

Nr. 129 - MÄRZ 2023

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

IN EIGENEN WORTEN
**Das Notfallpaket
für Camper: Taschenlampe
und H145**

DOSSIER
Die Zukunft ist disruptiv

NEUE HORIZONTE
**„Women only“ – die erste
weibliche NH90-Besatzung
in Neuseeland**

Der Zukunft auf der Spur

STUDIEN FÜR DIE NÄCHSTE GENERATION EUROPÄISCHER DREHFLÜGLER

Airbus Helicopters koordiniert das Projekt *ENGRT* (European Next Generation Rotorcraft Technologies) der Europäischen Union im Rahmen des Europäischen Verteidigungsfonds (EVF) 2021. Der EVF fördert die Zusammenarbeit zwischen europäischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen unterschiedlicher Größe und geografischer Lage innerhalb der EU, um so die Resilienz und die strategische Autonomie Europas zu stärken. *ENGRT* soll die Anforderungen der europäischen Streitkräfte an den Einsatz von Drehflüglern über das Jahr 2030 hinaus erfassen und konzeptionell umsetzen. Die Projektpartner werden Einsatzkonzepte für militärische Drehflügler analysieren, Schlüsseltechnologien für künftige militärische Drehflügler ermitteln und alternative Drehflügler-Konzepte und -Architekturen untersuchen. Ziel ist es, den Weg für die nächste Generation militärischer Drehflügler in Europa zu ebnen. Der Vertrag für dieses Projekt wurde im Dezember 2022 unterzeichnet.

MULTI-DOMAIN-FLUGDEMONSTRATION UNTER LEITUNG VON AIRBUS

In der ersten großen europäischen Multi-Domain-Flugdemonstration unter Leitung von Airbus haben zwei Kampffjets, eine H145 und fünf unbemannte *Remote Carrier* in einem realistischen Einsatzszenario erfolgreich zusammengearbeitet. Das Projekt „Manned Unmanned Teaming Demonstrator“ geht als Teil des FCAS-Programms (Future Combat Air System) nun in die nächste Phase und wird in den kommenden Jahren mit der Entwicklung eines Demonstrators für einen fliegenden *Remote Carrier* (RC) für weitere FCAS Meilensteine setzen.



Pionierarbeit für
eine sicherere Welt



EINE CHILENISCHE DAUPHIN IN DER ANTARKTIS

Im Januar setzte die chilenische Marine im Rahmen ihrer Antarktis-Kampagne zum ersten Mal eine Dauphin AS365 für logistische Unterstützungsaufgaben in der südlichsten Region der Welt ein. In einem Versorgungsmanöver mit dem Lasthaken wurden 3.000 kg Grundversorgungsgüter zu den Stützpunkten transportiert, wobei auf jedem Flug unter extremsten Bedingungen 600 kg Fracht vom Schiff an Land gebracht wurden. Gleichzeitig wurde zum ersten Mal in der Geschichte eine Dauphin zur Unterstützung von Rettungsübungen in der Antarktis eingesetzt. Bei einer Wassertemperatur von -3°C konnten die Schwimmer nur 25 bis 30 Minuten in dem kältesten Wasser der Erde untertauchen.



SCHWEIZERISCHE RETTUNGSFLUGWACHT REGA BESTELLT 12 WEITERE H145 MIT FÜNFBLETTROTOR

Die schweizerische Rettungsflugwacht Rega hat für ihre Gebirgsbasen 12 weitere Hubschrauber des Typs H145 mit Fünfbblattrotor bestellt. Die H145 werden die bestehende Flotte von AW109SP-Hubschraubern ersetzen. Der neue Auftrag folgt auf die im März 2022 bekannt gegebene Bestellung über neun H145. Ab 2026 wird die Rega eine reine Airbus-Flotte aus 21 H145 mit Fünfbblattrotor betreiben.

CITYAIRBUS MIT INNOVATIVEN SUBSYSTEMEN

Eaton und Crouzet werden das EPDS und die Mensch-Maschine-Schnittstelle für den *CityAirbus NextGen* entwickeln. Die nahtlose Integration der Subsysteme in die Architektur des Prototyps wird durch die große Erfahrung der beiden Unternehmen in den Bereichen Energiemanagement und Flugdecksteuerung gewährleistet. Beide Systeme tragen wesentlich zur Leistung, Zuverlässigkeit und Sicherheit des *CityAirbus NextGen* bei.



Innovation
und Unterstützung
unserer Kunden



AIRBUS ERWEITERT MRO-ANGEBOT

Mit der Übernahme der *ZF Luftfahrttechnik GmbH* baut Airbus Helicopters seine MRO-Kapazitäten aus und sichert sich zusätzliches Know-how im Bereich dynamischer Systeme. Das Unternehmen mit mehr als 100 Jahren Erfahrung in der Luftfahrtindustrie wird künftig unter dem Namen *Airbus Helicopters Technik GmbH* als hundertprozentige Tochtergesellschaft mit Sitz in Kassel-Calden firmieren. Der weltweit führende Hersteller von dynamischen Komponenten für leichte und mittelschwere Hubschrauber einschließlich der dazugehörigen Dienstleistungen verfügt über einen globalen Kundenstamm und ist auch in Deutschland MRO-Marktführer für dynamische Komponenten von Militärhubschraubern.



THC ENTSCHIEDET SICH FÜR HCARE

The Helicopter Company (THC), eine Tochtergesellschaft des saudi-arabischen *Public Investment Fund* (PIF) und der erste Betreiber mit einer Lizenz für kommerzielle Hubschrauberflüge im Königreich Saudi-Arabien, hat einen HCare-In-Service-Vertrag für seine künftige ACH160-Flotte abgeschlossen. Nach Auslieferung werden die sechs ACH160 landesweit für den Geschäftsflugverkehr eingesetzt. Das HCare-Paket wurde auf die geplanten Betriebsanforderungen von THC zugeschnitten und beinhaltet Ersatzteilservices zur Optimierung der Wartungsplanung und -durchführung.



RACER POWER ON

Der Hochgeschwindigkeits-Demonstrator RACER von Airbus Helicopters hat mit dem ersten „Power on“ einen wichtigen Meilenstein erreicht, der die Betriebsbereitschaft der Avioniksysteme und Kabelbäume sowie die Kompatibilität der integrierten Software bestätigt. Gleichzeitig wurde damit der Fortschritt des Projekts auf dem Weg zum Erstflug, der ebenfalls für dieses Jahr geplant ist, unterstrichen. Die Montage begann 2021 in Donauwörth mit dem Einbau mehrerer Schlüsselkomponenten wie der Cockpithaube, der Boxwings, des Treibstoffsystems und der Verkleidung. Danach wurde der RACER zur Endmontage nach Marignane transportiert. Der im Rahmen des europäischen Forschungsprojekts Clean Sky 2, an dem 40 Partner aus 13 europäischen Ländern beteiligt sind, entwickelte Demonstrator wird für eine Reisegeschwindigkeit von über 400 km/h optimiert und soll den bestmöglichen Kompromiss zwischen Geschwindigkeit, Wirtschaftlichkeit und Einsatzleistung bieten.

08

PANORAMA
Neuigkeiten und Events bei Airbus Helicopters in Zahlen

26

WEITWINKEL
Rallye Dakar

28

IN EIGENEN WORTEN
Ein Schutzengel für alle Fälle in den Anden

30

IN EIGENEN WORTEN
Das Notfallpaket für Camper: Taschenlampe und H145

09

DOSSIER
Der Zukunft auf der Spur



32

SERVICES
Die Alouette III fliegt nicht mehr

34

NEUE HORIZONTE
„Women only“ – die erste weibliche NH90-Besatzung in Neuseeland

Herausgeber: Yves Barillé (Leiter Kommunikation), Chefredakteur: Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com), Verantwortlich für Bilder: Jérôme Deulin. Bildnachweise: Airbus; Renee Altrov; Dusan Atlagic; Stefanie Aumiller; Diane Bond; Buggs' Photography; Ned Dawson; Jérôme Deulin; Lorette Fabre; Fuerzas Armadas de Ecuador; Hélicoptères de France/J.-M. Geneschi; Christian Keller; Alejandro Marentes; Christian Marxen; Neste; Kim Ohman; Ken Oja; Anthony Pecchi; Eric Raz; Kristi Sits; Olivier Tomas; Vik; Cara-Irina Wagner Foto Hirsch; DR. Übersetzung: Airbus Translation Services; Amplexor. Verlag: la nouvelle. (Copyright Airbus Helicopters 2023, alle Rechte vorbehalten). Logos und die Namen von Produkten und Serviceleistungen sind eingetragene Warenzeichen von Airbus Helicopters.



Nichts mehr verpassen! Lassen Sie sich Rotor direkt in Ihre E-Mail-Inbox liefern.

