieder ansprach und mit mir scherzte, um mich wach zu halten und mir die Angst zu nehmen. Später sagte mein Arzt zu mir, der Hubschrauber habe ihm „überhaupt erst eine Chance gegeben“. Ohne die gewonnene Zeit wäre es wohl anders ausgefallen. Bis zur Spezialklinik waren es fast 90 Kilometer über wenig ausgebaute Straßen. Jede Minute zählte – und der Rettungshubschrauber brachte den entscheidenden Zeitgewinn. Genau diese Minuten brauchte das medizinische Team, um mein Leben zu retten. Ich wurde sofort in den Operationssaal gebracht und erhielt einen Stent. Als der Eingriff abgeschlossen war, war das Gefühl der Erleichterung unbeschreiblich. Es war, als hätte mein Leben noch einmal von vorn begonnen.

„Shane 2.0“ – ein neues Leben

EW: Als medizinisches Fachpersonal sehen wir nur selten den gesamten Genesungsprozess. Wie haben Sie und Ihre Familie die Wochen nach dem Einsatz erlebt?

SB: Die körperlichen Auswirkungen waren enorm. Ich war immer sportlich gewesen, hatte als Reservist bei der

Infanterie gedient und bin leidenschaftlich gelaufen. Niemand in meiner Familie hätte gedacht, dass es mich treffen könnte. Besonders die Kraftlosigkeit setzte mir zu. Nach einer Woche wollte ich endlich wieder etwas ganz Normales machen – etwa das Abendessen zubereiten. Und als ich in der darauffolgenden Woche meine Arbeitskollegen für nur 20 Minuten besuchte, war ich danach völlig ausgelaugt. Diese Erfahrung hat mich grundlegend verändert. Ich bin heute deutlich gelassener und sage oft, dass ich inzwischen „Shane 2.0“ bin. Ich habe mehr Geduld, gehe entspannter mit Rückschlägen um und freue mich jeden Morgen aufs Neue, einfach am Leben zu sein. „Ich möchte der Besatzung meinen herzlichen Dank aussprechen. Sie hat meiner Familie unermesslichen Schmerz erspart. Jeden Morgen werde ich daran erinnert, dass das Leben ein kostbares Geschenk ist.“

Ein ganz besonderer Dank

EW: Zum Jahrestag Ihrer Lebensrettung stellen Sie sich einer außergewöhnlichen Herausforderung auf dem Motorrad zugunsten der Devon Air Ambulance. Was haben Sie geplant?

SB: Tatsächlich bin ich bereits das dritte Mitglied meiner engsten Familie, das mit einem Rettungshubschrauber transportiert wurde. Deshalb weiß ich, wie lebenswichtig diese Einsätze sind. Am 26. Juli starte ich zusammen mit zwei Mitfahrern zur „SaddleSore 1000“-Challenge der Iron Butt Association. Dabei wollen wir 1.060 Meilen (ca. 1.700 Kilometer) innerhalb von 24 Stunden zurücklegen. Unsere Route beginnt an dem Schulparkplatz, auf dem der Hubschrauber mich damals aufgenommen hat. Anschließend fahren wir zur Basis der Devon Air Ambulance, setzen nach Calais über und erreichen schließlich das Airbus-Helicopters-Werk in Donauwörth – den Ort, an dem der Rettungshubschrauber gebaut wurde, der mir das Leben gerettet hat. Dass ich meine Begeisterung fürs Motorradfahren mit genau diesem Hubschrauber verbinden kann, hat für mich eine ganz besondere symbolische Bedeutung. Wir alle sollten die Luftrettung unterstützen. Denn niemand kann wissen, wann sie für einen selbst oder einen geliebten Menschen lebenswichtig wird.

Von der See BIS ZU den Sternen

Nach einem ungewollten „Tauchgang“ in die Nordsee mit seinem Hubschrauber, entschied sich ein Pilot der British Royal Navy für einen beruflichen Neuanfang. Heute fliegt er für Filmproduktionen und hat unter anderem dafür gesorgt, dass einige der spektakulärsten Stunts von Tom Cruise perfekt in Szene gesetzt wurden.

