

NÚMERO ESPECIAL - SEPTIEMBRE 2022

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

ENTREVISTA

**La disrupción llega más rápido
de lo que piensas**

ENTREVISTA

**El mejor servicio para nuestros
socios militares**

SOORTE Y SERVICIOS

Un legado en expansión

Número especial
Airbus Pioneer Day



SUMARIO

06

Implantación Industrial

08

Innovación: montaje de helicópteros

10

ENTREVISTA
La disrupción llega más rápido de lo que piensas

12

COOPERACIÓN
H135: una colaboración pionera

14

Pioneros de un sector aeroespacial sostenible

18

INNOVACIÓN
Proyectar los cielos del futuro

16

RETROSPECTIVA
Espíritu pionero

20

EN ACCIÓN
Cada misión cuenta

22

ENTREVISTA
El mejor servicio para nuestros socios militares

24

SOPORTE Y SERVICIOS
Un legado en expansión

26

INSÓLITO
Entre bastidores con Fred North



Director de la Comunicación: Yves Barillé (Director de la publicación), Redactor jefe: Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com), Imágenes: Jérôme Deulin, Traducción: Airbus Translation Services; Amplexor. Edita: **because. la nouvelle** (Copyright Airbus Helicopters 2022, todos los derechos reservados). El logo y los nombres de sus productos y servicios son marcas registradas de Airbus Helicopters.



Más información en
www.airbus.com/Helicopters



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



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



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



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

100%

En 2022 se realizó el primer vuelo de un helicóptero con 100% de combustible de aviación sostenible en ambos motores: el uso de SAF reduce las emisiones hasta en un 90%.

5.000

La planta de París - Le Bourget produce 5.000 palas al año.

104.709.000

Airbus Helicopters ha realizado más de 104.709.000 horas de vuelo.

12.021

Durante 2021, 3.111 operadores emplearon 12.021 helicópteros de Airbus en 153 países.

10.616

En los 30 años transcurridos desde que Aerospatiale y Deutsche Aerospace se fusionaron para formar Eurocopter en 1992, se han construido 10.616 helicópteros, con una media de más de 353 al año.

76

Airbus Helicopters ha presentado una media de 76 patentes al año en los últimos 5 años.

3.868

3.868 técnicos fueron formados en todo el mundo en 2021

22.300

Hay que realizar 22.300 operaciones para montar un H160.

30.000 m²

El nuevo centro logístico de Albacete contará con hasta 30.000m² de paneles solares.

7.000

El Ecureuil número 7.000 se entregó en junio de 2022.

19.869

Airbus Helicopters cuenta con la colaboración de 19.869 empleados.



Bruno Even, CEO de Airbus Helicopters

“La innovación no suele ocurrir por azar”

Estoy encantado de daros la bienvenida a nuestro Airbus Pioneer Day, ya seáis colegas, familiares o invitados y os encontréis en Marignane, Donauwörth, París-Le Bourget o Albacete. Es fantástico poder conmemorar con vosotros el nacimiento de una alianza que llegaría a convertirse en Airbus Helicopters. Tiene todo el sentido celebrar este momento con distintos actos en nuestras cuatro plantas europeas, ya que estos Centros de Excelencia nos han aportado unos empleados con talento y las instalaciones, las herramientas y las tecnologías que han hecho posible su trabajo. **Sin duda, el espíritu pionero ha formado parte de nuestro ADN desde los inicios.** La fusión de Aérospatiale y Deutsche Aerospace consolidó una colaboración que permitió un avance sin precedentes. La innovación no suele ocurrir por azar. Es más bien el resultado de una estrategia cuidadosamente planificada y del trabajo de unos colegas entregados, que ponen en él todo su talento y su pasión. **Desde las innovadoras palas del rotor del H125 hasta el NH90**, que logró introducir el primer y hasta ahora único sistema fly-by-wire en un helicóptero, hemos liderado los avances en el sector del vuelo vertical. Desde el primer fuselaje fabricado con material compuesto para el Tigre hasta las 68 patentes del H160, hemos prestado un apoyo constante a nuestros operadores en las misiones críticas que desempeñan. Hemos de reconocer igualmente que nuestro éxito

de los últimos treinta años solo ha sido posible gracias a la confianza que nuestros clientes han depositado en nosotros. Dependen de nosotros para proporcionar un servicio vital a personas de todo el mundo. Su fidelidad nos ha impulsado a mejorar y a perfeccionar constantemente nuestros productos, a desarrollar sus prestaciones para hacerlos más seguros y fiables. Debemos seguir respondiendo a sus expectativas e incluso superarlas, mejorando la eficiencia, incrementando la disponibilidad y dando apoyo a sus operaciones de todas las formas posibles. **Si hoy somos líderes es gracias a los pioneros que tuvieron el valor de ir más allá y que nos mostraron el camino.** En la actualidad, somos pioneros en la tecnología que hará posible un sector aeroespacial sostenible y que creará un mundo más seguro y unido. Seguimos innovando, sacando partido a sus logros e inspirándonos en su curiosidad y su creatividad, asegurándonos de que este legado de innovación se siga transmitiendo a las futuras generaciones de colegas de Airbus Helicopters para que puedan desarrollarlo. **Si estás hoy con nosotros, significa que formas parte de nuestra familia** y de esta magnífica historia. Estas celebraciones son una ocasión para demostrar el orgullo y la pasión que todos compartimos. Gracias por vuestro esfuerzo y por vuestro apoyo. Hemos conseguido metas extraordinarias juntos y nos proponemos llegar aún más lejos.