Jetzt abonnieren

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

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

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

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

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



Bruno Even, CEO von Airbus Helicopters

„Innovationen, die einst in ferner Zukunft zu liegen schienen, werden zunehmend Realität.“

Hinter uns liegt ein Jahr 2022 mit vielen Herausforderungen und Erfolgen. Und auch zu Beginn des Jahres 2023 zeichnet sich bereits ein ähnlich unsicheres Umfeld ab. Doch hier bei Airbus Helicopters können wir auf das Engagement und den Einfallsreichtum unserer Kolleginnen und Kollegen zählen, die sich – wie unsere Produkte – immer wieder selbst übertreffen. Der Hubschraubermarkt erholt sich, doch diese Erholung muss weiter gefördert und unterstützt werden. Wenn wir hören, wie unsere Hubschrauber Rettungseinsätze in den Vereinigten Staaten und Ecuador fliegen, haben wir allen Grund, stolz zu sein. Ihr Beitrag entscheidet mit über Leben und Tod. Die Betreiber brauchen uns mehr denn je, und wir müssen bereit sein, an allen Fronten Leistung zu bringen.

In unserem aktuellen volatilen Umfeld gibt es jedoch eine Herausforderung, die uns konstant begleitet und konstant hohe Priorität hat: die Senkung der CO₂-Emissionen in der Luftfahrt. Airbus setzt auf eine Strategie mit vielen Facetten, um das IATA-Ziel einer klimaneutralen Luftfahrt bis 2050 zu erreichen, und wir liefern die Bausteine für das Fundament. Innovationen, die einst in ferner Zukunft zu liegen schienen, werden zunehmend Realität. Auf dem *Airbus Summit* Ende 2022 wurde das DisruptiveLab vorgestellt. Unser neuester Demonstrator wird der Erprobung von Technologie dienen, die beträchtliche Reduzierungen der CO₂-Emissionen ermöglichen wird. Wir stellten auch unsere Vision davon vor, wie

der *CityAirbus NextGen* in einer Reihe von Szenarien medizinische Leistungen erbringen kann. Außerdem brachten wir *LifeSaver* auf den Weg, eine Initiative, die unsere Stakeholder bei der Integration der neuen Technologie unterstützen wird, um den Bedürfnissen einer Welt im ständigen Wandel gerecht zu werden.

Während des Summits machten unsere Betreiber zudem eindeutig klar, dass die Reduzierung der CO₂-Emissionen für sie ebenfalls Priorität hat. In Anbetracht der vielen wichtigen Aufgaben, die unsere Produkte erfüllen, und des relativ geringen Anteils der Hubschrauber an den Gesamtemissionen liegt der Gedanke nahe, dass Dekarbonisierung nicht so wichtig sein könnte. Doch das ist ganz und gar nicht der Fall. Mit nachhaltigem Treibstoff lässt sich eine Nettoerduzierung der CO₂-Emissionen um 80 % erreichen. Das ist ein erster Schritt auf dem Weg zur Senkung der CO₂-Emissionen. Aber damit geben wir uns nicht zufrieden. Jeder hat das Recht, in einer sicheren und vereinten Welt zu leben. Als führendes Luftfahrtunternehmen haben wir die Aufgabe, den Menschen überall Sicherheit und Wohlstand zu bringen. Unsere Welt entwickelt sich ständig weiter. Das bringt natürlich Herausforderungen mit sich, ist aber auch eine wunderbare Sache. Die Zukunft birgt neue Chancen, und unsere weitere Transformation ist wichtig, weil wir nur so unseren Betreibern die Lösungen zur Verfügung stellen können, mit denen sie im Leben der Menschen, für die sie im Einsatz sind, einen Unterschied machen.

18.

UND LETZTER

NH90 Sea Lion
an die deutsche
Marine ausgeliefert

20.839

Hubschrauber
insgesamt
gebaut

12.228

HUBSCHRAUBER

aktuell
im Betrieb

374

Bruttobestellungen
im Jahr 2022

40 Partner
in **13 europäischen
Ländern** arbeiten
gemeinsam am
Hochgeschwindigkeits-
-demonstrator
RACER

3.170

BETREIBER

zum Jahresende
2022

344

AUSLIEFERUNGEN

im Jahr 2022

52 %

MARKTANTEIL

im Jahr 2022

3.031.000

Flugstunden insgesamt
im Jahr 2022

2.650

HUBSCHRAUBER

durch
Flugstunden-Verträge
abgedeckt

Der Zukunft auf der Spur



Hubschrauber fliegen wichtige Einsätze und können buchstäblich Leben retten. Das könnte zu der Annahme verleiten, dass ihre Auswirkungen auf die Umwelt eine nachgeordnete Rolle spielen. Doch das Gegenteil ist der Fall: Immer mehr Hubschrauberbetreiber verpflichten sich, ihre Emissionen auf vielfältige Weise zu reduzieren.

Artikel: Alexandre Marchand und Ben Peggie

Der Schutz der Umwelt für künftige Generationen ist wesentlicher Bestandteil der Zielsetzung von Airbus, zu einer sicheren und vereinten Welt beizutragen. In dieser Ausgabe von Rotor werfen wir einen Blick auf spannende Innovationen und Kooperationen, effiziente Produkte und neue Arten des Fliegens, die den CO₂-Ausstoß senken und sicherstellen, dass auch künftige Generationen von den lebensrettenden und verbindenden Fähigkeiten moderner Hubschrauber profitieren können.

Die Zukunft ist disruptiv

Der Konzepthubschrauber DisruptiveLab von Airbus – entwickelt zur Erprobung von Technologien, die CO₂-Flugemissionen erheblich reduzieren werden – hat im Januar einen ersten Testflug absolviert. In diesem Artikel erklärt Tomasz Kryszinski, Head of Research and Innovation bei Airbus Helicopters, die Innovationen.



- 1: Das DisruptiveLab fliegt erstmals am 13. Januar 2023.
- 2: 40 Rumpfkongfigurationen wurden im Windkanal getestet, um den Luftwiderstand um 20 % zu reduzieren.
- 3: Der Luftwiderstand der Rotornabe des DisruptiveLab ist gegenüber früheren Hubschraubern um 40 % reduziert
- 4: Ein Blick in die Kabine des DisruptiveLab.
- 5: Das FlightLab war das erste fliegende Labor von Airbus.

Hubschrauber verursachen derzeit weniger als 1 % der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs. Um unseren Planeten für die kommenden Generationen zu schützen, hat Airbus der Senkung der CO₂-Emissionen seiner Produkte jedoch in allen Divisionen höchste Priorität eingeräumt. „Bei Airbus Helicopters haben wir uns zu dem IATA-Ziel von klimaneutralem Fliegen bis 2050 verpflichtet“, erklärt Kryszinski. „Es ist ein wichtiger Treiber unserer Innovationsstrategie. Unser Fahrplan, mit dem wir uns Schritt für Schritt diesem IATA-Ziel nähern, umfasst verschiedene Lösungen, wobei der Fokus zunächst auf der Nutzung alternativer Kraftstoffe und der Weiterentwicklung von Hybridisierung und Elektrifizierung in Produkten wie dem *CityAirbus NextGen*, unserem Prototyp für *Advanced Air Mobility*, liegt“, so Kryszinski weiter. Die neue Ära des Vertikalfzugs wird jedoch nicht über Nacht anbrechen. Aus diesem Grund konzentriert sich ein wichtiger Teil der Innovationsstrategie von Airbus auf die Einführung von Technologien, die CO₂-Emissionen reduzieren.

WIDERSTAND IST ZWECKLOS

Bei der Entwicklung der nächsten Generation innovativer Produkte setzt Airbus auf mehrere „fliegende Labore“, um innovative Technologien schneller zur Marktreife zu bringen. Das DisruptiveLab ist ein neu entwickelter Demonstrator mit einer wegweisenden Architektur, der am 13. Januar erstmals einem Flugtest unterzogen wurde. Auf dieser fliegenden Plattform soll ein effizientes, vollparalleles Hybridantriebssystem erprobt werden, bei dem die Batterien während des Flugs aufgeladen werden können. Gleichzeitig soll die neuartige, aerodynamische Architektur das Gewicht und den Luftwiderstand reduzieren und damit den Treibstoffverbrauch senken. Das DisruptiveLab wird künftig als Test- und Demonstrationsplattform für viele neue Technologien dienen – immer mit dem Ziel, die CO₂-Flugemissionen um 50 % zu senken. Wir werfen einen Blick auf fünf Innovationen, die Tomasz Kryszinski besonders begeistern:

1. „Die Rotornabe eines Hubschraubers ist für rund 40 % des Luftwiderstands während des Flugs verantwortlich. Im DisruptiveLab umfasst sie unser gesamtes Rotorblattkonzept, mit integrierten Dämpfern und in sehr kompakter Bauweise. Im Vergleich zu heutigen Hubschraubern sinkt der Luftwiderstand dadurch um 40 %. Das ist ein riesiger Fortschritt.“
2. Auch das Fahrwerk kann den Luftwiderstand erhöhen und die Aerodynamik beeinflussen. „Bei jedem Hubschrauber muss man wegen der Bodenresonanz Kompromisse zwischen Rotor und Fahrwerk eingehen“, erklärt Kryszinski.