ARTIKEL — Ben Peggie



▲ Will Banks,
Manager von GB
Helicopters

„Im Februar 1997 war ich an Bord der HMS Monmouth, als das Schiff bei rauer See plötzlich abdrehte. Die Hubschrauber verzerrten und wir stürzten kopfüber vom Schiffsheck direkt ins Wasser“, erinnert sich Will Banks, Manager von GB Helicopters. „Damit fand meine Laufbahn bei der Royal Navy ein jähes Ende – verständlicherweise.“ Danach arbeitete Banks zunächst etwa acht Jahre lang als Verkehrspilot, bevor er über die Geschäftsflugfahrt wieder ins Hubschraubercockpit zurückkehrte. Mit dem Kauf einer ehemaligen H125 der Empire Test Pilots' School legte er den Grundstein für Cheshire Helicopters, das später in GB Helicopters umfirmierte, um seiner internationalen Expansion Rechnung zu tragen. Gemeinsam mit dem Luftbildkameramann und Geschäftspartner Phil Arntz gründete Banks außerdem The Aerial Film Company. Das international agierende Unternehmen versorgt Film- und Fernsehproduktionen weltweit mit Hubschraubern, Starrflüglern, Shotover-Kamerasystemen und spezialisierten Filmcrews für Luftaufnahmen.

H125: der Star der Show

Mit Blick auf die Anforderungen und Bedürfnisse der Filmindustrie wollte Banks

ein ganzheitliches Dienstleistungsportfolio schaffen, das Filmproduktionen maximale Flexibilität ermöglicht, denn kurzfristige Änderungen der Drehtermine und Einsatzpläne gehören zum Alltag. „Für die Filmbranche sind wir eine Art One-Stop-Shop“, erläutert Banks. „Wir decken den gesamten Unterstützungsbedarf einer Produktion ab, was bei kurzfristigen Terminänderungen entscheidend ist. Von der Organisation am Boden über die komplette Flugausrüstung bis hin zu qualifiziertem Personal aus allen Fachbereichen liefern wir alles aus einer Hand.“ Obwohl GB Helicopters über eine ganze Flotte verschiedener Luftfahrzeuge verfügt, gerät Banks bei einem bestimmten Hubschrauber von Airbus besonders ins Schwärmen, ohne den viele Filmproduktionen deutlich schwerer umsetzbar wären. „Die Manövrierbarkeit der H125 ist kaum zu übertreffen – sowohl in der zweimotorigen als auch in der einmotorigen Version“, erklärt Banks. „Die einmotorige Ausführung ist in dieser Hinsicht unschlagbar, einfach ein überragender Hubschrauber. Es gibt kaum einen Bereich, in dem man die H125 noch verbessern könnte. Ihre Vielseitigkeit und die enorme Auswahl an verfügbarer Zusatzausrüstung machen sie für unsere ...

„Die Manövrierbarkeit der H125 ist kaum zu übertreffen – sowohl in der zweimotorigen als auch in der einmotorigen Version.“

WILL BANKS,
MANAGER VON GB HELICOPTERS





▲ Eine Aufnahme aus nächster Nähe mit der H125

... Arbeit unverzichtbar. Bei Dreharbeiten an abgelegenen Orten ist auch ihre Zuverlässigkeit ein entscheidender Faktor. Dank des geringen Wartungsbedarfs bleibt sie auch ohne aufwändige Unterstützung des Serviceteams einsatzbereit. Von Ausrüstungskörben bis hin zu Trägersystemen für die große Shotover-Kamera – kein anderer Hubschrauber kann mit der großen K1 drehen. Sie ist ein echtes Allroundtalent.“

