

Nº 142 - JULIO 2026

ROTOR



El escudo tecnológico que nos protege

SALVAR P.04

Pensar en vertical: una estrategia para afrontar la nueva normalidad

SALVAR P.6

Sanar ayudando en Hawái

EXPLORING P.28

El Tigre afila sus garras para los combates del futuro

SALVAR P.14

AIRBUS

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

Suscríbese ahora



 Para más información
www.airbus.com/Helicopters

 Síguenos en
[facebook/AirbusHelicopters](https://facebook.com/AirbusHelicopters)

 Síguenos en
[twitter/AirbusHeli](https://twitter.com/AirbusHeli)

 Síguenos en
[linkedin/AirbusHelicopters](https://linkedin.com/company/airbus-helicopters)

 Síguenos en
[youtube/AirbusHelicopters](https://youtube.com/AirbusHelicopters)

N°142 - JULIO 2026

Directora de Comunicación: Jennifer Newlands. **Redactor jefe:** Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com), Isis Franceschetti (isis.franceschetti@airbus.com), Álvaro Frieria (alvaro.frieria@airbus.com), Jonas Schramm (jonas.schramm@airbus.com). **Imágenes:** Jérôme Deulin. **Créditos de las fotos:** 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; 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.

El escudo tecnológico que nos protege

04
SALVAR

24
SALVAR
La defensa en nuestra vida cotidiana

26
EXPLORANDO
Cincuenta años de liderazgo:
el H160 se incorpora a Life Flight

28
EXPLORANDO
Sanar ayudando en Hawái

30
SALVAR
El mando en femenino

32
EXPLORANDO
Dar visibilidad a los helicópteros
que salvan vidas

34
SALVAR
Del mar a las estrellas

40
SALVAR
Una atención de altura

44
SALVAR
Respuesta a la hora de la verdad



Matthieu Louvot,
presidente de Airbus Helicopters

Nunca antes los helicópteros habían sido tan importantes. Cada día salvan vidas, extinguen incendios y transportan suministros vitales a zonas remotas inaccesibles para cualquier otra aeronave. En un mundo cada vez más imprevisible, los gobiernos deben estar preparados para proteger a sus ciudadanos frente a las amenazas más diversas y adaptarse a crisis completamente nuevas. No hay crisis más devastadora que una guerra. En los últimos años, los conflictos han adoptado formas nuevas e impredecibles, y los helicópteros han vuelto a demostrar en todos ellos su carácter esencial y su versatilidad, ya sea para rescatar a soldados, dirigir operaciones especiales o proteger frente a la amenaza de los drones. En 2025 fuimos el fabricante que recibió más pedidos de helicópteros militares por número de unidades, lo que confirma que nuestro catálogo responde a las necesidades de las fuerzas armadas: helicópteros y sistemas aéreos no tripulados polivalentes, ágiles y eficaces. Pero este liderazgo conlleva, a su vez, la enorme responsabilidad de garantizar lo que más importa, la disponibilidad y la seguridad de las operaciones. Podemos responder a las necesidades de cualquier operador gracias a la versatilidad inherente de la gama dual

CADA DÍA SALVAN VIDAS, EXTINGUEN INCENDIOS Y TRANSPORTAN SUMINISTROS VITALES

de Airbus y a nuestras plataformas militares especializadas. El H225M y el H145M son herederos de las miles de horas de vuelo acumuladas en misiones críticas tanto civiles como paraestatales. Por su parte, la incorporación más reciente a nuestra flota militar, el H160M, reúne el amplio conjunto de innovaciones desarrolladas y consolidadas en su versión civil, junto con armamento y conectividad de última generación integrados a través de HForce. Asimismo, el NH90 sigue evolucionando y ampliando sus capacidades para responder a las necesidades futuras. Este número de *Rotor* recorre el amplio abanico de misiones que realizan nuestras aeronaves. Me complace enormemente compartir estas historias. Los helicópteros y sus tripulaciones logran cosas extraordinarias: desde las espectaculares secuencias que filma Will Banks con el H125 para la industria cinematográfica hasta la ayuda vital que lleva el H130 a las víctimas de las inundaciones en Mozambique. Su labor no solo mejora la vida de las personas, también las salva. Por eso me llena de orgullo regresar a Airbus Helicopters y asumir el cargo de CEO de esta extraordinaria empresa al servicio de unos clientes excepcionales.

SALVAR

a su lado

EL ESCUDO TECNOLÓGICO

ARTÍCULOS—
Ben Peggie
Lou Massé and
Alexandre Marchand

QUE NOS PROTEGE

El orden mundial ha cambiado, igual que lo han hecho los conflictos en este contexto cada vez más volátil. Frente a unas amenazas muy diversas y en rápida evolución, la capacidad de un país para defenderse nunca había sido tan crítica. La defensa nos concierne a todos. Al dotar a sus clientes y a las fuerzas aéreas de las capacidades necesarias para evitar crisis, proteger a los ciudadanos y restaurar la estabilidad, Airbus contribuye a definir el futuro de la defensa y a lograr que los países europeos y sus aliados sigan siendo fuertes, independientes y resilientes. Además, la inversión en defensa impulsa la innovación tecnológica más puntera y el crecimiento que permitirá asegurar el futuro de Europa.

PENSAR EN VERTICAL

UNA ESTRATEGIA PARA AFRONTAR LA NUEVA NORMALIDAD

Los helicópteros son un pilar esencial en las misiones militares y de respuesta a catástrofes. En un contexto de seguridad mundial cada vez más difuso, su papel seguirá siendo determinante en las próximas décadas.

ARTÍCULO — Ben Peggie

“Los operadores de seguridad y defensa deben hacer frente a amenazas cada vez más intensas y diversas”, explica Mathilde Royer, Executive Vice President Strategy and Sustainability de Airbus Helicopters. “Año tras año, vemos cómo se incrementan las catástrofes naturales asociadas a fenómenos climáticos y muchos países han comenzado a prepararse ante la posibilidad de nuevos conflictos. Las tácticas y estrategias de combate también están cambiando, impulsadas por un uso creciente de sistemas aéreos no tripulados (UAS), y prevemos que las operaciones de guerra híbrida cobrarán cada vez más relevancia en el futuro”. Royer destaca el papel clave de las aeronaves de ala rotatoria en este contexto. “En situaciones críticas, los helicópteros de doble uso pueden aportar una ventaja táctica en operaciones militares, misiones de rescate de personas afectadas por catástrofes y recuperación de infraestructuras críticas”. Según Royer, Airbus Helicopters cuenta con soluciones especialmente adaptadas a este tipo de entornos, gracias a sus helicópteros militares especializados, como el NH90 y el Tigre, y a las versiones militarizadas de su gama civil. “En este mundo cambiante, debemos ir más allá de la lógica de las plataformas y avanzar hacia ecosistemas multidominio ...

► El VSR700 podrá proporcionar información del campo de batalla e incluso podría equiparse para misiones de ataque ligero o de adquisición de objetivos.



... integrados. El H160M abre nuevas posibilidades a los operadores militares, y gracias a su flexibilidad y adaptabilidad, un helicóptero modular como el H145M responde a los requisitos de las operaciones multimisión. Este tipo de operaciones tendrá una fuerte demanda a medida que las tácticas de guerra híbrida se extiendan y evolucionen. “Gracias al sistema HForce y a la modularidad de Airbus, los H145M y H225M pueden cambiar de forma muy ágil su configuración, pasando de ataque ligero a misiones de extinción de incendios o transporte táctico, como ha demostrado recientemente el rápido despliegue de Hungría en Albania”, afirma Royer.