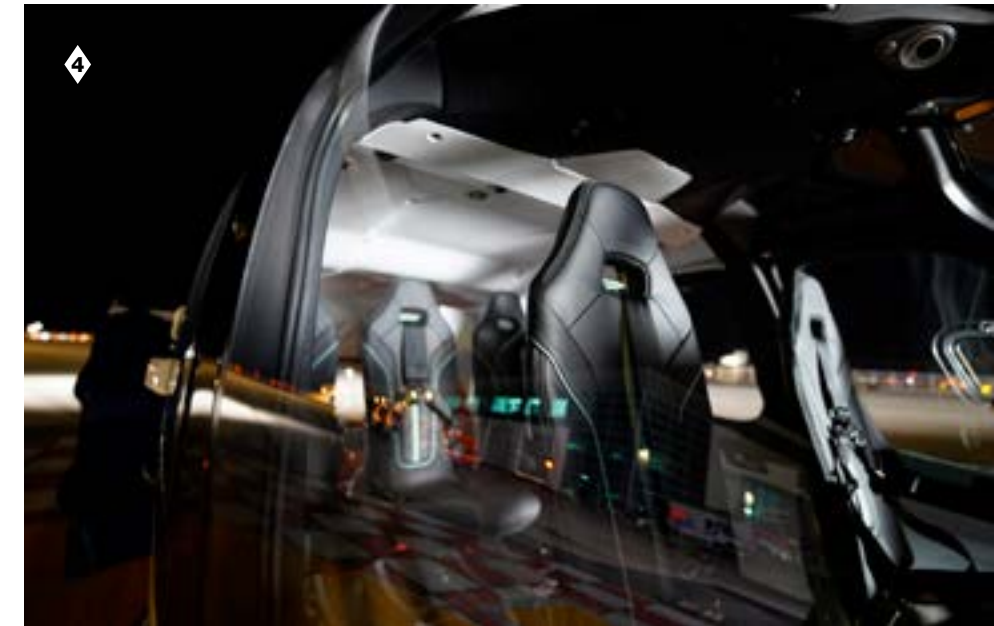


„Wir testen hier ein völlig neues, hochintegriertes Konzept, mit dem wir den Luftwiderstand wesentlich reduzieren können.“

3. Auch der Rumpf ist für höhere Effizienz ausgelegt. „Wir haben 40 Rumpfkongfigurationen im Windkanal getestet und schließlich diejenige ausgewählt, die im Vergleich zur Vorgängerversion 20 % weniger Luftwiderstand verursacht. Außerdem haben wir die Heckkonstruktion vereinfacht, um den Wartungsaufwand zu verringern.“

4. Durch die Neugestaltung des Fenestron konnte auch die Anzahl mechanischer Teile reduziert werden: „Es sind jetzt 40 % weniger als bei der Vorgängerversion. Die besten Teile sind die, die man gar nicht erst braucht und die somit auch nicht gewartet werden müssen. Unser modifiziertes Fenestron ist noch leiser und wartungsfreundlicher, und weil der Durchmesser der Nabe kleiner ist, wird das Heck insgesamt kompakter und aerodynamischer.“

5. Mit dem DisruptiveLab wird Airbus auch reversible Hybridantriebe testen, bei denen Strom von der Turbine auf die Batterien und umgekehrt übertragen werden kann. Auch diese Technologie führt zu einer erheblichen Reduzierung der CO₂-Emissionen.



FLIGHTLAB

Airbus begann 2020 mit der Arbeit an seinem ersten Demonstrator, dem FlightLab. Das FlightLab basiert auf einer H130-Plattform und wird in erster Linie für die Erforschung und Entwicklung von Technologien zur Verbesserung der Reichweite sowie sicherheitsrelevanter Technologiebausteine eingesetzt.

SAF auf dem Vormarsch

Die Luftfahrtindustrie betrachtet nachhaltigen Flugtreibstoff (*Sustainable Aviation Fuel*, SAF) als eine der wichtigsten Säulen ihrer Dekarbonisierungsstrategie. Jonathan Wood, Vice President Europe of *Renewable Aviation* bei *Neste*, erklärt, was das Unternehmen in der Pipeline hat, um der steigenden Nachfrage nach erneuerbaren Treibstoffen gerecht zu werden.



WIE UNTERSCHIEDET SICH SAF VON HERKÖMMLICHEN TREIBSTOFFEN UND WELCHE VORTEILE BIETET ES BETREIBERN?

Jonathan Wood: SAF ist ein direkter Ersatz für herkömmliches fossiles Kerosin, aber anstatt mehr Kohlenstoff aus der Erde zu holen und in das Ökosystem einzubringen, recyceln wir Kohlenstoff, indem wir Abfallbiomasse verwenden. Dadurch werden die Kohlenstoffemissionen im Vergleich zu fossilem Kerosin netto um etwa 80 % reduziert. Ein weiterer Vorteil von SAF ist, dass es als normaler Flugtreibstoff zugelassen ist und in jedem Flugzeug oder Hubschrauber verwendet werden kann, wenn es mit herkömmlichem Kerosin gemischt wird. Für den Einsatz von SAF ist also keine zusätzliche Infrastruktur erforderlich. Unser Ziel ist es, den Markt für erneuerbare Kraftstoffe so schnell wie möglich auszubauen. Dabei geht es nicht nur um die Produktion und Bereitstellung, sondern auch darum, den Menschen das Fliegen mit SAF so einfach wie möglich zu machen.

WAS HAT SICH BEI SAF IN DEN LETZTEN JAHREN GEÄNDERT?

J.W.: Das Thema hat enorm an Fahrt aufgenommen. Wir beliefern mittlerweile drei Weltregionen: Europa, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik. In der Branche wird nicht mehr darüber diskutiert, ob man tatsächlich dekarbonisieren muss. Stattdessen lautet die Devise: „Wir müssen klimaneutral werden“. Die meisten Dekarbonisierungsziele, die wir uns als Industrie gesetzt haben, können wir nur mit SAF erreichen. Das war vor drei bis fünf Jahren noch

ganz anders. Inzwischen haben wir mehrjährige Verträge abgeschlossen und eine ganze Reihe von Produktionsprojekten in Vorbereitung. Auch das Interesse der Hubschrauberbetreiber ist gestiegen. Wir haben Anfragen von Luftrettungsdiensten und von Betreibern, die Transportflüge zu Offshore-Windparks in der Nordsee anbieten.

WIE HOCH IST DER SAF-ANTEIL DERZEIT? WIE STARK WOLLEN SIE DIE PRODUKTION STEIGERN?

J.W.: 2022 hat *Neste* rund 100.000 Tonnen seines SAF-Produkts hergestellt. Wir können nicht mit Sicherheit sagen, wie viel SAF anderer Anbieter auf dem Markt ist, aber wenn man den gesamten Treibstoffbedarf betrachtet, der vor Covid bei über 300 Millionen Tonnen lag, kann man davon ausgehen, dass der SAF-Anteil derzeit bei etwa 0,1 % des Gesamtbedarfs liegt. *Neste* wird seine Produktionskapazität bis Ende 2023 auf 1,5 Millionen Tonnen erhöhen. Das ist eine massive Steigerung. Darüber hinaus treiben wir weltweit eine ganze Reihe weiterer Projekte voran. Viele unabhängige Studien deuten darauf hin, dass wir bis 2030 einen SAF-Anteil von 10 % erreichen könnten.

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN BRINGT DER ZUNEHMENDE EINSATZ VON SAF MIT SICH?

J.W.: Es sind erhebliche Investitionen erforderlich. Um die SAF-Produktion zu steigern und die Dekarbonisierungsziele der Industrie zu erreichen, sind Investitionen in dreistelliger Milliardenhöhe notwendig. Eine Finanzierung in dieser



Größenordnung ist nur möglich, wenn die Projekte risikoarm sind und eine hohe Sicherheit bei den Nachfrage- und Erlösprognosen besteht. Hier spielt auch die staatliche Politik eine Rolle, da sie die Nachfragesicherheit beeinflusst. Eine unterstützende Politik, zum Beispiel durch Regierungsaufträge, würde dazu führen, dass mehr Projekte grünes Licht erhalten.

AIRBUS UND NESTE WOLLEN ZUSAMMENARBEITEN UND HABEN IM VORGANGENEN JAHR EINE ENTSPRECHENDE ABSICHTSERKLÄRUNG UNTERZEICHNET. WELCHE VORTEILE ERGEBEN SICH DARAUS?

J.W.: Airbus hat als einer der beiden größten Flugzeughersteller der Welt eine hohe Glaubwürdigkeit und spielt eine Schlüsselrolle bei der Dekarbonisierung der Industrie. Zu den Vorteilen gehört, dass wir in Fragen der Produktspezifikation zusammenarbeiten, um die Zulassung für einen höheren erlaubten SAF-Anteil zu erhalten und SAF als alleinigen Treibstoff einsetzen zu können. Derzeit dürfen beispielsweise alle Airbus-Hubschrauber mit bis zu 50 % SAF fliegen, aber wir arbeiten gemeinsam daran, den Anteil auf 100 % zu erhöhen. Außerdem möchten wir mit wichtigen politischen Entscheidungsträgern darüber sprechen, wie wir den Einsatz von SAF vorantreiben können, und untersuchen, welche Vorteile das Fliegen neben dem geringeren CO₂-Fußabdruck noch bietet. Und wir prüfen, wie wir den Absatz unserer Produkte und die freiwillige Verwendung von SAF gemeinsam mit wichtigen Branchenvertretern weiter ankurbeln können.