Auf spektakulärer Mission

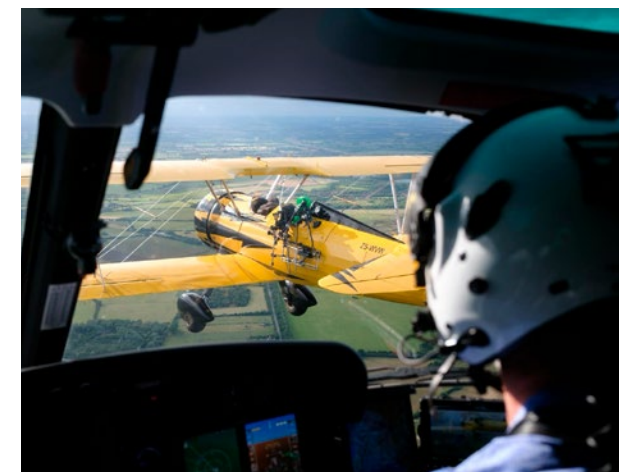
Zu den jüngsten Highlights in Banks' Karriere zählt die Arbeit an einem Blockbuster, dessen spektakuläre Stunts ihresgleichen suchen. „Wir durften die beiden letzten *Mission: Impossible* Filme fast komplett begleiten – darauf sind wir unfassbar stolz“, schwärmt Banks. Wir verbrachten insgesamt etwa viereinhalb Monate in Afrika, verteilt auf zwei Einsätze. Es waren hochintensive und dynamische Dreharbeiten: Wir arbeiteten extrem nah an Starrflüglern, filmten mit Weitwinkelobjektiven bei Canyon-Passagen und mussten gleichzeitig den Doppeldecker und die Kulisse der Schluchten perfekt ins Bild bekommen. Wir flogen mit hoher Geschwindigkeit auf engstem Raum. Es war ein fantastisches Erlebnis ...“ Ganz in Schauspielermanier träumt auch Banks von seiner nächsten Rolle. Besonders reizen würde ihn dabei eine britische Kultfilmreihe. „Bond-Filme haben natürlich Legendenstatus. Und auch ein Projekt mit Guy Ritchie wäre großartig. Ich liebe diese Art von Filmen.“ Seine Karriere hat ihn durch die gesamte Welt der Luftfahrt geführt – von Hubschraubern und Starrflüglern über Verkehrsflugzeuge bis hin zu spektakulären Kinoproduktionen. Dabei steht eins jedoch fest: Die Faszination für Hubschrauber wird Banks nicht so schnell hinter sich lassen. „Ich liebe die Welt der Hubschrauber und die Möglichkeiten, die sie einem eröffnet, die vielseitigen Aufgaben, die wir übernehmen können, vom Lastentransport bis zu atemberaubenden Aufnahmen für große Actionfilme“, erklärt Banks. „Jeder Tag bringt neue Herausforderungen.“

▲ Die H125 bietet alles, was Banks für seine Filmarbeit benötigt.

► Die perfekte Aufnahme eines U-Boots.

► Dreharbeiten für die ikonische Doppeldecker-Szene

▼ Will Banks und Phil Arntz.



„Ich liebe die Welt der Hubschrauber und die Möglichkeiten, die sie einem eröffnet, die vielseitigen Aufgaben, die wir übernehmen können, vom Lastentransport bis zu atemberaubenden Aufnahmen für große Actionfilme.“

WILL BANKS, MANAGER VON GB HELICOPTERS



Will Banks mit seinem Kopf (und Hubschrauber) in den Wolken

◀ Eine Luftaufnahme der H145, während das medizinische Personal einen Patienten zur lebensrettenden Versorgung an Bord bringt.

DIE NÄCHSTE GENERATION DER LUFTRETTUNG

Begleiten Sie die Besatzung an Bord der neuen H145 mit Fünfblattrotor von ChristianaCare auf lebensrettender Mission.