UN MODELO REVOLUCIONARIO

La integración de drones será clave en los conflictos del futuro. “Airbus Helicopters ofrece una gama de UAS tácticos para misiones de inteligencia de alto riesgo y operaciones multimisión”. Royer destaca soluciones como Flexrotor, CapaX y VSR700, inicialmente orientadas a misiones de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR), aunque está previsto que evolucionen hacia capacidades multirrol. El transporte de carga también podría incorporarse a este tipo de misiones, pero la colaboración entre sistemas tripulados y no tripulados será la que marque un punto de inflexión. “La colaboración con UAS reforzará la supervivencia y la letalidad de los helicópteros en entornos de combate



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

disputados”. La solución HTeaming de Airbus Helicopters facilitará en el futuro el ataque desde una distancia de seguridad, mientras que los UAS se encargarán de realizar misiones ISR y de adquisición de objetivos desde posiciones alejadas. “La integración de sistemas desplegados desde el aire, como drones o efectores lanzados desde helicópteros, permitirá atacar a muy larga distancia. Los helicópteros evolucionarán hasta convertirse en nodos aéreos multimisión capaces de dirigir enjambres de drones”, subraya Royer. La estrategia de Airbus a largo plazo pasa por liderar el desarrollo de helicópteros de nueva generación (NGRC) para garantizar la autonomía estratégica europea. “En lugar de depender de plataformas no europeas o de alianzas transatlánticas, tomamos la iniciativa para dar forma a una solución auténticamente soberana”, añade. “Nuestro liderazgo en el proyecto ENGRT, financiado con fondos europeos, nos permite madurar tecnologías críticas – como los sistemas abiertos modulares y la conectividad avanzada– que requerirán los helicópteros militares del futuro. Airbus está en una posición única para ofrecer a los países de la OTAN la solución más competitiva, concebida, fabricada y sostenida en Europa. No se trata únicamente de construir una plataforma, debemos asegurar la independencia industrial europea en defensa y garantizar el éxito de todas las misiones críticas”. Royer lo resume así: “En una era marcada por la incertidumbre, el helicóptero sigue siendo una herramienta fiable y flexible”. Airbus puede aportar la versatilidad necesaria para responder a estos retos y está convencido de que el vuelo vertical mantendrá su plena relevancia a medida que evolucionen los campos de batalla.



▲ En el verano de 2025, Hungría desplegó sus helicópteros H225M en Albania para participar en la extinción de incendios. ▼



► La cooperación entre drones, como el Aliaca, y helicópteros tripulados ofrecerá a los operadores importantes ventajas en misiones de combate.

EL CT-153 JUNO DE CANADÁ LISTO PARA LA INSTRUCCIÓN

El gasto militar crece en todo el mundo, y Canadá invierte decididamente para que su Fuerza Aérea esté preparada para afrontar todos los desafíos que tiene por delante. El primer paso consiste en conseguir el mejor helicóptero para su programa de formación.

ARTÍCULO — Ben Peggie



▲ Lauri Denis, coronel de la Royal Canadian Air Force.



El primer H135 de la Royal Canadian Air Force en vuelo.

En junio de 2026, la Real Fuerza Aérea Canadiense (RCAF) recibió su primer Airbus H135, con el que puso en marcha el programa formativo Future Aircrew Training (FAcT). Su nombre, CT-153 Juno, atestigua la importancia del helicóptero dentro de la historia militar canadiense. La librea del Juno combina el azul oscuro con el histórico amarillo dedicado a la instrucción. La elección no es casual, pues evoca uno de los capítulos más destacados de la historia de la aviación canadiense: el British Commonwealth Air Training Program, en el que Canadá desempeñó un papel fundamental para la formación de pilotos aliados durante la Segunda Guerra Mundial. El nombre de Juno rememora la participación del país en el desembarco de Normandía, concretamente en la playa de Juno. Las tensiones geopolíticas no habían alcanzado hasta ahora un nivel semejante desde aquel conflicto mundial. Muchos países se preguntan si disponen de los medios necesarios para hacer frente a las amenazas actuales, en vista de los combates en Europa y Oriente Próximo. Canadá no es una excepción. SkyAlyne encargó diecinueve helicópteros H135 para renovar la flota de formación de la RCAF, y ya han recibido la primera unidad.

LA EXCELENCIA EMPIEZA POR LA FORMACIÓN

Esta aeronave forma parte de una renovación integral del sistema de formación de la RCAF. A lo largo de veinticinco años se invertirán un total de 11.200 millones de dólares canadienses y se recibirán setenta y una aeronaves nuevas. "El programa Future Aircrew Training supone una reestructuración completa de la formación de las tripulaciones de la RCAF", explica Kevin Lemke, director general de SkyAlyne. SkyAlyne, una empresa conjunta creada por los referentes canadienses de la aviación y la defensa CAE y KF Aerospace, es el contratista principal de esta iniciativa. "Para el Gobierno canadiense, este programa implica un cambio de generación. Es el mayor contrato de servicios de su historia". Se trata, en efecto, de una modernización profunda de todo el modelo formativo de la RCAF. Sus responsables consideran que este paso sentará las bases para desarrollar un poder aéreo avanzado. La razón es simple: cuando se aspira a contar con la mejor fuerza aérea, antes de adquirir las mejores aeronaves hay que disponer de los pilotos capaces de manejarlas. "Da igual cuántos aparatos compres", señala Lemke. "Si no cuentas con tripulaciones que puedan operar esos sistemas, no tienes una fuerza aérea".

EL H135: LO MEJOR DE AMBOS MUNDOS

Hay quien sostiene que para aprender realmente a volar, hay que formarse en un helicóptero que no te facilite la tarea. Según este planteamiento, el alumno debe aprender sin la ayuda de una aviónica sofisticada que reduzca la carga de trabajo del piloto. La postura opuesta defiende que formar desde el principio a los alumnos en helicópteros de última generación les permite familiarizarse con la tecnología que utilizarán a lo largo de su carrera. El H135 combina ambas posibilidades. Permite formar a los pilotos con la aviónica Helionix, pero también desactivar determinadas funciones y capacidades. Los alumnos disponen así de lo mejor de ambos mundos: tecnología de nueva generación y los fundamentos clásicos del pilotaje. La coronel de la RCAF Lauri Denis considera que el CT-153 Juno es exactamente lo que necesitan para preparar a unos futuros pilotos que deberán hacer frente a amenazas de muy diversa índole. "Es justo la plataforma donde necesitan formarse nuestras tripulaciones actuales, antes de pasar a las plataformas avanzadas y a las unidades operativas, donde combatirán junto a nuestros aliados en defensa de Canadá", afirma Denis. "Todos sabemos bien que la amenaza es real".

"Es justo la plataforma donde necesitan formarse nuestras tripulaciones actuales, antes de pasar a las plataformas avanzadas y a las unidades operativas, donde combatirán junto a nuestros aliados en defensa de Canadá"

CORONEL LAURI DENIS,
ROYAL CANADIAN
AIR FORCE

SALVAR



▲ Celebrando el éxito de la demostración del HTeaming entre el Flexrotor y el H225M.



EN TEAMING

COLABORACIÓN PIONERA DE AIRBUS Y SINGAPUR

Imaginemos un rescatador capaz de permanecer catorce horas en el aire, de día y de noche, transmitiendo vídeos e imágenes, cartografiando el terreno y proporcionando información inmediata a sus colegas, sin cansarse ni hacer una pausa. Esa capacidad ya tiene nombre: Airbus Flexrotor, sobre todo cuando opera en perfecta sincronía con un H225M utilizando HTeaming.

ARTÍCULO — Ben Peggie

a su lado

En una misión de búsqueda y rescate, la visibilidad puede suponer la diferencia entre la vida y la muerte. Por ello, en enero de 2026, un sistema aéreo no tripulado (UAS) Airbus Flexrotor cooperó por primera vez con un H225M de la Fuerza Aérea de la República de Singapur a través del sistema HTeaming de Airbus. Su objetivo: simular una operación vital. Utilizando HTeaming, el Flexrotor proporcionó información crítica directamente a la tripulación del H225M, y los pilotos pudieron tomar el mando y control del dron a través de un enlace de datos especializado, capaz de procesar la información al instante sin aumentar la carga de trabajo del piloto.