1: Eine H130 wartet auf einer Startbahn auf die Betankung mit *Neste SAF*.

2: Ein Fläschchen *SAF* – jeder Airbus-Hubschrauber kann aktuell mit einer *SAF*-Beimischung von bis zu 50 % fliegen.

3: Ein Mitglied der Bodencrew bereitet die Betankung vor.

DER WEG ZU WENIGER EMISSIONEN

Pioniere für das Allgemeinwohl

Mit 1,2 Millionen Einsätzen in über 50 Jahren ist die ADAC Luftrettung ein echter Pionier im Luftrettungsdienst (Helicopter Emergency Medical Services – HEMS). Als gemeinnütziges Unternehmen will sie aber auch bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen neue Wege gehen. CEO Frédéric Bruder erklärt, warum Umweltschutz bei der ADAC Luftrettung ebenso ernst genommen wird wie der Einsatz für Menschen in Not.



WELCHE AUFGABEN ÜBERNIMMT DIE ADAC LUFTRETTUNG?

Frédéric Bruder: Wir sind Pioniere der Luftrettung und helfen seit über 50 Jahren Menschen in akuten gesundheitlichen Notlagen. Mit mehr als 50 Rettungshubschraubern, 37 Stationen und bisher 1,2 Millionen Einsätzen ist die gemeinnützige ADAC Luftrettung eine der größten Luftrettungsorganisationen Europas. Besonders deutlich wurde unsere lebensrettende Arbeit während des Ahrtal-Hochwassers 2021, als bis zu sechs ADAC-Rettungshubschrauber im Hochwassergebiet im Einsatz waren. Insgesamt absolvierten unsere „Gelben Engel“ im Juli und August 2021 mehr als 200 Einsätze im Katastrophengebiet, darunter 111 Windenrettungen. Der eigens ins Ahrtal entsandte „Christoph 23 Bravo“ flog in den frühen Morgenstunden 36 Sondereinsätze mit Rettungswinde, um Menschen von den Dächern und Balkonen ihrer vom Wasser eingeschlossenen Häuser zu retten.

SEIT WANN VERWENDET DIE ADAC LUFTRETTUNG NACHHALTIGEN TREIBSTOFF?

F.B.: Am 7. Juni 2021 flog erstmals ein Rettungshubschrauber der ADAC Luftrettung mit nachhaltigem Treibstoff SAF (Sustainable Aviation Fuel) und setzte damit einen neuen Meilenstein in der internationalen Luftfahrt. Die Airbus H145 mit Arriel-2E-Triebwerken wurde in unserer Luftrettungsstation am Klinikum München Harlaching feierlich mit einem Biokraftstoff der zweiten Generation betankt



und startete anschließend zum weltweit ersten Hubschrauber-Rettungsflug mit nachhaltigem Treibstoff. In der Folge haben wir unser Engagement ausgebaut und zwei Forschungsprojekte initiiert: Seit Dezember 2021 testen wir den Einsatz von SAF an unserem Stützpunkt „Christoph Rheinland“ am Flughafen Köln/Bonn. Gemeinsam mit Safran Helicopter Engines, Airbus Helicopters und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) untersuchen wir die langfristigen Auswirkungen von Biokerosin auf die Technik und die Triebwerke der H145. Im September 2022 haben wir an einem weiteren Stützpunkt den Probetrieb aufgenommen – in Aachen fliegt „Christoph Europa 1“, eine EC 135 mit Triebwerken von Pratt & Whitney, nun ebenfalls Rettungseinsätze mit Biokerosin. Die HEFA-Beimischung liegt derzeit zwischen 31 und 35 %, so dass wir durch den Einsatz von SAF bereits eine CO₂-Reduktion von 25 % erreichen. Durch Erhöhung des Biokraftstoffanteils sind in Zukunft CO₂-Einsparungen von 80 % und mehr möglich. Ziel ist es, in beiden Forschungsprojekten auf 1.000 Flugstunden mit SAF zu kommen.

WARUM HAT SAF FÜR SIE EINE SO HOHE PRIORITÄT?

F.B.: Die ADAC Luftrettung hat schon immer Pionierarbeit geleistet. Unsere Hauptaufgabe ist es natürlich, mit unseren Hubschraubern Leben zu retten. Aber wir sind uns auch bewusst, dass unsere Einsätze die Umwelt belasten – übrigens nicht nur durch CO₂-Emissionen, sondern auch durch Fluglärm und viele andere Faktoren. Als gemeinnütziges Unternehmen mit entsprechender Satzung wollen wir uns an vorderster Front für das



Allgemeinwohl einsetzen und einen aktiven Beitrag zur Erreichung der ehrgeizigen Klimaziele in Deutschland und Europa leisten. Nachhaltigkeit ist für die ADAC Luftrettung ein zentrales Thema, an dem wir uns und unser unternehmerisches Handeln immer stärker ausrichten. Wir haben uns das ehrgeizige Ziel gesetzt, weltweit eine Vorreiterrolle bei der CO₂-Reduzierung in der Luftrettung einzunehmen.

1: Die ADAC Luftrettung markierte einen neuen Meilenstein der internationalen Luftfahrt, als ihre H145 am 7. Juni 2021 zum ersten Mal mit SAF flog.

2: Das aktuell eingesetzte SAF-Gemisch ermöglicht eine Reduzierung der Emissionen um 35 %.

3: Mit über 50 Rettungshubschraubern ist die ADAC Luftrettung einer der größten Luftrettungsdienste in Europa.

DER WEG ZU WENIGER EMISSIONEN

Investitionen und Kompensation

Nachhaltiger Flugtreibstoff ist nicht der einzige Weg, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren. *Rotor* sprach mit Tim Boyle, Geschäftsführer und verantwortlicher Leiter des kanadischen Betreibers Blackcomb Helicopters, und Jaspal Jandu, CEO des Leasingunternehmens LCI, über ihre Strategien auf dem Weg zu „Net Zero“.



1



2

WIE MESSEN SIE DIE CO₂-EMISSIONEN DER HUBSCHRAUBER IN IHRER FLOTTE? WELCHE METHODEN SETZEN SIE EIN?

Tim Boyle: Wir arbeiten mit einem Partner aus Victoria zusammen, der mit einem bewährten Auditsystem alle Aspekte unseres Geschäftsbetriebs untersucht, damit wir möglichst genau wissen, wo wir stehen und wie wir am besten Emissionen kompensieren können. Natürlich trägt der Kerosinverbrauch am meisten zu unserer CO₂-Bilanz bei. Aber auch die Geschäftsflüge unserer Crews, Überführungs- und Frachtflüge, Transporte am Boden und alles, was sonst noch anfällt, vom Recycling bis zum Stromverbrauch in den Gebäuden, für die privaten Elektrofahrzeuge unserer Mitarbeitenden und die Elektrifizierung unserer Dienstwagenflotte, fließen in die Rechnung ein.

Auf diese Weise können wir sehr genau feststellen, wie groß unser CO₂-Fußabdruck ist. Erst vor wenigen Wochen haben wir ein Audit abgeschlossen, aus dem sich ein CO₂-Verbrauch von 4.600 Tonnen ergab. Und die werden wir zu 100 % kompensieren. Dazu arbeiten wir gemeinsam mit der *Nature Conservancy of Canada* an einem Projekt in den West Kootenay Mountains, mit dem ein großes Waldgebiet, die *Dark Woods*, als Naturschutzgebiet ausgewiesen wird, damit es mindestens für die nächsten 100 Jahre geschützt ist. Sonst wäre es irgendwann abgeholzt worden, weil solche unberührten Wälder für die Holzindustrie sehr interessant sind. Die *Nature Conservancy* hat die nötigen Schritte unternommen, um den Wald zu schützen. Das ist zumindest ein Anfang. Wir alle wissen, dass Kompensation nicht perfekt ist, aber es ist das einzige Mittel, das uns im Moment zur Verfügung steht. Und natürlich hoffen wir, dass bald auch nachhaltiger Treibstoff zur Verfügung steht.

WELCHE NACHHALTIGKEITSAKTIVITÄTEN SIND FÜR LCI ALS LEASINGGEBER BEI DER ENTSCHEIDUNG FÜR NEUE HUBSCHRAUBER RELEVANT?

Jaspal Jandu: Als Luftfahrt-Leasingunternehmen gehen wir das Thema Nachhaltigkeit in drei Schlüsselbereichen an. Erstens versuchen wir, unser Geschäft so effizient wie möglich zu betreiben. Das schließt natürlich auch unsere Leasingobjekte und die Leasingplattform ein. Zweitens investieren wir erhebliche Summen in moderne Flugzeuge und fördern den Einsatz von SAF- und SAF-ähnlichen Treibstoffen in diesen Produkten. Drittens schärfen wir das Bewusstsein für Nachhaltigkeit und engagieren uns auf breiter Ebene, um Investoren



3

für das Thema zu sensibilisieren – ich denke, als Leasingunternehmen können wir diese Botschaft besonders gut vermitteln.