ARTIKEL — Ben Peggie

ChristianaCare LifeNet, der von Air Methods betriebene Hubschrauber-Luftrettungsdienst (Helicopter Emergency Medical Services – HEMS), versorgt Delaware und die angrenzenden Regionen mit medizinischer Hilfe aus der Luft. Flugsanitäter und Operations Manager John Damiani ist bereits seit dem Start des Programms im Jahr 2001 dabei und hat dessen Wandel zu einem hoch effizienten Rettungsdienst hautnah miterlebt. Damiani betrachtet den Hubschrauber als neues Besatzungsmitglied, das wesentliche Möglichkeiten eröffnet, um die Arbeit noch effizienter zu gestalten. „Die H145 mit Fünfblattrotor verschafft uns mehr Möglichkeiten: Wir haben besseren Zugang zu den Patienten, können mehr medizinische Ausrüstung transportieren und unsere Versorgungsqualität weiter steigern“, erläutert Damiani. Der Grund dafür liegt in der hohen Leistungsfähigkeit des neuen Hubschraubers. Für Damiani steht fest: „Er ist ein echtes Arbeitstier. Wir möchten in der Lage sein, noch komplexere Einsätze wie den Transport von EMCO-Patienten, die auf künstliche Unterstützung von Herz und Lunge angewiesen sind, oder von Neugeborenen aus der neonatologischen Intensivstation zu übernehmen. So können wir die medizinische Versorgung in der Region erweitern und auch Patienten erreichen, die mit einem herkömmlichen Hubschrauber nicht transportiert werden könnten.“

Versorgung auf höchstem Niveau

„Bei ChristianaCare wird unser Handeln von den Werten der Menschlichkeit und Exzellenz geprägt. Wir behandeln jeden Patienten so, als wäre er Teil unserer eigenen Familie, und geben jeden Tag unser Bestes für eine optimale Versorgung“, erzählt John Roussis, Leiter der präklinischen Versorgung bei ChristianaCare. „Wir leisten einen entscheidenden Beitrag zu dieser Mission, indem wir Versorgungsmöglichkeiten auf Krankenhausniveau direkt zu den Patienten bringen.“ Die Verbesserung intensivmedizinischer Luftrettung steht klar im Fokus und ist ein wesentlicher Grund dafür, warum viele HEMS-Anbieter in moderne Hubschrauberflotten investieren. Die Besatzungen versorgen heute zunehmend komplexe Krankheitsbilder und greifen dafür auf hochentwickelte medizinische Ausrüstung an Bord zurück. Was früher ein Hubschrauber für den Transport von Patienten und medizinischer Besatzung war, gleicht heute einer fliegenden Intensivstation. Mit der Entscheidung für die H145 wollte ChristianaCare sicherstellen, auch für die Zukunft der kritischen Notfallversorgung bestens gerüstet zu sein. Die erhöhte Ladekapazität und die geräumige Kabine schaffen die nötige Bewegungsfreiheit, um neue Anforderungen flexibel zu erfüllen und gleichzeitig optimale Arbeitsbedingungen für das Einsatzteam zu gewährleisten.

...