VENTAJAS DE COOPERAR

La colaboración entre sistemas tripulados y no tripulados aporta importantes ventajas a las misiones de búsqueda y rescate en combate y en otras situaciones. En primer lugar, supone un antes y un después para la conciencia situacional. El Flexrotor amplía el alcance visual muy por encima de lo observable desde el helicóptero al que está vinculado. También reduce la probabilidad de que la tripulación del helicóptero se adentre en entornos de alto riesgo, ya que previamente el sistema habrá reconocido la zona. Por último, agiliza la toma de decisiones, ya que los datos se reciben directamente en el helicóptero. De esta forma, los pilotos pueden actuar casi de inmediato al detectar un elemento relevante o localizar aquello que iban buscando. La demostración se llevó a cabo con el apoyo de la Agencia de Ciencia y Tecnología de Defensa (DSTA) de Singapur y de la Fuerza Aérea de la República de Singapur (RSAF). Lim Jiaxu, Programme Manager, explicó el valor añadido de HTeaming. "La colaboración entre sistemas tripulados y no tripulados permite operaciones más dinámicas. El incremento de la distancia de seguridad no sólo aporta seguridad, también mejora la eficacia de la misión. Las tripulaciones de un helicóptero

▼ El comandante Lim Ryan, oficial del Departamento de Planificación Aérea de la Fuerza Aérea de la República de Singapur.



► Un miembro de la tripulación de Airbus observa cómo se prepara el Flexrotor para despegar.



► Primer plano de la tableta de HTeaming. La tripulación dispone de información en tiempo real del Flexrotor en la tableta.



pueden recibir datos en tiempo real para tomar decisiones informadas". Para el comandante Lim Ryan, oficial del Departamento de Planificación Aérea de la Fuerza Aérea de la República de Singapur, la demostración resultó de gran utilidad: "El UAS Flexrotor proporcionó información anticipada sobre el área de operaciones, reforzando la conciencia situacional de la tripulación. Así, pudieron tomar decisiones tácticas en tiempo real, mejorar la reacción ante amenazas e incrementar las probabilidades de éxito de la misión gracias a la mayor distancia de seguridad que proporciona el Flexrotor".

MISIONES MÁS EFICIENTES EN EL FUTURO

Consciente de la importancia que tendrá en el futuro, Airbus Helicopters ha diseñado HTeaming como una solución independiente de la plataforma, compatible con cualquier helicóptero y capaz de asumir el control de todo tipo de drones. Lim Jiaxu reconoce también que esta demostración es sólo una etapa del camino, pero que imaginar lo que está por venir le resulta muy motivador. "El éxito de esta demostración permite vislumbrar el enorme potencial de esta operación colaborativa", afirma. "Sirve de impulso a la DSTA para seguir avanzando en colaboración con Airbus y la RSAF a fin de crear nuevas soluciones que puedan mejorar de forma significativa las operaciones. Este es sólo el comienzo. Trabajamos con Airbus para llevar esta tecnología más lejos y para reforzar la eficacia de misiones cada vez más complejas".

EL TIGRE AFILA SUS GARRAS PARA LOS COMBATES DEL FUTURO

El programa Tigre Mark III (MkIII) moderniza un helicóptero de combate ampliamente probado con aviónica y armas de nueva generación integrados en una plataforma de eficacia demostrada. Esta actualización de media vida garantizará que este helicóptero de ataque mantenga su relevancia durante las próximas décadas y esté preparado para los nuevos retos de los campos de batalla de alta intensidad.

ARTÍCULO — Lou Massé



EL FUTURO DE LA DEFENSA EUROPEA

“La cooperación franco-española nos permite aunar esfuerzos para desarrollar el helicóptero de combate más adecuado”, explica Marie Thomines, Programme Manager. Cindy Mecrin, Chief of Engineering, y ella lideran en Airbus Helicopters el desarrollo de este proyecto a gran escala. El programa se puso en marcha en 2022 en el marco de la Organización Conjunta de Cooperación en Materia de Armamento para Francia y España, con el fin de responder a la nueva realidad de los teatros de operaciones modernos. “El Mark III encarna el auténtico reto de la cooperación europea. Se trata de un logro colectivo que refuerza el vínculo entre nuestras dos naciones”, explica Marie Thomines. El programa se basa en la agilidad y el sigilo que caracterizan al Tigre. “Vamos a conservar los puntos fuertes del helicóptero y a garantizar que mantengamos sus prestaciones”, explica Cindy Mecrin. Con esta modernización de media vida, el Tigre incorporará una aviónica digital completamente nueva y sistemas de

armas de muy alto rendimiento, con una mira optrónica, un cockpit táctil y un casco digital. “Se está revisando todo el cableado para que pueda gestionar los flujos de datos actuales y proporcionar un mayor ancho de banda y más capacidad de comunicación. El Tigre Mark III ha superado recientemente varios hitos importantes, como la puesta en servicio del helicóptero cero, un banco de pruebas en tierra donde se probarán los nuevos sistemas. objetivo es llevar a cabo el primer vuelo del Tigre Mark III a finales de este año, un paso clave para el proyecto.

HACIA UN CAMPO DE BATALLA DIGITALIZADO

“Vamos a dotar al Tigre MkIII de capacidades para interoperar con medios de la tercera dimensión, como los drones”, explica Cindy Mecrin. “Estamos integrando armamento de última generación. Por su parte, la mira Euroflir 510 permite ver mucho más lejos y ofrecer un mejor nivel de designación de objetivos. Queremos ofrecer un helicóptero adaptado a combates de alta intensidad y a entornos operativos hostiles, capaz de ver antes de ser visto”, añade Marie Thomines. “El programa Mark III mejorará las prestaciones del Tigre y reforzará la seguridad de la tripulación, ya que la nueva aviónica reducirá en gran medida la carga de trabajo del piloto en zonas de combate intenso, y permitirá que los sistemas no tripulados asuman parte de sus tareas. Gracias a un sistema de armas de mayor alcance, se podrá penetrar con mayor facilidad en determinadas zonas de combate sin poner en peligro a la tripulación ni la misión”, explica Cindy Mecrin. “Al reducir la carga cognitiva y mejorar la precisión gracias a sus nuevos sensores infrarrojos, el Tigre Mark III evitará que el helicóptero y su tripulación se expongan a peligros inmediatos cuando operan tras las líneas enemigas”, añade. El objetivo del programa Mark III es proporcionar “un helicóptero que seguirá siendo ágil, ya que conservará sus prestaciones, podrá desplegarse con gran rapidez sobre el terreno, y mantendrá toda su velocidad y capacidad de maniobra”. El proyecto responde plenamente a las exigencias europeas actuales y dispone de margen para adaptarse a las futuras necesidades de las naciones. “El Mark III cuenta con potencial de crecimiento para el conjunto de los sistemas de aviónica, que el día de mañana, serán modulares y evolutivos. Es un helicóptero a la vanguardia de la tecnología, que ya ha demostrado su capacidad y seguirá haciéndolo en adelante”, concluye Cindy Mecrin.

◀ Contemplando un tigre majestuoso.

▲ El Tigre en vuelo.



EL H160M ENCARA SU PRÓXIMA CAMPAÑA DE ENSAYOS

Gracias a los diferentes niveles de militarización disponibles, el H160 permite cubrir una amplia gama de misiones gubernamentales desde hoy mismo.

ARTÍCULO — Alexandre Marchand



▲ Los pilones externos para el armamento del H160M podrán incorporar nuevas armas en el futuro.