Investitionsentscheidungen werden bei uns auf Basis einer ganzen Reihe von Kriterien getroffen.

Für uns ist natürlich jede kurzfristige Verbesserung der Betriebsleistung attraktiv, insbesondere wenn sie Nutzlast oder Reichweite betrifft. Wir berücksichtigen aber auch die längerfristige Attraktivität einer Investition über 25 oder 30 Jahre. Bei einem solchen Zeithorizont ist es sehr wahrscheinlich, dass die Argumente pro Nachhaltigkeit noch stärker werden, als sie es heute schon sind, und deshalb für uns noch größere Relevanz erhalten. So haben wir erst kürzlich bei Airbus Helicopters weitere H175 bestellt, die sich durch modernste und unglaublich treibstoffsparende Technologie auszeichnen und Einsätze bewältigen, die mit älterer Technik nicht möglich sind. Außerdem sind wir Mitglied des *Sustainable Aviation Forum* (SAF) von Airbus Helicopters, das Antworten auf die Frage geben will, wie wir SAF künftig in Technologieprodukten einsetzen und was das für den langfristigen Restwert dieser Produkte bedeutet. Aus eigener Erfahrung kann ich daher sagen, dass sich Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Aspekte im Allgemeinen zu sehr wichtigen Faktoren bei Investitionsentscheidungen in diesem Sektor entwickeln.

1: Tim Boyle, Geschäftsführer und verantwortlicher Leiter von Blackcomb Helicopters.

2: Jaspal Jandu, CEO des Leasingunternehmens LCI.

3: Blackcomb-Hubschrauber fliegen in der kanadischen Provinz British Columbia eine Vielzahl unterschiedlicher Einsätze.

4: Tim Boyle (links) und Jaspal Jandu (Zweiter von rechts) diskutierten mit Airbus Helicopters CEO Bruno Even (Zweiter von links) und Head of Innovation Tomasz Krynski (rechts) die Wichtigkeit der Reduzierung von Emissionen. Das Gespräch moderierte Alex Lepa von Airbus.



4

SAF am Himmel über der Tour de France

Hubschrauber spielen eine entscheidende Rolle bei der Direktübertragung großer Sportveranstaltungen. Der Einsatz von nachhaltigem Treibstoff SAF (Sustainable Aviation Fuel) trägt dabei wesentlich zur Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks bei. Ein Beispiel aus der Praxis: die *Tour de France* und die Hubschrauber der HBG-Gruppe.



HBG ist ein Familienunternehmen mit verschiedenen Marken, darunter auch *Mont Blanc Hélicoptères* und *Hélicoptères de France* mit jeweils unterschiedlichen Kompetenzbereichen: Während erstere vor allem Rettungseinsätze (SAMU) fliegt, legt zweitere ihren Schwerpunkt auf Luftarbeiten, Brandbekämpfung und die Unterstützung von Veranstaltungen mit weltweiter Bedeutung, wie beispielsweise der *Dakar Rallye* im Winter und Radrennen während des restlichen Jahres. Höhepunkt ist die *Tour de France* im Juli. „Bei diesem großen Rennen haben wir sieben bis neun Hubschrauber im Einsatz“, erklärt Jean-Marc Genechesi, Pilot, Fluglehrer und Leiter von *Hélicoptères de France*. „Unsere Hubschrauber werden von zwei Kunden genutzt: von der ASO, die die Tour organisiert, und Euromedia, die für *France Télévisions* die weltweit ausgestrahlten Bilder liefert.“

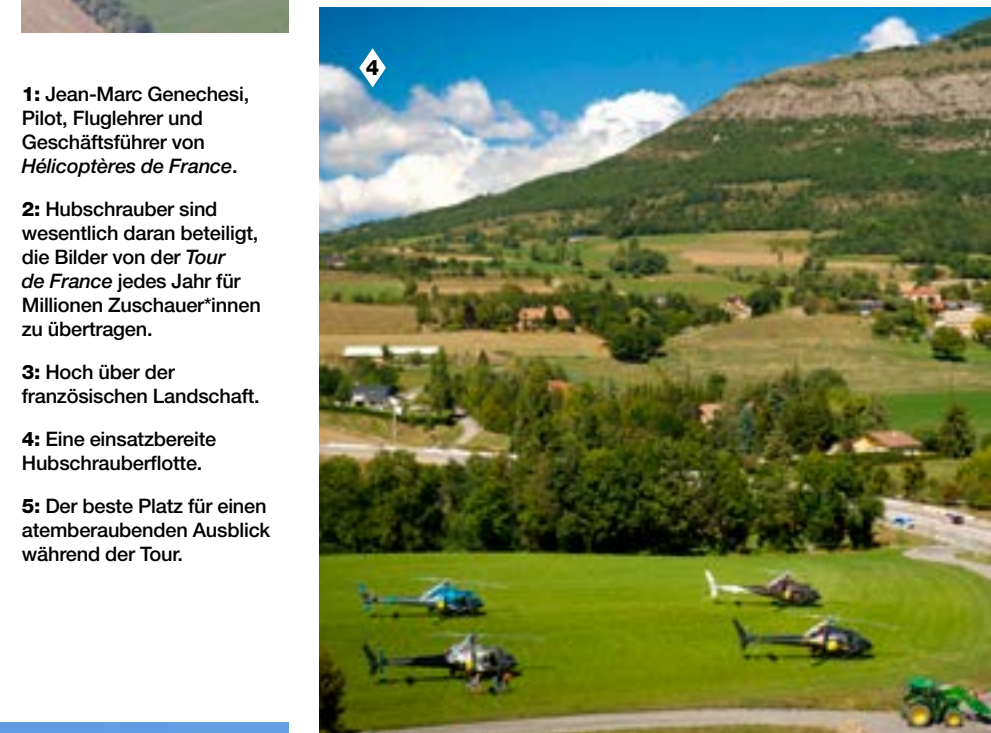
PERFEKTION UND FLUIDITÄT

Beide haben unterschiedliche Bedürfnisse: Die ASO nutzt die Hubschrauber für die Beförderung von VIP-Gästen oder Mitgliedern des Organisationsteams. Dafür sind einmotorige H125 ausreichend. Bei *France Télévisions* dagegen kommen für die Filmaufnahmen nur zweimotorige Ecureuil zum Einsatz. „Diese Motorisierung ist für alle Überflüge in geringer Höhe erforderlich“, erklärt Jean-Marc Genechesi. Hinter dem perfekten Bildfluss des während der Etappen der Tour zur Verfügung gestellten Materials verbirgt sich eine komplexe Organisation mit strikt einzuhaltenden Abläufen und der Einrichtung zahlreicher

Hubschrauberlandeflächen für die Versorgung der Hubschrauber. Seit dem vergangenen Jahr ist die Verwendung von SAF Pflicht.

UMWELT-TOUR

„Seit mehreren Jahren engagiert sich die Organisation der Tour für die Reduzierung der CO₂-Emissionen“, erklärt Jean-Marc Genechesi. „Im Tross fahren jetzt Elektrofahrzeuge mit, und wir wurden von der ASO im vergangenen Jahr aufgefordert, ein Drittel der Etappen für das Unternehmen mit SAF abzudecken – was wir auch getan haben.“ Von technischer Seite waren hierfür keinerlei Anpassungen erforderlich. Denn die Arriel-Triebwerke von *Safran Helicopters Engines* (SHE) sind für den Betrieb mit dem von *Total* gelieferten Treibstoff zertifiziert, der bis zu 50 % Biotreibstoff enthalten kann. Mit diesem SAF-Anteil verringern sich die CO₂-Emissionen um ein Drittel, ohne die geringsten Veränderungen bei Verbrauch und Leistung gegenüber herkömmlichem Treibstoff in Kauf nehmen zu müssen. „Im vergangenen Jahr waren die Schwierigkeiten mit SAF logistischer Natur“, erklärt Jean-Marc Genechesi, „weil Total nur über eine einzige Lager- und Liefereinrichtung in Südfrankreich verfügte. Für die Tour 2023 wird SAF an verschiedenen Flughäfen zur Verfügung stehen, was uns dabei unterstützen wird, noch ehrgeizigere Verbrauchsziele zu erreichen.“ *Hélicoptères de France* plant nämlich eine Nutzung von SAF auf 50 % der Strecken für die ASO und 30 % für *France Télévisions*. Eine Revolution im Hintergrund für eine Veranstaltung von Weltformat.