▲ Colin Hague, Pilot

... **Eine ruhige Kabine für lebenswichtige Entscheidungen**

Moderne Avionik, Automatisierung und Assistenzsysteme für Piloten reduzieren die Arbeitsbelastung im Cockpit. So können sich die Besatzungen noch stärker auf Sicherheit und Patientenversorgung konzentrieren. Colin Hague sitzt als einziger Pilot vorne im Cockpit, während hinter ihm die medizinische Besatzung um Leben kämpft. Umso wichtiger ist eine zuverlässige Kommunikation, und genau hier bietet die H145 einen entscheidenden Vorteil. „Die neue Technologie reduziert den Lärmpegel in der Kabine erheblich. Dadurch können sich die Teammitglieder viel besser verständigen, was für mehr Sicherheit und eine effizientere Zusammenarbeit sorgt“, erläutert Hague. Die Basis von Hague und seinem Team liegt in einer der einsatzreichsten Regionen der USA. Bei unzähligen Notrufen und einem nahezu permanenten Bereitschaftsmodus erlebt er täglich, welchen Unterschied die moderne Avionik der H145 macht. „Die zusätzlichen Möglichkeiten von Helionix sorgen für weniger Arbeitsbelastung für den Piloten und eine bessere Wahrnehmung dessen, was um uns herum passiert“, bekräftigt Hague. Auch der Fenestron-Heckrotor der H145 ist aus seiner Sicht ideal für HEMS-Einsätze geeignet. „Er macht den Hubschrauber nicht nur leiser für die externe Umgebung, sondern sorgt auch für mehr Sicherheit. Gerade bei Landungen an Einsatzorten, auf Straßen oder freien Flächen, wo sich viele Einsatzkräfte, Feuerwehrleute, Polizisten oder Zivilpersonen aufhalten können, ist das ein großer Vorteil. Das gilt natürlich ebenso für die Besatzungsmitglieder, die Patienten hinten im Hubschrauber verladen und versorgen.“ Obwohl die H145 zum Zeitpunkt des Gesprächs erst seit gut einem Monat im Dienst war, konnte sie die Besatzung mit zusätzlicher Leistung, mehr Sicherheit im Flugbetrieb und erweiterten Möglichkeiten für die Patientenversorgung bereits vollständig überzeugen. Sie wird noch viele Jahre in der Luftrettung im Einsatz bleiben und dabei zahlreiche Menschenleben retten.



▲ John Damiani, Flugsanitäter und Operations Manager



▲ John Roussis, Leiter der präklinischen Versorgung



▲
Die H145 von ChristianaCare im Flug. Durch einen leiseren und vibrationsärmeren Betrieb ist sie der ideale Hubschrauber für HEMS-Einsätze.

Ein Patient wird zum Einladen in die medizinische Kabine der H145 vorbereitet
▼





Leistung

WENN ES DARAUF ANKOMMT

Anfang 2026 wurde Mosambik von verheerenden Überschwemmungen mit Rekordausmaß getroffen. Hunderttausende Menschen waren plötzlich auf Lebensmittelspenden und lebenswichtige Hilfsgüter angewiesen. Die EC130 B4 brachte Hilfe in Regionen, die auf dem Landweg nicht mehr erreichbar waren.

ARTIKEL — Heather Couthaud

▲ Die EC130
bereitet sich auf
den Abflug vor

Um das Basislager in Xai-Xai erstreckten sich unwegsames Buschland und überflutete Wasserläufe. Von dort aus wurden im Rahmen des Welternährungsprogramms (World Food Program – WFP) Gemeinden in Mosambik mit Lebensmitteln und Hilfsgütern versorgt, die infolge wochenlanger Regenfälle und Überschwemmungen von der Außenwelt abgeschnitten waren, nachdem Straßen und Brücken zerstört worden waren. Zwar waren bereits schwere Transportflugzeuge im Einsatz, doch niemand hatte erwartet, dass die EC130 B4 die wohl anspruchsvollste Aufgabe übernehmen würde: Zwei Wochen lang startete der Hubschrauber von einem überfluteten Regionalflughafen aus zu Hunderten Versorgungsflügen. Alles begann am 4. Februar 2026, als die Airbus Foundation – die ihre humanitären Einsätze gemeinsam mit Organisationen

wie dem Welternährungsprogramm (WFP) koordiniert – BAC Helicopters um Unterstützung bat. Pilot Frasier Cilliers überführte die EC130 B4 in die Provinz Gaza, koordinierte die Einsätze vor Ort mit dem WFP und absolvierte während des zweiwöchigen Einsatzes mehr als 50 Flugstunden.