Airbus Helicopters se está preparando para llevar a cabo una primera campaña de tiro del H160M equipado con una ametralladora axial de 12,7 mm. “Se trata de un hito clave para un helicóptero militar, que dispone de un muy alto grado de integración entre su armamento y sus sensores, aviónica, sistema de misión, e incluso su piloto automático”, subraya Vincent Chenot, jefe del programa H160M. “Esta arquitectura nos permite desarrollar modos de tiro innovadores para potenciar al máximo el rendimiento en las pasadas de tiro con la ametralladora axial y también con el armamento que pueda incorporarse en el futuro”. De esta forma, se consigue un seguimiento automático de objetivos, ya que el piloto automático gestiona la trayectoria del aparato en guiñada y cabeceo para garantizar la precisión de tiro. Además, el H160M estará equipado con el casco TopOwl idéntico al del Tigre, con sus mismos modos y funciones, y compartirá el paquete de guerra electrónica de este helicóptero de combate. “La nueva aviónica Flyt’X de Thales instalada en el H160M, con sus pantallas táctiles de gran formato, facilita la gestión de la misión”, señala Charles Lanzalavi, responsable técnico del programa. Para ello, el H160M incorpora un asistente de misión desarrollado junto con Airbus Defence and Space. “Esta aviónica altamente integrada y automatizada permitirá a los usuarios llevar a cabo misiones complejas con una tripulación de sólo dos personas. En misiones de la Armada, por ejemplo, los pilotos podrán

operar un radar táctico de última generación con numerosos modos sin requerir un tercer miembro de la tripulación”. Además, el helicóptero contará de serie con capacidad de colaboración con drones. Los pilones externos para el armamento del H160M y los refuerzos estructurales correspondientes le confieren un importante potencial de crecimiento para futuros desarrollos y la integración de nuevos tipos de efectores. Misiles, obviamente, y también munición operada a distancia (drones). “Los soportes de armas del H160M deben anticipar esta necesidad de interfaces físicas”, precisa Chenot. La DGA (Dirección General de Armamento francesa) ha dado luz verde a los estudios de integración del misil Akeron LP de MBDA. El Akeron LP es un misil aire-superficie multirrol ligero de largo alcance, suficientemente versátil para responder a misiones contracarro, antisuperficie y, potencialmente, antidrón. El H160M puede equiparse con dos depósitos internos adicionales de 250 litros para prolongar su ya de por sí impresionante alcance. En 2030, cuando hayan concluido los trabajos de desarrollo y cualificación, todas estas características garantizarán la potencia y autonomía del H160M. “Sin embargo, sabemos que no todos los usuarios requieren un nivel tan alto de prestaciones”, señala Chenot. “Aprovechando los desarrollos realizados para la Gendarmería y la Marina francesa, podemos ofrecer desde hoy mismo una versión del H160 plenamente capaz de desarrollar un amplísimo abanico de misiones militares”. La Marina francesa opera sus helicópteros desde 2022 y la Gendarmería recibió su primera unidad en 2025. Estos aparatos están equipados, por ejemplo, con una torreta optrónica Safran EOS410, un faro de búsqueda, una grúa y sistemas de descenso con cuerda rápida, además de blindaje opcional. Por su parte, el sistema de misión, combinado con recursos de comunicación específicos y enlaces de datos, permitirá asumir misiones complejas. La interoperabilidad con drones constituye un eje de desarrollo prioritario y está prevista la realización de una demostración en vuelo. Otra opción disponible es la integración de armamento en las puertas. Entre las misiones que se contemplan para estos helicópteros figuran la protección de buques y de zonas costeras, la observación, la lucha contra el terrorismo, así como el reconocimiento o el apoyo a fuerzas terrestres. “El H160 ya ofrece un abanico de capacidades muy amplio, que se completará en los próximos años cuando el H160M ocupe el extremo más alto de la gama operativa”, concluye Vincent Chenot.

UN NUEVO IMPULSO PARA EL NH90

Con más de 530 helicópteros en servicio y 500.000 horas de vuelo registradas en todo el mundo, el NH90 se ha consolidado como un referente en el sector militar. Ahora es el momento de preparar su futuro con el lanzamiento de varios proyectos orientados a mantener la aeronave al máximo nivel.

ARTÍCULO—Alexande Marchand

Desde el inicio, el NH90 ha sido un programa muy ambicioso y adelantado a su tiempo, tanto por sus decisiones técnicas como por su modelo industrial colaborativo. “A lo largo de los años, hemos dedicado un gran esfuerzo al desarrollo, la cualificación, el incremento de la producción y la resolución de problemas de madurez”, explica Axel Aloccio, actual NH90 Programme Director en Airbus Helicopters. “Ahora que el sistema industrial y las configuraciones técnicas han alcanzado su pleno desarrollo, nuestra labor se centra en mayor medida en el soporte a los helicópteros en servicio para ofrecer a nuestros clientes más horas de vuelo y un mayor nivel de disponibilidad”. Aloccio identifica varios ejes de mejora y destaca un mayor grado de concienciación entre la mayoría de los clientes: “El contrato TLS (Through Life Support) ofrece numerosos servicios, y casi todas las naciones que operan el NH90 se han adherido a él a través de la NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency)”. En paralelo, se ha desarrollado un nuevo tipo de contrato de soporte: el NOS. Ya lo han suscrito Francia, Alemania y Bélgica, y ofrece una gestión plenamente integrada de todo el flujo logístico, firmes compromisos de disponibilidad de piezas y una completa gama de servicios adicionales que estos países pueden activar a demanda. También se está dedicando un importante esfuerzo a consolidar la capacidad de producción y reparación de las piezas más críticas. Los resultados son evidentes: en apenas unos años se ha duplicado el ...



▲ Axel Aloccio, NH90 Programme Director en Airbus Helicopters

La Marina alemana recibió su primer NH90 Sea Tiger en diciembre de 2025.



▲ Miembros de la tripulación a bordo del NH90 TTH realizan un barrido visual del horizonte.

... volumen de piezas críticas entregadas. Desde hace dieciocho meses, el sistema de soporte del NH90 cuenta además con un nuevo servicio: el intercambio estándar. Gracias a él, los clientes del NH90 pueden recibir piezas nuevas o reacondicionadas en plazos extremadamente breves, a través de un intercambio inmediato con NHIndustries. "Representa un importante cambio de modelo y demuestra el compromiso de NHIndustries y de las naciones del programa NH90 con el desarrollo de soluciones innovadoras para mejorar la logística del programa", subraya Axel Aloccio. A medio plazo, el objetivo es modernizar las variantes TTH (Tactical Transport Helicopter) y NFH (NATO Frigate Helicopter) con la actualización Block 1, que recoge mejoras de software y nuevas capacidades de conectividad, interoperabilidad, transmisión de datos y guerra electrónica. El desarrollo ya está en marcha: las actualizaciones previstas se cualificarán a partir de 2028 y se mantienen conversaciones con la NAHEMA para firmar antes de que concluya el año los contratos que permitan realizar el retrofit a más de doscientos NH90. "También estamos colaborando con la NAHEMA para ampliar la vida útil de los aparatos, que pasaría de treinta a cincuenta años", añade Axel Aloccio. Según estos planes, los helicópteros que ha encargado recientemente España, y cuya entrega está prevista después de 2030,

podrán seguir operativos hasta la década de 2080. Esta visión a muy largo plazo también podría hacerse extensiva a las aeronaves de futuros clientes de Asia, Oriente Medio u otros países de la OTAN. El horizonte a largo plazo es el NH90 Block 2. "Acabamos de firmar un contrato de estudio de arquitectura con la NAHEMA para ofrecer a nuestros clientes distintos escenarios y opciones de mejora a largo plazo", revela Aloccio. Este estudio se centrará en definir un nuevo paquete modular de aviónica para facilitar la integración de nuevas tecnologías; definir un nuevo plan de mantenimiento que mejore la disponibilidad de la flota y reduzca los costes de operación; e introducir nuevas capacidades de misión, especialmente en cuestión de conectividad y colaboración con drones, en línea con las necesidades del campo de batalla más allá de 2040. Todo ello permitirá al helicóptero alcanzar la década de 2080 en las mejores condiciones.

"Representa un importante cambio de modelo y demuestra el compromiso de NHIndustries y de las naciones del programa NH90 con el desarrollo de soluciones innovadoras para mejorar la logística del programa".