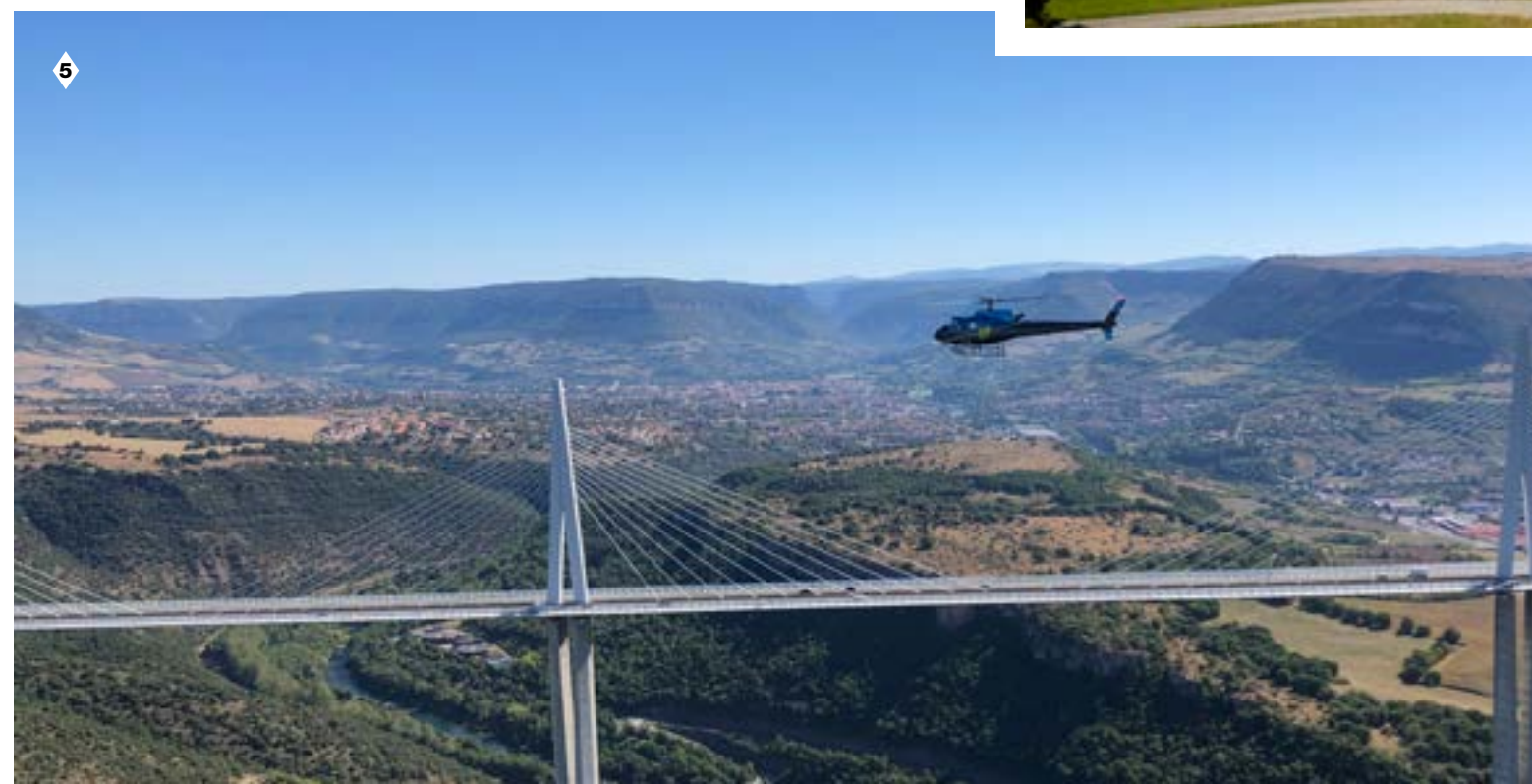
1: Jean-Marc Genechesi, Pilot, Fluglehrer und Geschäftsführer von *Hélicoptères de France*.

2: Hubschrauber sind wesentlich daran beteiligt, die Bilder von der *Tour de France* jedes Jahr für Millionen Zuschauer*innen zu übertragen.

3: Hoch über der französischen Landschaft.

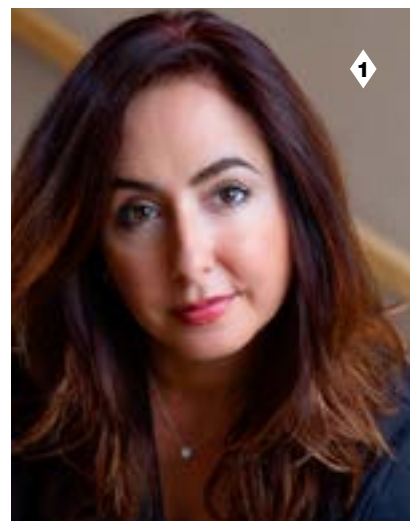
4: Eine einsatzbereite Hubschrauberflotte.

5: Der beste Platz für einen atemberaubenden Ausblick während der Tour.



Oberste Priorität für Erste Hilfe

Im Dezember 2022 kündigte Airbus an, dass einer der ersten Anwendungsbereiche für seinen eVTOL-Prototyp (electrical Vertical Take Off and Landing) der medizinische Notfalldienst sein wird. Balkiz Sarihan, Head of UAM bei Airbus, erklärt, wie Luftrettungsdienste und vor allem ihre Patienten von den einzigartigen Fähigkeiten des *CityAirbus NextGen* profitieren können.



1

WELCHE ALLEINSTELLUNGSMERKMALE WIRD DER CITYAIRBUS NEXTGEN IM MEDIZINISCHEN BEREICH BIETEN?

Balkiz Sarihan: Wir analysieren spezifische Einsätze, arbeiten Hand in Hand mit den Betreibern und untersuchen ihre Einsatzprofile, um die Anforderungen zu verstehen. Für medizinische Notfalldienste, die den *CityAirbus NextGen* in ihren Betrieb integrieren wollen, könnten Patienten- und Gerätetransporte oder das Absetzen von Notärzten die wichtigsten Anwendungen sein. Es geht darum, für jede Aufgabe in der Rettungskette die richtige Ressource einzusetzen, um das beste Ergebnis für den Patienten zu erzielen. Wir konzentrieren uns auf das, was eVTOL wirklich einzigartig und anders macht – und das ist das „e“. Die Elektrifizierung eröffnet neue Möglichkeiten, insbesondere im Hinblick auf die Senkung von CO₂-Emissionen und Lärmreduzierung. Nach der Einführung des *CityAirbus NextGen* können Betreiber entscheiden, ob sie die Fähigkeiten eines herkömmlichen Drehflüglers, zum Beispiel die Leistung und Reichweite eines Hubschraubers, benötigen und wo ein elektrisches, leises Flugsystem für den Einsatz in städtischen Umgebungen eine Ergänzung sein könnte.

GIBT ES BESTIMMTE REGIONEN, STÄDTE ODER LÄNDER, IN DENEN



2

DIESE TECHNOLOGIE EINEN BESONDEREN MEHRWERT BRINGT?

B. S.: Für medizinische Dienste ist der *CityAirbus NextGen* vor allem in zwei Bereichen interessant. Erstens in Städten mit hoher Bevölkerungsdichte, wo es wichtig ist, möglichst leise zu fliegen. Und zweitens in Siedlungsgebieten, die flächenmäßig groß und eher abgelegen sind. Dort ist es derzeit schwierig, schnell medizinische Hilfe zu bekommen. Das bestätigen auch die Betreiber, mit denen wir im Gespräch sind, darunter einige der innovativsten und renommiertesten Luftrettungsdienste. Sie sehen ihre Aufgabe einzig und allein darin, die Bedürfnisse der Kommunen und der Menschen, für die sie arbeiten, zu erfüllen. Wir stehen im ständigen Dialog mit Fachexperten und können so ein breites Spektrum an Perspektiven in unsere Vorentwürfe einfließen lassen, um die Fähigkeiten des zu entwickelnden Produkts auf die Anforderungen unserer Betreiber abzustimmen.

WIE WERDEN SICH ADVANCED AIR MOBILITY UND DIE EVTOL-TECHNOLOGIE AUF NOTFALLEINSÄTZE MIT „TRADITIONELLEN“ HUBSCHRAUBERN AUSWIRKEN?

B. S.: Hier kommt der Gedanke der Komplementarität von *Urban Air Mobility* (UAM) ins Spiel. Letztlich haben die Betreiber immer mehrere, oft unterschiedliche Anforderungsprofile. Das hängt von verschiedenen

Faktoren ab. Aber die Möglichkeit zu haben, bei der Ausstattung ihrer Flotten aus einer ganzen Reihe zuverlässiger Airbus-Produkte wählen zu können, ist auf jeden Fall von Vorteil und wird sicher angenommen werden. Wir hoffen, dass in Zukunft auch der *CityAirbus NextGen* in diese Auswahl einbezogen wird. Oberste Priorität haben schnelle Reaktionszeiten und die Steigerung der Effizienz des gesamten medizinischen Notfallsystems. Und hier werden wir unser Angebot sicherlich durch effizientere Produkte ergänzen können.

WIE LANGE WIRD ES DAUERN, BIS WIR DEN CITYAIRBUS NEXTGEN IM MEDIZINISCHEN EINSATZ SEHEN WERDEN?