Implantación Industrial

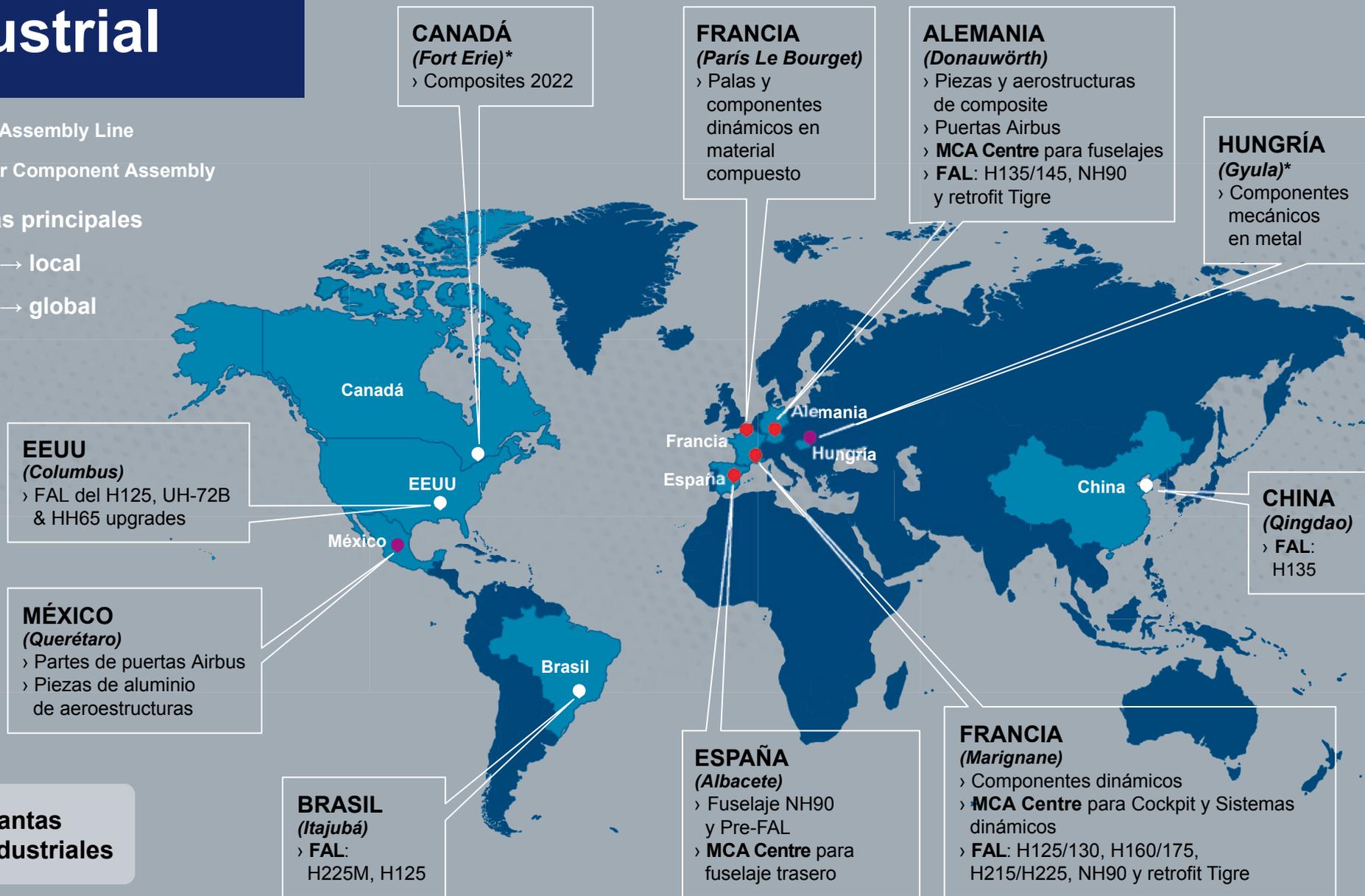
FAL: Final Assembly Line

MCA: Major Component Assembly

● Plantas principales

● Local → local

● Local → global



8 Plantas Industriales

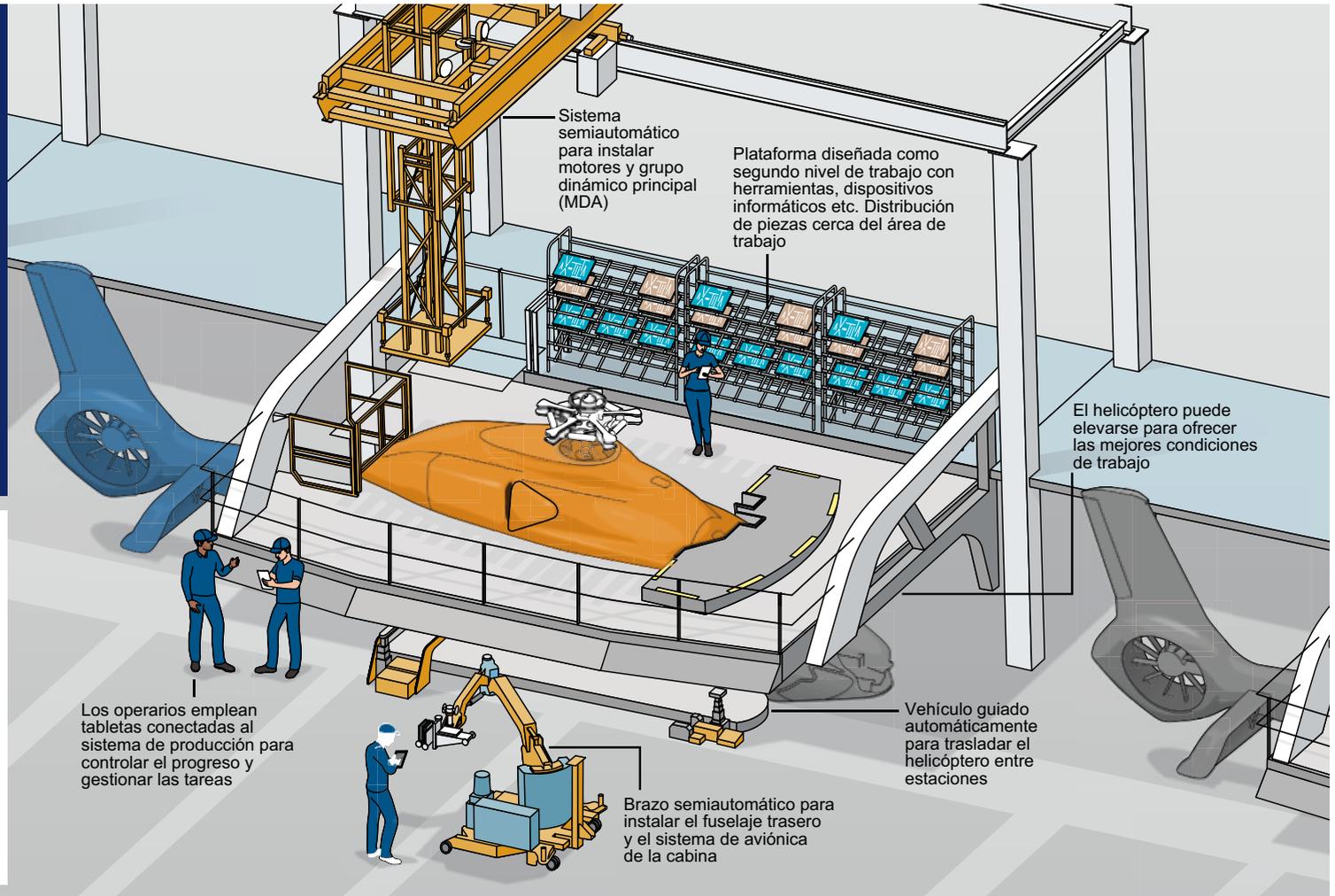
*2022

Innovación: montaje de helicópteros

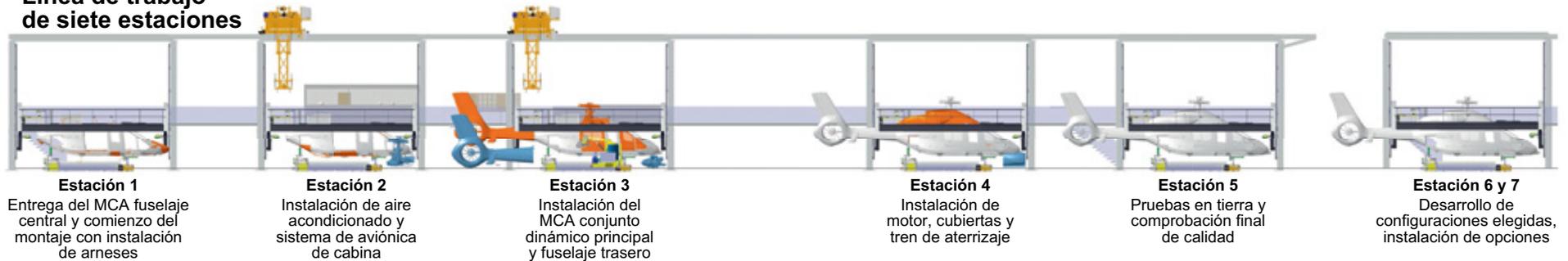
Todos los componentes principales se fabrican en un centro especializado (Centros de Excelencia) antes de ser entregados a la línea de montaje final. El valor añadido de la especialización de los centros garantiza que cada pieza sea fabricada por expertos dedicados

Áreas de innovación

- CALIDAD**
 Prevención de daños por objetos extraños: etiquetas identificativas de radiofrecuencia (RFID) en las herramientas para evitar pérdidas
- ERGONOMÍA**
 Flujo de trabajo eficiente, fácil acceso con niveles de trabajo variables y robots, como elevadores que ajustan la altura del helicóptero
- SEGURIDAD**
 Control por sensores para asegurar condiciones idóneas, con una nueva interfaz para instalar MDA y motores con precisión y sin peligro



Línea de trabajo de siete estaciones



ENTREVISTA LA DISRUPCIÓN LLEGA MÁS RÁPIDO DE LO QUE PIENSAS

Tomasz Kryszinski, Head of Research and Innovation en Airbus Helicopters, reflexiona sobre toda una trayectoria de innovación y analiza con optimismo las tecnologías sostenibles del futuro.



¿CÓMO FOMENTÓ LA INNOVACIÓN LA ALIANZA ENTRE AÉROSPATIALE Y DEUTSCHE AEROSPACE QUE DIO ORIGEN A AIRBUS HELICOPTERS?