AXEL ALOCCIO, NH90 PROGRAMME DIRECTOR EN AIRBUS HELICOPTERS



◀ Dos helicópteros NH90 TTH suecos en acción.



La defensa en nuestra vida cotidiana

Aunque suelen asociarse al campo de batalla, las capacidades de defensa y seguridad también tienen un impacto directo en nuestro día a día.

Vigilancia
marítima



NH90
Lucha
antisubmarina

Respuesta ante
catástrofes



H175M

CAPA-X

Búsqueda y rescate



H145M

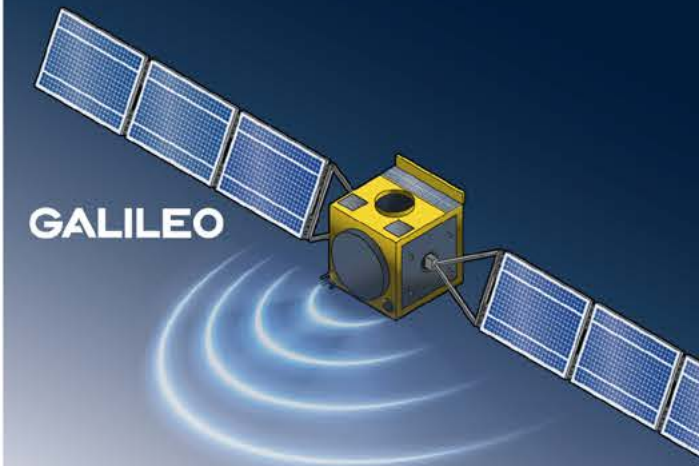
ALIACA

Extinción de incendios



H225M

GALILEO



Navegación
global

FLEXROTOR



A400M



C295



STYRIS



Protección
del espacio
aéreo

EUROFIGHTER



Seguridad
de servicios
esenciales

CYBERSECURITY





CINCUENTA AÑOS DE LIDERAZGO: el H160 SE INCORPORA a Life Flight

Memorial Hermann Life Flight es una referencia en el mundo de los servicios médicos de emergencia en helicóptero. Fue el primer programa aeromédico de Texas y el segundo de EE.UU. El programa, fundado por el Dr. James Henry "Red" Duke, fue pionero desde su lanzamiento en 1976. Cincuenta años después, continúa abriendo camino con la incorporación del primer H160 equipado con una cabina aeromédica, acondicionada por Metro Aviation.

ARTÍCULO—Ben Peggie



◀ El primer H160 dedicado a HEMS volando para Memorial Hermann.

Como afirma Rudy Cabrera, Programme Director de Life Flight, sus principios fundacionales no han cambiado: innovación e ir siempre un paso más allá en la atención al paciente. Con 34 años de experiencia en enfermería, queda patente la dedicación de Cabrera, al igual que su admiración por el hombre que puso en marcha lo que hoy es un servicio de gran envergadura. "El Dr. 'Red' Duke fue quien impulsó esta innovación", explica Cabrera. "Fue él quien acudió a Memorial Hermann para poner en marcha un programa aéreo. Este H160 nos permite seguir haciendo realidad su misión y su sueño: llegar a pacientes cada vez más alejados y trasladarlos para que reciban una atención definitiva. Hemos cambiado nuestros helicópteros aeromédicos, pero la misión sigue intacta: acercar la UCI de cuidados críticos de Memorial Hermann a los pacientes".

El eslabón que faltaba

La decisión de incorporar el H160 responde a una estrategia clara. Mientras la flota actual de H145 cubre las principales misiones urbanas, Life Flight considera que el H160, de mayor tamaño, puede ampliar el alcance de Memorial Hermann para llegar a pacientes que se encuentran más lejos, sin tener que recurrir necesariamente a aviones de ala fija, y ofrecer rutas directas con menos paradas intermedias. Trasladar pacientes de cama a cama. Damon Sanger, Director of Aviation, lo explica: "El H160 nos dará más opciones: más alcance y mayor velocidad. Podremos atender a pacientes que quedan fuera del radio de acción actual de nuestra flota. La seguridad que aportan la aviónica, la cabina de mando Helionix y los pilotos automáticos nos hizo decantarnos por el H160, un helicóptero que nos permite realizar nuestra labor de forma más eficiente para nuestros pacientes".

Diseño de una UCI volante

Metro Aviation, con sede en Shreveport

(Luisiana), se encargó de optimizar la cabina más amplia del H160. Para Milton Geltz, Managing Director de Metro, el objetivo era crear un entorno ergonómicamente perfecto. "En Metro Aviation dedicamos mucho tiempo a analizar en detalle los diseños para garantizar que cualquier configuración supere las expectativas y alivie la carga de los profesionales aeromédicos, cuyo trabajo es realmente exigente", explica Geltz. "La cabina se configuró para que los equipos médicos dispusieran de la flexibilidad y el espacio necesarios para trabajar con eficiencia, y tener el equipo adecuado al alcance de la mano". Amy McMullen, Director of Aircraft Configuration de Metro, destaca una ventaja importante, especialmente en el traslado de neonatos. "Aquí, el tamaño de la cabina es una ventaja, porque los sanitarios pueden situarse a ambos lados del bebé para atenderlo mejor", afirma. "En una aeronave más pequeña, no siempre disponen de esa flexibilidad ni de esa facilidad de acceso".

Apoyo a la tripulación

La aviónica avanzada del H160 está únicamente al servicio de una tripulación bien entrenada para que pueda centrarse mejor en la misión. "En el ámbito aeromédico trabajamos con un alto grado de autonomía", afirma Cabrera. "La responsabilidad del cuidado del paciente recae en ti desde el primer momento. Eres tú quien debe tomar decisiones para salvar una vida en un entorno en el que no cuentas con los recursos de un hospital". A pesar de lo exigentes que son estas condiciones, los equipos logran resultados positivos. "Lo hacen parecer fácil, pero no lo es", concluye Sanger. "La exigencia que soportan es muy real. Puedes tener el plan de entrenamiento más puntero, pero a las dos de la mañana es la profesionalidad de nuestros pilotos y equipos médicos la que sostiene este programa. Nuestro éxito depende totalmente del suyo".



▲ Primer plano del logo de Memorial Hermann.



▲ La amplia cabina del H160 ofrece a la tripulación el espacio y la flexibilidad que necesita para salvar vidas.

Sanar ayudando

EN HAWÁI

La población de la isla de Hawái lleva más de 28 años aportando fondos para el equipamiento de vanguardia de sus servicios de emergencia. Todo comenzó con un paseo en busca de la belleza.

ARTÍCULO — Heather Couthaud

Nadie acaba sin más en la isla de Hawái: o la eliges o te elige. Para sus habitantes, la Big Island, como se conoce a la mayor isla del estado, evoca el brillo de coladas de lava antiguas o ese lugar favorito desde el que contemplar el arcoíris sobre una cascada. Ese amor por la isla fue el que le costó la vida a Daniel R. Sayre en 1997, mientras recorría las cascadas de Kapaloa, en el valle de Pololu. Tras su fallecimiento, sus padres, el Dr. Frank Sayre y Laura Mallery-Sayre, crearon una fundación en agradecimiento al personal de emergencias que trabajó sin descanso durante diez horas para recuperar el cuerpo de Daniel. En más de 28 años, la Daniel R. Sayre Memorial Foundation de Hawái ha influido en más vidas de las que habrían podido imaginar.

Un servicio sin fondos

“El equipo de rescate era la última prioridad a la hora de recibir fondos”, recuerda Laura Mallery-Sayre, Directora Ejecutiva de la fundación. Los Sayre descubrieron muy pronto que el servicio de bomberos de Hawái, responsable de la búsqueda y el rescate, los servicios médicos de emergencia, la extinción de incendios y el socorrismo, carecía del equipamiento básico necesario para realizar su labor. “Habían tenido que apañarse con tan poco presupuesto durante tanto tiempo que ya no esperaban nada. Nosotros cambiamos esta

situación”. La isla, con más de 10.000 km², cuenta con 200.000 residentes repartidos entre ciudades, granjas, viviendas aisladas y todo tipo de enclaves que se puedan imaginar. Como no puede ser de otro modo, se producen accidentes náuticos, hay aventureros que se extravían y personas que sufren ictus y requieren un traslado. El cuerpo de bomberos tenía que hacer frente a todas estas labores, así que los Sayre decidieron recaudar fondos en la comunidad y destinar ese dinero a comprar equipamiento para el frío, camiones, embarcaciones y ofrecer formación al personal.