B.S.: Die Technologie wird in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts verfügbar sein. Wir bauen etwas, das nachhaltig, effizient und technisch ausgereift sein muss, damit es die Zuverlässigkeit bietet, die unsere Kunden und die Öffentlichkeit von Airbus-Produkten erwarten. Deshalb ist die Auswahl der ersten Anwendungsfälle so wichtig. Nachhaltigkeit bedeutet auch, einen Mehrwert für die Bevölkerung und die Kommunen zu schaffen. Angemessene medizinische Versorgung ist ein Menschenrecht, und wir sehen unsere Aufgabe darin, Technologien bereitzustellen, die allen Menschen einen besseren Zugang zu dieser Versorgung ermöglichen.

1: Balkiz Sarihan, Head of UAM.

2: Der *CityAirbus NextGen* kann eine Vielzahl von Rollen bei der Unterstützung von Ärzt*innen und ihrer Arbeit übernehmen.

Mehr als nur Technik

Die Verbesserung der Lebensqualität von Menschen weltweit, die Schaffung von sozialem Wohlstand und der Ausbau der Gesundheitssysteme – das sind Ziele, die wohl fast jeder unterschreiben kann. Deshalb ist das neueste Programm von Airbus kein Flugzeug oder ein anderes Flugsystem, sondern eine Antwort auf die wachsenden medizinischen Herausforderungen unserer Zeit.

1: Hubertus Groepper, *LifeSaver* Programme Manager.

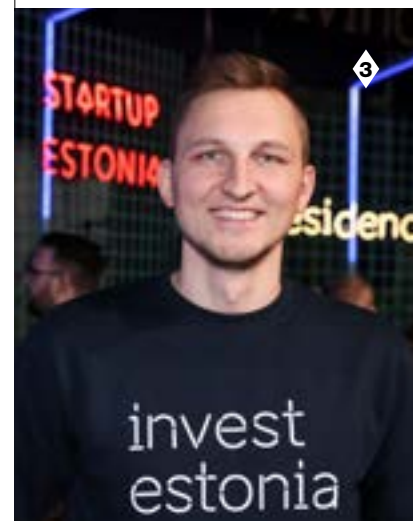
2: Nick Peters, CEO Government Services bei International SOS.

3: Joonas Vänto, Leiter von Invest Estonia.

4: Estinnen im Kontakt mit einer weiteren digitalen Innovation – einem Lieferroboter.

5: Die estnische Geografie mit 2.222 Inseln und riesigen Wäldern hat die digitale Innovation des Landes vorangetrieben.

6 & 7: Außerhalb der großen Städte vernetzt zu bleiben, hat in Estland Priorität.



Die Vision einer emissionsfreien Luftfahrt führt zur Entwicklung neuer Technologien, die Chancen in vielen Bereichen eröffnen. Unter anderem könnten Drohnen und elektrisch betriebene, senkrecht startende und landende Flugsysteme (eVTOL) die Gesundheitsversorgung verbessern – doch ihre Integration in das bestehende Ökosystem erfordert sorgfältige Planung. Hier setzt Airbus mit seiner neuen *LifeSaver*-Lösung an.

NEUE WELT, NEUE ANFORDERUNGEN

Ein stabiles Ökosystem zu planen und aufzubauen, ist eine Herausforderung. Regierungen und Gesundheitsdienstleister müssen dabei eine Vielzahl von Faktoren berücksichtigen, z. B. die Altersstruktur der Bevölkerung und die Situation auf dem Arbeitsmarkt für Gesundheitspersonal. Hinzu kommen Aspekte wie die gesundheitlichen Auswirkungen des Klimawandels, konjunkturelle Schwankungen und die zunehmende Wahrscheinlichkeit von Pandemien und anderen globalen Krisen, wie Hubertus Groepper, *LifeSaver* Programme Manager, weiß: „Effektive Notfallhilfe zu organisieren, ist alles andere als einfach. Viele Räder müssen ineinandergreifen, von der Alarmierung und Disposition der Rettungskräfte über die medizinische Versorgung vor Ort bis zum Transport ins Krankenhaus, der mit verschiedenen Transportmitteln zu Lande, zu Wasser und natürlich in der Luft erfolgen kann.“ Angesichts bahnbrechender neuer Technologien und Möglichkeiten wird die Wahl der Instrumente für den Aufbau eines optimalen öffentlichen Gesundheitssystems immer komplexer. Als führendes Unternehmen der Luftfahrtindustrie hat Airbus die Entwicklung der eVTOL-Technologie vorangetrieben und beschäftigt sich natürlich intensiv mit der Frage,



wie diese in bestehende Infrastrukturen integriert werden kann. Genau das ist das Ziel von *LifeSaver*, einer Partnerschaft zwischen Airbus und International SOS. *LifeSaver* bündelt die Kompetenz beider Partner – digitale Technologie und öffentliche Gesundheitsversorgung – und stellt sie im Rahmen eines Pilotprojekts einem Land zur Verfügung. „Bei *LifeSaver* geht es nicht um einen bestimmten Hubschrauber oder ein anderes Flugsystem, sondern um langfristige Zusammenarbeit – von der Konzeption über die Umsetzung bis hin zur Skalierung konkreter Verbesserungsmaßnahmen. Wir arbeiten dabei als Systemintegrator im Hintergrund und betreiben selbst keinen Rettungsdienst“, erklärt Groepper.

DER PATIENT HAT OBERSTE PRIORITÄT

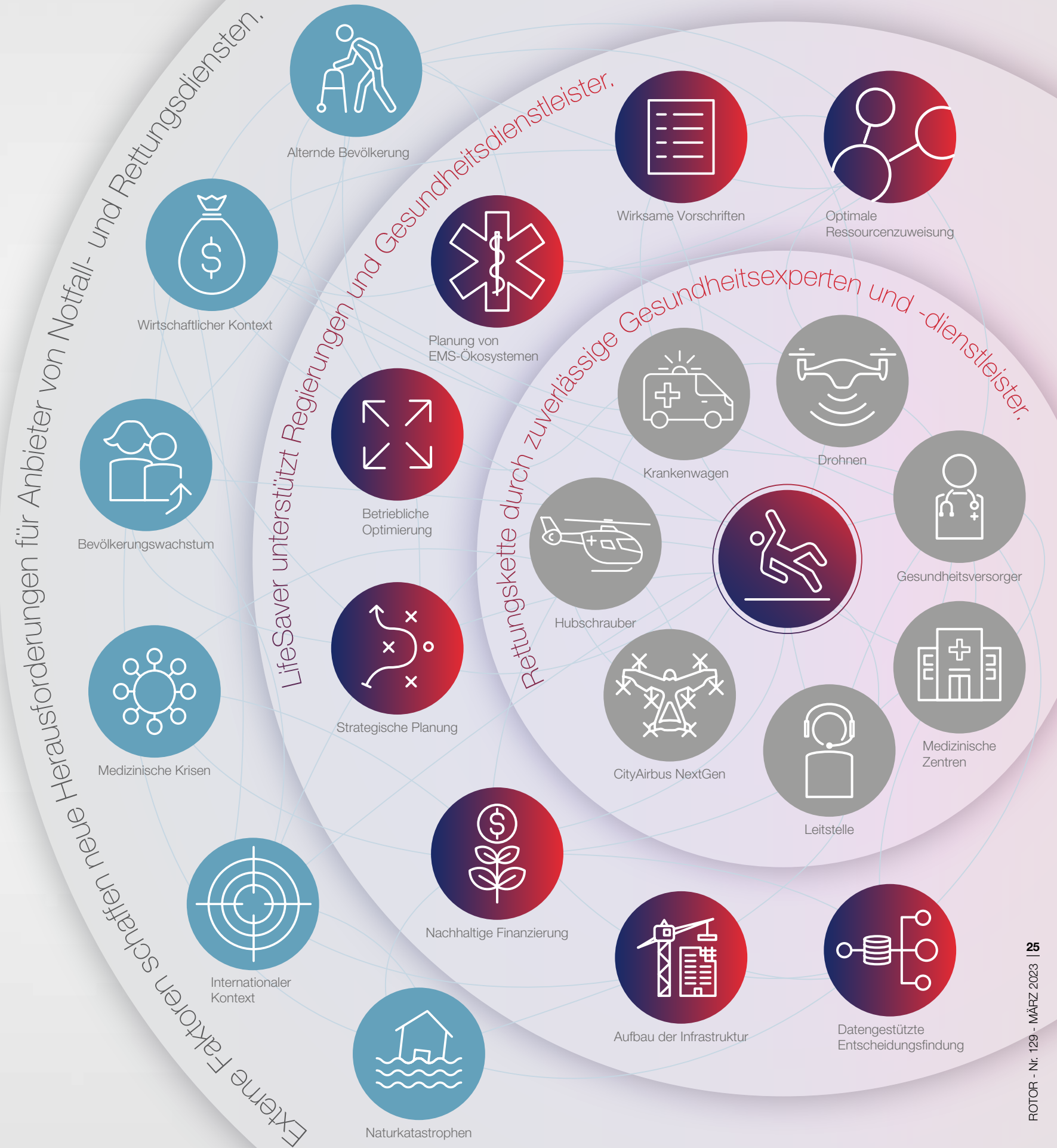
Das Erfolgskonzept der beiden Partner stellt den Patienten in den Mittelpunkt der Lösung. Nick Peters, CEO von *International SOS Government Services*: „Was in allen Gesundheitssystemen, ob hoch entwickelt oder noch in Entwicklung begriffen, im Vordergrund steht, ist die Verbesserung der Patientenergebnisse. Die Frage ist ganz einfach: Wie können wir mehr Leben retten und wie können wir nach einem medizinischen Eingriff eine Lebensqualität erreichen, die es den Menschen ermöglicht, weiterhin produktive Mitglieder ihrer Gesellschaft zu sein? Daran wird *LifeSaver* im Wesentlichen gemessen werden.“