Tomasz Kryszinski: Nuestros productos son una amalgama de las innovaciones más avanzadas surgidas del legado de Aérospatiale y de Deutsche Aerospace. El Tigre dispone de unos rotores excelentes gracias a la historia de MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm) y saca el máximo partido de la suspensión Sarib ideada por Aérospatiale. El H145 de cinco palas, por ejemplo, aprovecha dos innovaciones de Airbus Helicopters: el rotor principal sin rodamientos (Bearingsless Main Rotor, BMR) robusto, que no genera vibraciones y aumenta el peso máximo al despegue (MTOW), y el Fenestron, que mejora la seguridad y reduce considerablemente el nivel de ruido.

En Airbus Helicopters, las ideas pueden tener diversos orígenes: interno, de uno de nuestros colegas, o externo, tal vez de *start-ups* asociadas, es decir, que también innovamos de forma colaborativa. El Racer, otro ejemplo de nuestra tecnología disruptiva, es un proyecto europeo en el que participan cuarenta y dos socios de trece países. Se abre la puerta así a nuevos proveedores y formas de trabajo. Lo mismo ocurrirá con la UAM.



El Alouette de Aérospatiale realizó su primer vuelo el 28 de febrero de 1959.

¿QUÉ OTROS FACTORES SON CLAVE PARA LA INNOVACIÓN?

TK.: Pasamos de las ideas a su puesta en práctica lo antes posible. Nuestro modelo de innovación se basa siempre en tres marcos temporales. A corto plazo, tenemos 12.000 helicópteros actualmente en operación, lo que nos obliga a seguir proponiendo soluciones que actualicen y mejoren la flota en servicio de nuestros clientes. A medio plazo, nos proponemos desarrollar productos nuevos, y a más largo plazo, pretendemos introducir las soluciones disruptivas de movilidad del futuro.

La innovación también consiste en encontrar un mercado para las nuevas soluciones. La primera revolución de nuestro sector se produjo cuando alguien compró un billete para recorrer con rapidez una gran distancia por motivos de trabajo. En coche habría tardado horas, en helicóptero, solo veinte minutos. La segunda ocurrió cuando se introdujo el motor de pistón, lo que permitió a los helicópteros realizar muy diversas misiones: salvar vidas, conectar a la



El H160M Guépard incorpora las últimas tecnologías e innovaciones.

gente, proteger a las personas y volar a cualquier parte.

La innovación se basa en las personas. El espíritu pionero siempre ha formado parte del ADN de Airbus. El valor, la creatividad, el ingenio y el empeño de las próximas generaciones serán esenciales para seguir ofreciendo soluciones valiosas a nuestros clientes y operadores.

¿QUÉ VENDRÁ A CONTINUACIÓN?

TK : Estamos desarrollando soluciones en muchos campos: nuevos sensores, radares, líder y cámaras. Estas soluciones traen consigo nuevas funcionalidades, como la detección de obstáculos, y ofrecen una mayor conciencia situacional. Los pilotos podrán centrarse más en la misión, ya que su carga de trabajo se reducirá. Podemos introducir importantes mejoras en la arquitectura de la aeronave. Por ejemplo, sistemas de rotor completamente nuevos que reducen la resistencia y tienen menos componentes (lo que mejora y simplifica el mantenimiento); un Fenestron con muchas menos piezas o un nuevo sistema de aislamiento

activo que podría eliminar las vibraciones en la cabina.

Lo más destacado de cara al futuro es la sostenibilidad, que será la tercera revolución de nuestro sector. Nuestro objetivo es ser líderes en este campo. Están apareciendo tecnologías como la electrificación y la hibridación para que los helicópteros sean más seguros y puedan volar de forma sostenible. En los últimos treinta o cuarenta años hemos reducido el consumo de combustible a la mitad. En los próximos diez, nos proponemos hacer exactamente lo mismo.

La disrupción llega más rápido de lo que piensas. En la Nueva York del siglo XIX, el principal medio de transporte era el caballo. Poco tiempo después, las calles se llenaron de automóviles y gasolineras. Hace diez años, la gente tenía dudas sobre los coches eléctricos, y ahora ya veis todos los que hay.



COOPERACIÓN H135: UNA COLABORACIÓN PIONERA

En 1996 se entregó el primer helicóptero de la familia H135. Fruto de una de las primeras colaboraciones entre Aérospatiale y MBB, las mitades francesa y alemana de la recién creada Eurocopter, marcó la pauta de un espíritu de colaboración sostenido que ha llevado a la compañía a su actual posición de liderazgo en el mercado.

EL ORIGEN DE LA FAMILIA H135

Ya en la década de 1980, la empresa predecesora de Airbus Helicopters, Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), comenzó a desarrollar un modelo para reemplazar al legendario BO105. Esta aeronave, cuya denominación era BO108, debía ofrecer espacio para un máximo de cinco pasajeros y se iba a destinar, principalmente, a demostrar nuevas tecnologías, como el control de motores totalmente digital FADEC, una innovadora caja de transmisión o un rotor principal sin rodamientos para minimizar las vibraciones. El prototipo BO108 despegó por primera vez en octubre de 1988 y en 1991 le siguió un segundo prototipo que incorporaba nuevos motores. Tras la fusión de Deutsche Aerospace Aktiengesellschaft (DASA) —en la que se había integrado MBB— y la empresa francesa Aérospatiale dando lugar a Eurocopter, se incorporaron más tecnologías al BO108, como el rotor de cola carenado Fenestron, que aumentaba la seguridad y reducía aún más el nivel sonoro del helicóptero. En 1994, despegó por primera vez el BO108

equipado con Fenestron, antes de que se entregara a DRF Luftrettung y comenzara su producción en serie el primer ejemplar del nuevo tipo de helicóptero, ya bajo el nombre EC135.