El fuego lo hizo despegar

Un incendio forestal que amenazó la casa de uno de los benefactores de la isla supuso un punto y aparte. Ese episodio inició una colaboración con la Sayre Foundation para financiar compras de envergadura, como su primer helicóptero H125, bautizado Ka 'lo, el halcón. El H125, con un excelente rendimiento a gran altitud, fue el elegido por su capacidad para ascender a los volcanes más altos de Hawái. El Mauna Loa y el Mauna Kea, ambos de casi 4.000 metros, atraen a escaladores y esquiadores por igual. En caso de accidente, los rescatadores “tenían que bajar a los heridos en camillas a pie. Era peligroso para todos. Ahora, con el H125, pueden volar hasta la cima

“Hemos logrado que toda la comunidad sea consciente de lo importante que es para nuestro departamento de bomberos disponer no sólo del equipo necesario, sino del mejor equipo.”

LAURA MALLERY-SAYRE,
DIRECTORA EJECUTIVA
Y DR. FRANK SAYRE,
PRESIDENTE, Y COFUNDADORES
DE LA DANIEL R. SAYRE
MEMORIAL FOUNDATION



► El H125 hawaiano en acción.

de cualquier montaña de nuestra isla”, afirma Laura Mallery-Sayre. Además, gracias a su autonomía, el helicóptero alcanza cualquier lugar. Laura Mallery-Sayre recuerda el caso de un hombre que sufrió una amputación por debajo de la rodilla debido a un accidente con un cortacésped al sur de la isla. “Estaba en una zona muy remota, pero Ka 'lo voló hasta allí y el equipo de emergencias pudo ponerle un torniquete. Una ambulancia habría tardado hora y media, pero Ka 'lo llegó en 25 minutos, lo trasladó al hospital y le salvó la vida”.

Un paso más

En otoño, la fundación y la comunidad recibirán su segundo helicóptero de Airbus: un H145 equipado con un interior médico Aerolite para trasladar pacientes críticos desde la Big Island hasta Oahu. Lo operará la organización sin ánimo de lucro Life Flight Network formando parte de una misión más amplia para impulsar el acceso a cuidados críticos en toda la isla. Mientras tanto, el cuerpo de bomberos continúa su labor de salvar vidas. Laura Mallery-Sayre recuerda cuando vio al H125 volando en círculos sobre la bahía para buscar a un nadador y a una barca en apuros con ayuda de dos embarcaciones de rescate. “Fue emotivo ver allí, participando en un rescate, los tres recursos que habíamos conseguido donar”, afirma.





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 — Belen Morant



“Tú eres la máxima autoridad; eres quien toma las decisiones críticas en el lugar de los hechos”

DR. ADRIANA VALERO,
MEDICAL DIRECTOR
OF HELISTAR

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

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

eleva 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 Dra. Adriana Valero, Directora Médica de Helistar



▲ Ana Molina, Single Parts Manager de Airbus Helicopters en México

DAR VISIBILIDAD A LOS HELICÓPTEROS QUE SALVAN VIDAS

Detrás de cada misión cumplida hay una historia que perdura mucho después de que el helicóptero tome tierra. Eoin Walker, especialista de Airbus Helicopters en servicios médicos de emergencia (EMS), conversa con Shane Bradley, superviviente de una parada cardíaca, sobre el helicóptero que contribuyó a salvarle la vida, su recuperación y la extraordinaria ruta solidaria de 1.000 millas que se dispone a emprender.

ARTÍCULO—Eoin Walker



▲ Shane Bradley

► El H135 de Devon Air Ambulance. Gracias a un helicóptero, Bradley pudo recibir con más rapidez la atención médica que le salvó la vida.

▼ La ruta de 1.000 millas de Shane Bradley.

Un domingo que lo cambió todo

EOIN WALKER: Shane, volvamos al 27 de julio de 2025. La mañana iba a ser como cualquier otra. ¿Cuándo te diste cuenta de que pasaba algo grave?

SHANE BRADLEY: Me desperté temprano con unas molestias que achaqué a una indigestión y pasé cuatro horas trajinando por casa. Estaba hablando con mi mujer cuando, de repente, sentí una fuerte opresión en el pecho. Caí de rodillas, empapado en sudor. En cuestión de segundos pasé de pensar “tengo indigestión” a darme cuenta de que “eso parecía algo grave”.

EW: Tu familia te llevó rápidamente al hospital de la zona. ¿Qué recuerdas de lo que ocurrió antes de que llegara Devon Air Ambulance?

SB: Las enfermeras del hospital fueron extraordinarias: sabían bien qué hacer y me transmitieron tranquilidad. Me administraron un spray de nitroglicerina y avisaron a los sanitarios, que me dieron morfina. Mi mujer llegó incluso a disculparse con el personal porque le parecía un poco exagerado. Nunca olvidaré su cara cuando la enfermera le dijo con delicadeza que no, que estaba sufriendo un infarto.

El HEMS es un eslabón decisivo

EW: Solemos decir que para salvar una vida hace falta todo un sistema. ¿Recuerdas la llegada de la ambulancia aérea?

SB: Perdía y recuperaba la consciencia. El helicóptero aterrizó a 300 metros, en el aparcamiento de un colegio. Recuerdo que uno de los miembros de la tripulación me hacía reaccionar en la ambulancia y bromeaba conmigo para mantenerme despierto y aliviar el miedo. Más tarde, el especialista que me atendió me explicó que la rapidez del traslado en helicóptero le había dado “margen de actuación” cuando



llegué. Vivía a unas 55 millas del hospital especializado y el trayecto por carretera era accidentado. El tiempo corría en mi contra, y aquel helicóptero fue el eslabón decisivo: ahorró el tiempo necesario para que el equipo médico del hospital pudiera salvarme la vida. Me llevaron directamente al quirófano para ponerme un stent. En cuanto lo colocaron, sentí un alivio inmediato. Fue como volver a nacer.

La vida como “Shane 2.0”

EW: Los médicos no solemos estar al tanto de todo el proceso de rehabilitación. ¿Cómo fueron las semanas siguientes para ti y para tu familia?

SB: El impacto físico fue enorme. Siempre he llevado una vida activa: soy reservista de infantería del Ejército y corredor. Mi familia no podía creer que me hubiera pasado esto a mí. Me desesperaba sentirme tan débil. Al cabo de una semana, lo único que quería era hacer algo normal, como preparar la cena. A la semana siguiente, una visita de apenas veinte minutos a mis compañeros de trabajo me dejó exhausto. Pero la experiencia cambió por completo mi forma de ver la vida. Ahora soy una persona mucho más tranquila. Como yo digo, soy “Shane 2.0”. Tengo más paciencia, me adapto a las circunstancias y cada mañana me despierto agradecido de estar vivo. Doy las gracias a la tripulación por haberle evitado a mi familia el dolor de perderme. Cada día, cuando me levanto, pienso en lo valiosa que es la vida.

La mejor forma de dar las gracias

EW: Para conmemorar el aniversario de esta segunda oportunidad, vas a emprender un gran reto en moto en beneficio de Devon Air Ambulance. Háblanos de ello.