Entwickelt für anspruchsvolle Missionen

Die anspruchsvollen Einsatzbedingungen erforderten einen vielseitigen und zuverlässigen Hubschrauber. Die EC130 B4 erfüllte diese Voraussetzungen und war den Anforderungen gewachsen. BAC Helicopters, ein nach dem Basic Aviation Risk Standard (BARS) zertifiziertes Unternehmen mit weltweit anerkannten Sicherheitsstandards, hatte den Hubschrauber für den Transport von

Hilfsgütern umgerüstet. Durch den Ausbau der Rücksitze konnte der großzügige Kabinenraum optimal genutzt werden. Dank herausnehmbarer Sitze bietet die EC130 B4 von Airbus den größten Innenraum ihrer Klasse – ein Vorteil, der den Hubschrauber auch im Tourismus und im Passagiertransport besonders beliebt macht. Dies sowie das maximale Startgewicht von 2.427 kg sorgten dafür, dass Cilliers über die gesamte Einsatzdauer hinweg eine kontinuierliche Versorgung der abgeschnittenen Gemeinden sicherstellen konnte.

Volle Leistung im Einsatz

In Xai-Xai, dem Verteilzentrum für die Hilfsgüter, folgte das Team einer präzise abgestimmten Routine. Bereits am Vorabend wurden alle Lieferungen gebündelt und für das Verladen am nächsten Morgen vorbereitet, denn ab da zählte jede Minute. Während Cilliers an abgelegenen Landeplätzen entlud, stand am Boden bereits die nächste Fracht bereit. Die Wetterbedingungen waren meist gut, doch aufgrund der Regenzeit mussten die Teams jederzeit mit schweren Gewittern am Nachmittag rechnen. Gleichzeitig musste jede Ladung exakt berechnet werden. Nur wenn Gewicht und Schwerpunkt bis ins Detail stimmten, ließ sich die verfügbare Treibstoffmenge der EC130 B4 optimal ausnutzen und die Zahl der täglichen Versorgungsflüge maximieren.

Übersicht schafft Sicherheit

Vor jeder ersten Landung in einem neuen Einsatzgebiet verschaffte sich der Pilot zunächst aus der Luft einen Überblick, um den sichersten Landeplatz ausfindig zu machen. Die weit nach außen gezogenen Panoramafenster der EC130 B4 ermöglichten Cilliers dabei

▼ Die Menschen
waren auf lebenswichtige
Hilfsgüter angewiesen.



▲ Die EC130 wird
mit Hilfsgütern
beladen

▼ Blick auf
die Überschwemmungen
aus dem Cockpit

eine hervorragende Rundumsicht – ideal, um trockene Flächen zu entdecken. „Mehrere Male entschied sich Cilliers für einen anderen Landeplatz als zuvor mit dem WFP abgestimmt, etwa weil das Gelände ebener war, das Gras niedriger oder weniger Staub aufgewirbelt wurde“, erinnert sich Greg Strydom, Flight Safety Security Manager bei BAC Helicopters. Gemeinsam mit dem WFP instruierte Cilliers die Menschen vor Ort, sich nicht dem Hubschrauber zu nähern, solange die Triebwerke liefen. Vor dem Entladen erklärte der Pilot die wichtigsten Sicherheitsregeln und wies die Einsatzkräfte ein, wie sie sich dem Hubschrauber sicher nähern sollten. „Bei solchen Einsätzen warten oft viele Menschen auf die Hilfsgüter. Es besteht also die Gefahr, dass sie schnellstmöglich den Hubschrauber erreichen möchten. Ein Heckrotor kann dabei sehr gefährlich werden. Der Fenestron des EC130 B4 reduziert dieses Risiko erheblich“, erklärt Strydom. Mit der großzügigen Kabine, dem geschützten Heckrotor und ihrer kompakten Bauweise war die EC130 B4 ideal für diese Aufgabe geeignet. „Lag das nächste Ziel in unmittelbarer Nähe, wurde der Hubschrauber sogar bei laufendem Rotor neu beladen“, erläutert Strydom. „Das sparte wertvolle Zeit, und wir konnten möglichst viele Hilfsgüter ausliefern.“

airbus.com



Im Team zu
maximaler Missionsfähigkeit.

Airbus.
Made to matter



AIRBUS