EN SERVICIO EN TODO EL MUNDO

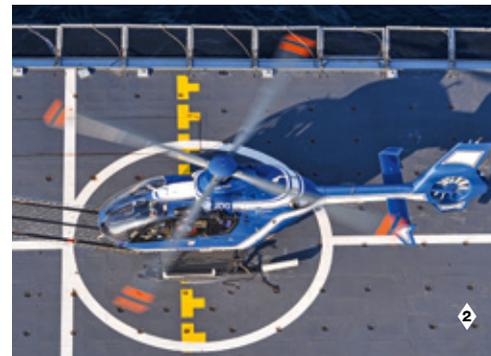
Desde la primera entrega en 1996, se han suministrado más de 1.400 helicópteros a unos 300 clientes de todo el mundo. La mayoría de los H135 vuelan en Europa, América y Asia, aunque la familia de helicópteros también cuenta con presencia en Sudamérica, Oceanía y África. Nuestros clientes utilizan el H135 para misiones muy diversas. Este modelo es especialmente puntero en el sector de rescate aéreo: una de cada cuatro aeronaves empleadas por los servicios médicos de emergencia en helicóptero (Helicopter Emergency Medical Services, HEMS) pertenece a la familia H135. Además, el H135 se utiliza para desarrollar actividades de mantenimiento del orden, de transporte corporativo, transporte en alta mar y servicios públicos, y Fuerzas Armadas de todo el mundo lo emplean, sobre todo,



para la formación de pilotos y tripulaciones.

MEJORAS CONTINUAS

Desde el lanzamiento del primer helicóptero, la aeronave se ha ido mejorando continuamente y se han potenciado las capacidades de misión que requieren nuestros clientes. Por ejemplo, el peso máximo al despegue, que era de 2.630 kg cuando entró en servicio el primer helicóptero, se ha incrementado hasta los 2.980 kg. Recientemente, también está disponible para ciertas misiones del H135 el llamado peso bruto alternativo (Alternate Gross Weight), que aumenta el peso máximo al despegue en unos 120 kg hasta los 3.100 kg. También se han introducido mejoras en la cabina de mando: inicialmente, los instrumentos que se utilizaban en las aeronaves eran en su mayoría analógicos, pero a lo largo del tiempo se han ido digitalizando cada vez más elementos. Desde 2017, el H135 se entrega con el sistema de aviónica Helionix, que apoya al piloto y a la tripulación y, por tanto, reduce su carga de trabajo y aumenta la seguridad.



1: El Fenestron supuso una importante mejora de la seguridad.

2: Un H135 en el helipuerto de una azotea.

3: Una verdadera ambulancia aérea, el H135 es ideal para misiones críticas.

Pioneros de un sector
aeroespacial sostenible

Gama civil



Gama militar



Demostradores tecnológicos y prototipos



AIRBUS

RETROSPECTIVA ESPÍRITU PIONERO

Todos los helicópteros de Airbus reúnen un gran abanico de innovaciones. Algunas han sido realmente rompedoras y han supuesto toda una revolución en el mundo de los helicópteros. Descubre cuáles han sido las innovaciones más destacadas.



FOTOPR - NÚMERO ESPECIAL - SEPTIEMBRE 2022 | 16

H125

A principios de la década de 1970 se encontraban en producción el Alouette II, el Alouette III, el Super Frelon y el Lama, y se estaban desarrollando el Puma, el Gazelle y el Lynx en colaboración con el Reino Unido. Por su parte, Turbomeca introdujo nuevos motores (de 450 a 500 kW). Todas las circunstancias se conjugaron para lanzar el desarrollo del Alouette Affaires, rebautizado como Ecureuil en marzo de 1976 y como Ecureuil H125 en 2015. Desde el principio, y reflejando su diseño revolucionario, el helicóptero hizo un amplio uso de material compuesto en su fabricación. El número de piezas del buje de su rotor Starflex, otro de sus aspectos destacados, era cinco veces menor que el del Alouette II.



TIGRE

El Tigre ha demostrado ser un helicóptero de ataque discreto, muy ágil y resiliente en los teatros de operaciones. Este helicóptero de ataque europeo fue el primero en contar con un fuselaje fabricado en material compuesto. El programa Tigre MkIII modernizará radicalmente los sistemas del helicóptero de ataque europeo y los operadores seguirán disponiendo de todas las ventajas anteriores. Esta nueva versión permitirá integrar al Tigre en el conjunto de sistemas digitales para el campo de batalla.



NH90

El NH90 es un moderno helicóptero militar multifunción diseñado para satisfacer los estrictos criterios de la OTAN. Este helicóptero es el primero que se equipa con controles *fly-by-wire*. Se han desarrollado dos variantes: una versión de transporte táctico (Tactical Transport Helicopter, TTH) y una versión naval (NATO Frigate Helicopter, NFH). El NH90 cuenta con un sistema de misión totalmente integrado y único en el mundo que le permite desempeñar sus misiones en las condiciones más exigentes sobre el mar y sobre la superficie terrestre, de día y de noche.



H160

El H160 es el primer ejemplar de una generación totalmente nueva de helicópteros. El helicóptero, que ya ha certificado la AESA, integra numerosos avances en materia de seguridad. El programa de mantenimiento del H160 se ha simplificado para optimizar los costes de operación y establecer nuevos estándares de disponibilidad. Con 68 patentes registradas, el H160 incorpora un gran número de innovaciones, como las palas Blue Edge™ de doble barrido que permiten reducir a la mitad el nivel sonoro que se percibe. Actualmente se está desarrollando una versión militar de esta aeronave a petición del Gobierno francés dentro del programa HIL (Hélicoptère Interarmées Léger o programa conjunto de helicópteros ligeros).