SB: Soy el tercer miembro de mi familia más cercana al que han tenido que trasladar en helicóptero, así que sé lo importante que es este servicio. El 26 de julio, junto con otros dos moteros, llevaré a cabo el reto “SaddleSore 1000” de la Iron Butt Association. Recorreremos 1.060 millas en menos de 24 horas. Saldremos del aparcamiento del colegio donde aterrizó el helicóptero para recogerme, pararemos en la base de Devon Air Ambulance, cruzaremos a Calais y terminaremos en la planta de Airbus Helicopters en Donauwörth (Alemania) donde se fabricó el aparato. Unir mi pasión por las motos con el helicóptero que me salvó la vida tiene para mí un enorme valor simbólico. Tenemos que apoyar este servicio: nunca se sabe cuándo podemos necesitarlo nosotros mismos o alguien cercano.

Del mar A LAS estrellas

La carrera de Will Banks comenzó en la Marina Real británica (Royal Navy) y ahora vuela para la industria cinematográfica. Durante su trayectoria ha filmado algunas de las acrobacias más arriesgadas de Tom Cruise.

ARTÍCULO — Ben Peggie



▲ Will Banks, Manager de GB Helicopters.

"En febrero de 1997 íbamos a bordo del HMS Monmouth cuando el buque viró bruscamente, se rompieron las amarras y caímos al agua boca abajo por la popa", explica Will Banks, Manager de GB Helicopters. "Aquello puso fin de forma abrupta a mi carrera en la Marina". Banks trabajó como piloto de aerolínea durante unos ocho años, antes de regresar al sector de los helicópteros a través de la aviación corporativa. Fue entonces cuando adquirió un H125 que había pertenecido a la Empire Test Pilots School y fundó Cheshire Helicopters, que rebautizó más tarde como GB Helicopters para reflejar su visión internacional. También cofundó The Aerial Film Company con Phil Arntz, director de fotografía aérea, y juntos han creado una empresa internacional especializada en rodajes aéreos de cine y televisión en todo el mundo, utilizando helicópteros, aviones, sistemas Shotover y equipos especializados.

El H125 acapara la atención

Para su trabajo en la industria del cine, Banks quería ofrecer un servicio integral capaz de proporcionar la flexibilidad que

exigen las productoras, en un sector donde las fechas y los planes pueden cambiar en un instante. "Hemos creado una solución completa para el mundo del cine", explica Banks. "Contamos con todos los accesorios necesarios para coordinar todo el soporte que requiere una producción, algo muy importante cuando se mueven las fechas. Podemos encargarnos de todo, desde el apoyo en tierra hasta el uso de cualquier accesorio especial para la aeronave, con profesionales plenamente cualificados en todas las disciplinas". Aunque GB Helicopters cuenta con diversas aeronaves en su flota, Banks elogia efusivamente un helicóptero de Airbus en particular. Sin él, los rodajes serían mucho más arduos. "La capacidad de maniobra del H125, no tiene rival entre aparatos bimotores o monomotores", afirma. "El monomotor es, sin duda, la referencia absoluta; es un helicóptero extraordinario. No hay mucho que pueda hacerse para mejorarlo: su versatilidad y la enorme variedad de accesorios disponibles para las tareas que tenemos que realizar no tienen igual. Cuando filmamos en lugares remotos, su facilidad de mantenimiento y sus menores necesidades de asistencia sobre ...

a su lado

"La capacidad de maniobra del H125, no tiene rival entre aparatos bimotores o monomotores."

WILL BANKS,
MANAGER OF GB HELICOPTERS





▲ Un primer plano del H125

... el terreno le permiten seguir volando con una intervención mínima del equipo de soporte. Cuenta con cestas de carga para transportar material, bastidores para instalar el sistema Shotover de gran formato... No hay otro aparato capaz de filmar con un Shotover K1 de ese tamaño. Puede con todo".

Rodar lo imposible

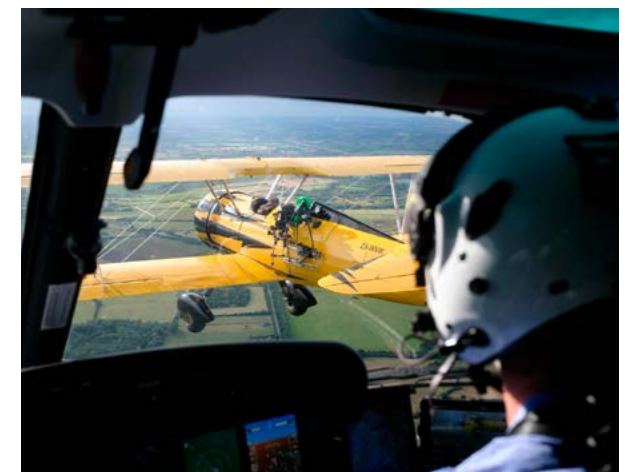
Uno de los trabajos destacados más recientes de Banks ha sido participar en una superproducción con escenas de acción espectaculares. "Participamos prácticamente en toda la filmación de las dos últimas películas de Misión Imposible, y eso nos llena de orgullo", afirma Banks con entusiasmo. "Pasamos cuatro meses y medio en África, repartidos en dos viajes. El rodaje fue realmente intenso, filmamos muy cerca de los aviones y empleamos grandes angulares en las pasadas entre cañones para que el biplano ocupara toda la pantalla sin perder las paredes en el encuadre. Volamos a una distancia escalofriante y a gran velocidad por espacios muy reducidos. Fue fantástico...". En cuanto a sus próximos proyectos, a Banks le encantaría participar en una saga británica clásica. "Las películas de Bond son icónicas, sin duda. También sería fantástico trabajar a las órdenes de Guy Ritchie. Me encanta ese género". Tras toda una vida dentro del sector de la aviación, entre aeronaves de ala fija y giratoria, aerolíneas comerciales y cine de primer nivel, Banks no tiene intención de dejar los helicópteros. "Me apasiona el mundo de los helicópteros, todo lo que son capaces de hacer y la variedad de misiones que pueden realizar, desde el izado de postes hasta el rodaje de películas de acción", afirma Banks. "Cada día es distinto".

▲ El H125 ofrece todo lo que Banks necesita para su trabajo en el cine.

► La toma perfecta de un submarino.

► Filmando la famosísima escena del biplano.

▼ Will Banks y Phil Arntz.



"Me apasiona el mundo de los helicópteros, todo lo que son capaces de hacer y la variedad de misiones que pueden realizar, desde el izado de postes hasta el rodaje de películas de acción"

WILL BANKS,
MANAGER OF GB HELICOPTERS



▲
Will Banks entre las nubes.

◀ Vista aérea del H145 mientras un equipo médico traslada a un paciente para que reciba tratamiento vital.

UNA ATENCIÓN DE ALTURA

Suban a bordo del nuevo H145 de cinco palas de ChristianaCare y acompañen a una tripulación siempre lista para salvar vidas.

ARTÍCULO—Ben Peggie

ChristianaCare LifeNet, operado por Air Methods, presta servicios médicos de emergencia en helicóptero (HEMS) en Delaware (EE.UU.) y sus alrededores. John Damiani, sanitario de vuelo y responsable de Operaciones, forma parte del programa desde su puesta en marcha en 2001 y ha sido testigo de su evolución hasta convertirse en el servicio eficaz que es hoy. Para Damiani, el helicóptero es otro miembro del equipo, capaz de aportar capacidades operativas decisivas. “El H145 de cinco palas nos facilita un mejor acceso al paciente, nos permite incorporar más equipos y elevar nuestros niveles de tratamiento y atención”, afirma Damiani.

Estas características se basan en la potencia de la aeronave. “El helicóptero tiene una gran capacidad de carga”, asegura Damiani. “Queremos ser capaces de atender a pacientes con oxigenación por membrana extracorpórea (ECMO) o traslados de UCI neonatal en nuestra región y de transportar a pacientes que normalmente no se podrían trasladar en un helicóptero convencional”.