INNOVACIÓN PROYECTAR LOS CIELOS DEL FUTURO

Airbus Helicopters trabaja para ofrecer soluciones disruptivas que permitan un transporte más seguro, sostenible y conectado al servicio de todo el planeta. Una mirada a la innovación del futuro.

CITYAIRBUS NEXTGEN

Desde 2014, Airbus ha analizado de qué forma podría contribuir la propulsión eléctrica al desarrollo de nuevos tipos de aeronaves. En septiembre de 2021, la compañía presentó su prototipo de aeronave de despegue y aterrizaje vertical (VTOL) totalmente eléctrico: CityAirbus NextGen. Airbus está desarrollando una solución de movilidad aérea avanzada utilizando VTOL eléctricos para ofrecer un servicio de movilidad alternativo y, a la vez, dar un paso adelante en la reducción de emisiones de toda su gama de productos.



RACER

Sucesor del X³, el Racer (Rapid And Cost-Effective Rotorcraft) es uno de nuestros proyectos de innovación más representativos. Racer ilustra el enfoque de la compañía en materia de innovación orientado hacia la creación de valor para los clientes y hacia la reducción de emisiones. Su objetivo es alcanzar la mejor relación posible entre velocidad, rentabilidad y rendimiento de la misión. La exclusiva arquitectura del Racer permitirá también reducir su huella acústica en servicio.



VSR700

El VSR700 es el sistema aéreo no tripulado (UAS) con el mayor alcance de su clase. Está diseñado para satisfacer los requisitos de las Armadas de todo el mundo y desempeñar misiones de seguridad marítima y de búsqueda y rescate. Será un recurso complementario a los medios navales tripulados y permitirá la salvaguarda de vidas humanas. También ofrecerá un despliegue operativo más rápido y económico. Su diseño evolutivo puede adaptarse para desempeñar nuevas misiones (de transporte o incluso de reconocimiento armado).



1: EL CITYAIRBUS NEXTGEN

2: EL FLIGHTLAB

3: EL RACER

4: EL VSR700

EN ACCIÓN CADA MISIÓN CUENTA

Los helicópteros de Airbus conectan a diario a las personas, salvan vidas, prestan servicio al público y lo protegen. Gracias a décadas de innovación, son extraordinariamente versátiles y pueden volar hasta donde otras aeronaves no llegan.



LOS HELICÓPTEROS DE AIRBUS DESARROLLAN LAS MISIONES MÁS CRÍTICAS

Ayudan a trasladar pacientes para recibir atención médica urgente y colaboran en las tareas de búsqueda de personas a la deriva, atrapadas en las montañas o en otros lugares de difícil acceso. Por su capacidad de llegar a zonas incomunicadas y entornos inhóspitos, a menudo son decisivos en casos de vida o muerte.

CUANDO CADA SEGUNDO CUENTA

La mayor ventaja de los servicios médicos de emergencia en helicóptero –denominados habitualmente en el sector como “HEMS”– reside en su capacidad de llegar a un lugar entre tres y cinco veces más rápido que un vehículo terrestre. Gracias a los HEMS, los pacientes reciben un tratamiento médico más rápido y su probabilidad de supervivencia en casos críticos se incrementa.



POLIVALENCIA

Los helicópteros de Airbus son muy versátiles y pueden desarrollar misiones muy diversas. Otros ejemplos de operaciones vitales que desempeñan los helicópteros de Airbus son:

- Transportar cargas pesadas, materiales de construcción u otros (incluso grúas aéreas de gran capacidad), suministros y cargamento a zonas remotas o inaccesibles
- Proteger y mantener líneas eléctricas
- Apoyar al sector energético –instalaciones renovables, como parques eólicos marinos, o fuentes de energía tradicionales, como el petróleo y el gas
- Captar noticias cuando el tiempo apremia: los helicópteros observan para los medios desde el aire
- Ayudar a la Policía a proteger a los ciudadanos
- Combatir los incendios forestales, una amenaza en aumento en muchos países del mundo
- Apoyar misiones científicas relativas al medioambiente
- Nuestra marca Airbus Corporate Helicopters (ACH) ofrece servicios aéreos empresariales en helicóptero y conecta a políticos, empresas y personalidades VIP para reforzar las redes internacionales

ENTREVISTA EL MEJOR SERVICIO PARA NUESTROS SOCIOS MILITARES

Unos 2.500 helicópteros de Airbus son operados actualmente por unas 100 fuerzas armadas que confían en nosotros. Para comprender la importancia de las misiones de nuestros clientes militares, Rotor se reunió con Patrick Bréthous, asesor militar del Presidente de Airbus Helicopters.



Su maniobrabilidad, sigilo, capacidad de lucha nocturna y autonomía hacen del helicóptero una herramienta esencial para cualquier ejército moderno. Capaz de apoyar a las tropas en tierra, realizar operaciones de destrucción, logística, transporte táctico y misiones de servicio público, o participar en operaciones especiales, el helicóptero satisface una amplia gama de necesidades operativas.

NUESTRO OBJETIVO ES DESARROLLAR UNA CULTURA MILITAR DENTRO DE AIRBUS HELICOPTERS. ¿POR QUÉ TENEMOS QUE ESTAR ESPECIALMENTE ATENTOS A NUESTROS CLIENTES MILITARES?

Patrick Bréthous:

Es importante saber que Airbus Helicopters es una empresa de base industrial y tecnológica de defensa. Los clientes militares, especialmente aquellos de los países fundadores de Airbus, son socios esenciales y debemos garantizarles una satisfacción total para que puedan llevar a cabo sus misiones en las mejores condiciones posibles.

Por ello, la empresa está planteando un fuerte eje estratégico de defensa y seguridad en el que buscamos satisfacer a nuestros clientes a través de un mejor conocimiento de sus necesidades, una mayor disponibilidad de sus aeronaves



(calidad, plazos de entrega...), al tiempo que preparamos el futuro de los helicópteros de combate.

¿CUÁLES SON LOS RETOS A LOS QUE SE ENFRENTAN NUESTROS CLIENTES MILITARES DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERATIVO?

P.B.: Nuestros clientes militares necesitan helicópteros porque realizan constantemente misiones imprescindibles, ya sea en operaciones exteriores –lo que llamamos defensa avanzada– o en el territorio nacional para proteger a la población, en el marco de misiones de búsqueda y rescate, por ejemplo.

Para ello, necesitan que las aeronaves se entrenen en sus propios territorios, en las bases, en los regimientos, en los barcos, y también que se desplieguen en operaciones. Por tanto, debemos mejorar el nivel de disponibilidad de las flotas, que es el objetivo de los

contratos de apoyo vertical de los que somos responsables. Para ello se cuenta con centros de apoyo (en el caso de Francia, el MSCF, el MSCG en Alemania), colaboradores en los regimientos, equipos de apoyo aéreo, piezas entregadas en plazos ajustados, etc. Por lo tanto, es un esfuerzo considerable el que debemos hacer, pero es esencial.

CON ESTAS MEJORAS, ¿PRETENDEMOS CAPTAR UNA MAYOR CUOTA DEL MERCADO MILITAR?

P.B.: Sí. Airbus Helicopters es ahora el primer fabricante de helicópteros del mundo y tenemos una cuota de mercado de más del 50% en el mercado civil. En el sector militar, tenemos una posición menos fuerte que queremos desarrollar, tanto en beneficio de los países fundadores de Airbus, es decir, Francia, Alemania, España y el Reino Unido, como de nuestros clientes militares

extranjeros, cada vez más interesados en la excelencia de nuestros productos. Disponemos de una gama de aeronaves que va desde el helicóptero ligero militarizado H125M hasta helicópteros especializados como el NH90 Caiman y el Tiger, dedicados exclusivamente a uso militar. En el medio, ofrecemos soluciones que van de lo ligero a lo pesado, que son de doble uso. Es decir, bases de helicópteros civiles que hemos militarizado con diferentes sistemas, especialmente el HForce, y que satisfacen a nuestros clientes. Una oferta completa.



Para acceder a toda la actualidad de nuestra gama militar, escanea este código QR

SOPORTE Y SERVICIOS UN LEGADO EN EXPANSIÓN

Es natural que una compañía con un historial tan largo como Airbus Helicopters cuente con una importante flota antigua que sigue desempeñando operaciones vitales. Actualmente, 750 operadores emplean aproximadamente 2.000 helicópteros que ya no se fabrican –que representan el 15% de las horas de vuelo generadas por toda la flota de Airbus Helicopters. Prestarles el mejor nivel de asistencia es una prioridad para el servicio de soporte al cliente.



PLANIFICACIÓN DEL PROGRAMA

"Hace dos años, decidimos dar prioridad al soporte de nuestra flota antigua", afirma Christoph Zammert, Executive Vice-President de Customer Support and Services. "Pensamos que había un importante potencial de negocio por explotar y que asegurar que los operadores tradicionales están contentos con sus flotas actuales les animaría a elegir los helicópteros de Airbus cuando llegue el momento de comprar nuevos modelos". A raíz de ello, desarrollamos el programa Legacy para optimizar el nivel de soporte que reciben los productos que ya no se fabrican. Creamos así una solución donde encontrar todas las competencias para ofrecer el nivel de soporte que merecen los operadores de flotas antiguas.

"Nuestro objetivo actual es dar a la flota antigua el mismo trato que a cualquier otro helicóptero en producción. Disponemos de una Design Office, de áreas de Industria o de Calidad y Soporte para proporcionar a los clientes con flotas antiguas un nivel continuo de mantenimiento y soporte hasta el final de la vida útil del helicóptero. Esta iniciativa cubre todas las aeronaves, desde las flotas de H120 a los helicópteros Puma, Gazelle y Dauphin". La principal ventaja del programa es ofrecer un nivel superior de soporte incluyendo proyectos para afianzar la cadena de suministro y garantizar un abastecimiento suficiente de piezas de repuesto –un problema para la flota más antigua– y garantizar unos servicios a la medida de las necesidades de los operadores.



1: Christoph Zammert, Executive Vice-President Customer Support & Services.

2: Nicolas Simon, Head of PSO Legacy & Korean Programmes.

3: Actualizar la aviónica del H120 sería "hacer el cambio de analógico a digital".

4: Actualmente hay más de 600 H120 volando en el mundo.

5: Alrededor de 750 operadores de todo el mundo siguen dependiendo de helicópteros Airbus que ya no se fabrican.