Alcanzando nuevas cotas

“Todo lo que hacemos en ChristianaCare se fundamenta en nuestros valores de atención y excelencia: tratar a cada paciente como si fuera de nuestra familia y ofrecer en cada momento los mejores

cuidados”, afirma John Roussis, director de servicios prehospitalarios de ChristianaCare. “Nuestro cometido esencial es adelantar la mejor atención y llevar cuidados de nivel hospitalario directamente hasta los pacientes”. Los operadores HEMS están modernizando sus flotas con el fin de mejorar el traslado de pacientes críticos. Los equipos encargados del traslado atienden a pacientes cada vez más complejos utilizando a bordo equipos muy sofisticados. Lo que hasta ahora eran simples helicópteros que trasladaban a pacientes y a equipos médicos se han convertido en auténticas UCI aéreas. ChristianaCare eligió el H145 porque quería estar preparada para ofrecer cuidados críticos de nueva generación. Su mayor capacidad de carga útil y su amplia cabina permiten alojar con seguridad equipos para desarrollar misiones cada vez más exigentes, sin renunciar al confort de los profesionales sanitarios cuando desarrollan su labor.

Cuando el silencio cuenta

Gracias a la aviónica avanzada, la automatización y las tecnologías de asistencia al pilotaje se reduce la carga de trabajo del piloto y la tripulación puede centrarse en la seguridad y la atención al paciente. Colin Hague, el único piloto a bordo, se encuentra a los mandos, físicamente separado de la labor asistencial ...



▲ Colin Hague, piloto

"Helionix reduce la carga de trabajo del piloto e incrementa su conciencia situacional, lo que supone un auténtico salto adelante."

COLIN HAGUE,
PILOTO



▲ John Damiani, sanitario de vuelo y responsable de Operaciones.



▲ John Roussis, director de servicios prehospitalarios de ChristianaCare.

... que se lleva a cabo detrás. Para él, la comunicación es esencial, y el H145 le ofrece una ventaja decisiva. "La cabina es mucho más silenciosa gracias a los últimos avances tecnológicos, de forma que la comunicación entre los miembros de la tripulación es mucho más clara y el entorno de trabajo es más seguro y eficiente", apunta Hague. Hague recuerda que su base se encuentra en una de las regiones con más actividad de Estados Unidos. Con un servicio siempre alerta y con un elevado volumen de llamadas, el piloto valora especialmente las ventajas de la aviónica del H145. "Helionix reduce la carga de trabajo del piloto e incrementa su conciencia situacional, lo que supone un auténtico salto adelante", subraya Hague. Según Hague, el Fenestron del helicóptero también es perfecto para las operaciones HEMS. "No solo reduce el ruido que podría molestar al vecindario, también aumenta la seguridad cuando aterrizamos en campos o en la carretera para atender un aviso. En esos casos hay muchas personas, personal de emergencias, bomberos, policías o civiles que pasan muy cerca del helicóptero, además de los propios miembros de la tripulación que suben al paciente a bordo". Con poco más de un mes en servicio en el momento de la entrevista, el H145 ya ha convencido al equipo por su mayor potencia, el aumento de la seguridad en vuelo y su capacidad para trasladar a más pacientes. Todo apunta a que ayudará a ChristianaCare a seguir salvando vidas durante, al menos, veinticinco años más.



▲
Vista aérea del H145 mientras un equipo médico traslada a un paciente para que reciba tratamiento vital.

▼
El equipo sanitario se prepara para cargar a un paciente en la cabina médica del H145.





Respuesta

A LA HORA DE LA VERDAD

A principios de 2026, Mozambique sufrió unas inundaciones históricas que dejaron a cientos de miles de personas sin alimentos ni suministros básicos. El EC130 B4 acudió a la llamada para llevar ayuda a lugares inaccesibles por carretera.

ARTÍCULO — Heather Couthaud

▲ *El EC130 se prepara para el despegue.*

Fuera del campamento base de Xai-Xai, zonas de matorral impracticables y corrientes de agua bloqueaban el paso. Desde ese lugar distribuía comida y suministros el Programa Mundial de Alimentos a comunidades mozambiqueñas que habían quedado aisladas, sin puentes ni carreteras, tras semanas de lluvias e inundaciones. Los organismos de ayuda en catástrofes habían movilizado aviones pesados, y el helicóptero EC130 B4 acabó asumiendo inesperadamente la tarea más ardua: realizar durante dos semanas ininterrumpidas cientos de vuelos con suministros desde un aeropuerto regional anegado por el agua. Todo se puso en marcha el 4 de febrero de 2026, cuando BAC Helicopters recibió

una llamada de la Airbus Foundation, que coordina misiones humanitarias con programas como el Programa Mundial de Alimentos. El piloto Frasier Cilliers voló con el EC130 B4 hasta la provincia de Gaza y se coordinó con el PMA. Permaneció sobre el terreno durante toda la operación y acumuló más de 50 horas de vuelo.

Preparados para el reto

Las difíciles condiciones exigían un helicóptero adaptable y resistente. El EC130 B4 reúne las características necesarias para responder a ese desafío. BAC Helicopters está acreditada conforme a la norma BARS (Basic Aviation Risk Standard) y cumple estándares mundiales de seguridad para

gestionar el riesgo a bordo. La empresa había reconfigurado el helicóptero para el transporte de carga, retiró los asientos traseros y aprovechó al máximo su amplia cabina. Cuando se desmontan los asientos del Airbus EC130 B4, el helicóptero dispone de la cabina más grande de su categoría. Gracias a esta característica, se ha convertido en un referente para el turismo y el transporte de pasajeros. Esa amplitud, sumada a un peso máximo al despegue de 2.427 kg, le permitió a Cilliers mantener un ritmo continuo de entregas durante toda la misión.

Al límite de su capacidad

En Xai-Xai, desde donde se distribuían los alimentos, el equipo seguía una planificación rigurosa. Todo se embalaba y apilaba, listo para cargar a la mañana siguiente, cuando el ritmo volvía a acelerarse. Cada día, Cilliers encadenaba rotaciones rápidas aterrizando en zonas remotas mientras los equipos de tierra preparaban el siguiente cargamento. Las condiciones eran aceptables, pero era temporada de lluvias y había que vigilar las tormentas de la tarde. Los cálculos de peso y centrado debían ser muy precisos. El peso exacto de la carga marcaba la cantidad de combustible que podía llevar el EC130 B4, optimizando así el número de entregas a realizar.

Ver y ser visto

En el primer aterrizaje, el piloto tenía que realizar un reconocimiento aéreo y valorar si existía una alternativa mejor para tomar

▼ *La población precisaba suministros esenciales.*



a su lado

▲ *El EC130 cargado de suministros.*



▼ *Vista de las inundaciones desde la cabina de pilotos.*



tierra. Las ventanas panorámicas envolventes del EC130 B4 ofrecen una visibilidad excepcional, y los pilotos como Cilliers pueden identificar desde el aire zonas de suelo seco sin dificultad. “En un par de ocasiones, Frasier decidió aterrizar en un punto ligeramente distinto al que se había acordado con el PMA, porque era más llano, la hierba estaba más corta o había menos polvo”, explica Greg Strydom, Flight Safety Security Manager de BAC Helicopters. Cilliers y su interlocutor del PMA habían instruido a todas las personas presentes en los puntos de entrega para que no se acercaran a la aeronave hasta que los motores estuvieran apagados. Habitualmente, el piloto explicaba las normas de seguridad del helicóptero y cómo acercarse a la aeronave para realizar la descarga. “Como hay muchas personas esperando el cargamento, uno de los riesgos en este tipo de misiones es que corran hacia la aeronave. El rotor de cola puede ser muy peligroso, pero afortunadamente el EC130 B4 dispone de Fenestron, lo que reduce el riesgo”, explica Strydom. La amplia cabina del EC130 B4, su rotor de cola carenado y su tamaño compacto fueron factores clave para el éxito de la misión. “Si el siguiente punto de entrega estaba lo bastante cerca, dejaban las palas en marcha”, explica Strydom. “Cargaban de nuevo y continuaban llevando provisiones todo el tiempo posible”.

airbus.com



Coordinación de plataformas
para multiplicar
sus capacidades de misión.

Airbus.
Made to matter



AIRBUS