PAQUETES DE SERVICIO

La mejora de Support and Services encaja dentro del concepto HCare Classics, una oferta de diversos servicios creada para responder a las necesidades operativas del cliente. Los clientes pueden escoger libremente los servicios que necesitan. Para los operadores de flotas antiguas, es esencial controlar y gestionar la obsolescencia de la aeronave. "Aplicamos un enfoque proactivo a la gestión de la obsolescencia para evitar cualquier interrupción de la cadena de suministro derivada de la obsolescencia", añade Zammert. En la oferta se incluye la asignación de un Account Manager que actúa como enlace entre el cliente y la plataforma. "Dedican su experiencia con todos los servicios y ofertas que existen a proporcionar un asesoramiento personalizado a clientes y operadores, y se aseguran de que les aportamos el valor añadido que prometemos". Helidax se ha convertido recientemente en el primer operador en acogerse a HCare Classics, y los clientes están comprobando ya el valor de

esta oferta. Emplea su flota de treinta y seis helicópteros H120 para que los pilotos de las Fuerzas Armadas francesas y belgas acumulen las horas de vuelo necesarias para su formación básica y avanzada. Es evidente que los helicópteros que ya no están en producción siguen desempeñando misiones esenciales. Naturalmente, estos operadores necesitan contar con un nivel garantizado de disponibilidad y de soporte que Airbus Helicopters tiene el firme propósito de proporcionar.

MÁS TIEMPO ACTIVOS Y MÁS CAPACES

La segunda ventaja que ofrece HCare Classics es la posibilidad de actualizar las aeronaves, con enormes beneficios, según afirma Nicolas Simon, Head of Legacy Programmes: "Un ejemplo que estamos analizando sería la actualización de la aviónica del H120, lo que prolongaría su vida útil y mejoraría su rendimiento. Nuestro propósito es mantener este helicóptero en activo, al menos, hasta 2040". Con casi 600 aeronaves en servicio, el H120 sigue demostrando su capacidad, pero en Airbus se considera que todavía podría ofrecer mucho más a sus operadores. "Esta actualización significaría el paso de lo analógico a lo digital. Podríamos proporcionar a los operadores la capacidad de adaptar la nueva aviónica a diferentes tipos de misiones. Con esta actualización, el helicóptero alcanzaría un nuevo nivel".

INSÓLITO ENTRE BASTIDORES CON FRED NORTH



Fred North trabaja como piloto especialista en Hollywood con más de 220 películas a sus espaldas. Cuenta con más de 20.000 horas de vuelo, 16.000 de ellas con su incondicional H125, y ha participado en la creación de las impactantes secuencias de acción de series cinematográficas míticas como *Fast & Furious*, *Misión Imposible*, *James Bond* y *La Guerra de las Galaxias*. Fred ha tenido la amabilidad de mostrar a Rotor la magia que aportan los helicópteros a las películas.

¿CÓMO SE GARANTIZA LA SEGURIDAD AL REALIZAR ESTAS INCREÍBLES ACROBACIAS?

Fred North: Hay que prepararse mucho, sobre todo si estoy haciendo una secuencia loca en la que los coches vuelcan, con explosiones y disparos entre edificios. Rodamos Rampage en el centro de Chicago, entre rascacielos de 300 metros de altura y con unos 4 metros de espacio a cada lado de las palas... Visito los lugares de antemano con un equipo de pilotos experimentados. Ensayamos las escenas hasta que me siento cómodo.

¿POR QUÉ EL H125 ES IDEAL PARA LOS INCREÍBLES VUELOS QUE REALIZA?

F.N.: Es el mejor helicóptero, el piloto se siente conectado con la aeronave. Como piloto de rodaje, puedes bailar con la aeronave. El helicóptero es la herramienta definitiva en un rodaje, porque hay una persona detrás de la cámara que ve la acción. La cabina del H125 es como una gran habitación. Puedo ver al cámara y entender lo que está pensando y hacia dónde quiere ir.

¿CÓMO HA EVOLUCIONADO EL H125 DURANTE SU CARRERA?

F.N.: Es muy potente, justo lo que necesito, porque cuando estoy rodando una escena de riesgo, no tengo tiempo de mirar en la cabina. No necesito comprobar mis límites cada dos segundos. Las mejoras que se han introducido en el helicóptero son estupendas: el doble de potencia para la misma plataforma.

¿CÓMO HA AFECTADO LA EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA CINEMATOGRAFICA A SU FORMA DE VOLAR?

F.N.: Los estudios quieren más y más acción "real". Así que tenemos que hacer las acrobacias de verdad y tener el equipo adecuado. El H125 tiene tanta potencia que tengo un alcance desde el nivel del mar hasta unos 8.000 metros. El director puede tener las ideas más locas, como volar dentro de un edificio o aterrizar en una montaña alta, sé que tengo la capacidad de hacerlo.

► **Lea la entrevista completa en el próximo número de Rotor**

Suscríbete a Rotor Magazine

Para mantenerte informado con las noticias de Airbus Helicopters, suscríbete y recibirás regularmente Rotor Magazine directamente en tu correo electrónico.



Para suscribirte, escanea este código QR o vete a https://www.airbushelicopters.com/events/Souscription-Rotor/es/registration_2412.html



LOS PEQUEÑOS VIAJES EXIGEN UN GRAN CAMBIO



Reinventando el transporte gracias al poder de la innovación, el CityAirbus NextGen, 100 % eléctrico, ha sido diseñado para conectar a las personas. Con cuatro plazas y una autonomía de 80 km, esta aeronave de despegue y aterrizaje vertical ofrecerá nuevas opciones para el desplazamiento colectivo, mientras que sus cero emisiones contribuyen a que el mundo siga siendo un lugar maravilloso.

AIRBUS