Ein Land, das in *LifeSaver* einen klaren Mehrwert sieht, ist Estland, das nicht nur über genau 2.222 Inseln und ausgedehnte Wälder verfügt, sondern auch den Ruf genießt, bei digitalen Innovationen ganz vorne mit dabei zu sein. Estland möchte allen Bürgerinnen und Bürgern Zugang zu bestmöglicher Gesundheitsversorgung bieten und weiß, dass disruptive Technologien dabei eine wichtige Rolle spielen können. Gleichzeitig ist man sich aber auch der Herausforderungen bewusst, die mit der Einführung solcher Technologien verbunden sind. „Unser Hauptziel ist es, diesen innovativen Ansatz zu nutzen, um bessere Ergebnisse für die Patienten und einen Nutzen für die Gesellschaft zu erzielen“, sagt Joonas Vänto, Direktor von Invest Estonia. „Wir sind dabei, unsere medizinischen Notfalldienste auszubauen, aber da Estland bereits als wichtiger Innovationsinkubator bekannt ist, sehen wir *LifeSaver* als ein weiteres Beispiel für unsere erfolgreiche Strategie, den Herausforderungen unserer Zeit mit modernen Konzepten zu begegnen. Wir sind stolz, wenn andere Länder von den hier in Estland entwickelten Lösungen profitieren.“

LifeSaver

Ein Blick in die Zukunft medizinischer Notfallsysteme

LifeSaver unterstützt Regierungen durch modernste Datenanalyse und einheitliche Betriebsstandards bei Aufbau und Weiterentwicklung integrierter medizinischer Notfallsysteme, um mehr Leben zu retten.



Rallye Dakar



ECUADOR EIN SCHUTZENGE L FÜR ALLE FÄLLE IN DEN ANDEN

In den anderthalb Jahren nach der Übergabe der ersten H145 an die ecuadorianischen Luftstreitkräfte (FAE – Fuerza Aérea Ecuatoriana) waren die Hubschrauber ständig im Einsatz, um lebenswichtige Dienste für die Bevölkerung zu erbringen. Von Rettungseinsätzen bei Naturkatastrophen bis hin zu Antidrogenmissionen und Evakuierungen hat die H145 im Hochgebirge der Anden ihre Qualitäten unter Beweis gestellt.

Artikel: Belén Morant

Im Juli 2022 kam es in Ecuador zu katastrophalen Überschwemmungen: Zehn Flüsse traten über die Ufer, Verbindungsstraßen rutschten ab und Tausende Menschen saßen fest. Die Cobra der FAE, wie die H145 in Ecuador heißen, wurden sofort in den Dienst der Betroffenen gestellt, um die bei Aufklärungsflügen entdeckten Bewohner aus den am schlimmsten zerstörten Gebieten zu holen. „Der ecuadorianische Winter war im Gebirge und in den östlichen Küstengebieten besonders hart“, erklärt Luis Armas, Major der Luftstreitkräfte. „Mit unseren H145 führten wir wichtige Such- und Rettungseinsätze sowie medizinische Evakuierungs- und Versorgungsflüge in den Gebieten durch, wo die Straßenverbindungen zerstört worden waren.“ Seit die ersten H145 im Mai 2021 in Dienst gestellt wurden, haben die Cobra bereits mehr als

2.000 Flugstunden absolviert – die meisten davon im praktischen Einsatz bei lebensrettenden Missionen im Dienste der Bevölkerung, wie in diesem Fall.

EINE H145-FLOTTE IM DIENSTE EINES LANDES

Im April 2022 erhielten die ecuadorianischen Luftstreitkräfte die letzten von insgesamt sechs bestellten H145. Die Hubschrauber sind unter anderem für CSAR-Einsätze (Combat Recovery/ Combat Search and Rescue), medizinische Evakuierungsmissionen, Brandbekämpfung, humanitäre Hilfe und Truppentransporte konfiguriert. Die H145 verfügt über Spezialausrüstung wie Rettungswinde, „Forest Penetrator“, Außenlasthaken, Bordbewaffnung, Panzerung oder Nachtsichtbrillen, ein elektrooptisches System, Fast-Rope-System

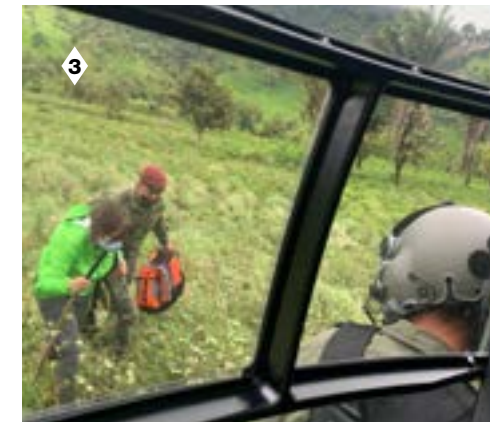
DIE COBRA IN ZAHLEN

- 12 medizinische Evakuierungsflüge (MedEvac)
- 30 Unterstützungseinsätze bei Naturkatastrophen
- 35 Überwachungsmissionen für die nationale Öl- und Gasindustrie
- 18 Einsätze gegen Drogenkartelle
- 25 Operationen der öffentlichen Sicherheit
- 25 Aufklärungsmissionen
- 92 Transportmissionen für Regierungsbehörden und Militär
- 42 Truppen- und Frachttransporte zur Unterstützung militärischer Operationen

plus Abseilvorrichtung und Notwasserungsanlage. Vielseitiger geht es nicht. „Bei der Entscheidung für die H145 überzeugte uns unter anderem die hervorragende Leistung in großer Höhe bei hohen Temperaturen wie in der peruanischen Region Cusco. Dort wurde der Flug zur Beurteilung der Fähigkeiten durchgeführt, an dem wir als Mitglieder der Technikkommission in der Entwicklungsphase des Projekts teilnahmen“, fährt Major Luis Armas fort. „Verglichen mit den von uns geprüften Wettbewerberprodukten erfüllte die H145 alle unsere Anforderungen, aber entscheidend für unsere Wahl waren zweifellos die Leistungen in großer Höhe.“ Tatsächlich hat sich die H145 als perfekt an die Hot&High-Bedingungen der Anden angepasst erwiesen. 2019 landete die H145 als erster zweimotoriger Hubschrauber in 6.962 Meter Höhe auf dem Gipfel des Aconcagua.

ANSPRUCHSVOLLSTEN MILITÄRISCHEN MISSIONEN GEWACHSEN

Hauptaufgabe der H145 ist der Dienst an der Bevölkerung durch lebenswichtige Such- und Rettungseinsätze, medizinische Evakuierungsflüge und Unterstützung bei Naturkatastrophen. Allerdings hat sich die H145 in den vergangenen Monaten auch in heiklen Situationen bewährt, bei denen es darum ging, die öffentliche Ordnung wieder herzustellen. „Im Juni kam es in Ecuador zu erheblichen Protesten, bei denen zahlreiche Gebiete von der Außenwelt abgeschnitten wurden. Während dieser Zeit der Unruhe flogen die H145 im gesamten Land verschiedene Einsätze im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit sowie lebensrettende Luftrettungsmissionen für Militärpersonal und Zivilisten“, berichtet der Major.



WECHSELSEITIGES VERTRAUEN ALS ENTSCHEIDENDER FAKTOR

Die ecuadorianischen Luftstreitkräfte sind der erste militärische H145-Kunde in Lateinamerika. Das Projekt umfasst ein Komplettpaket, das neben den Hubschraubern, der Spezialausrüstung für die verschiedenen Missionen und der logistischen Unterstützung auch die umfassende Qualifizierung von 12 Piloten und 15 Technikern beinhaltet. Die Ausbildung reichte von der Basisunterweisung bis hin zum Training für Spezialeinsätze. Dazu gehörte auch die Entsendung von Personal der französischen Gendarmerie, das seine Erfahrung bei Einsätzen zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit weitergab. „Die Begleitung der Anschaffung der sechs H145 durch Airbus Helicopters ging in allen Umsetzungsphasen weit über die vertraglich festgelegten Pflichten hinaus – von Qualifizierung und logistischer Unterstützung bis hin zum Wissenstransfer. Airbus Helicopters unterstützt das ecuadorianische Verteidigungsministerium bei der Entwicklung einer neuen Einsatzfähigkeit, die auf den H145 aufbaut“, schließt Major Luis Armas.

1: Die H145 der ecuadorianischen Luftwaffe (FAE) sind mit Sauerstoffsystemen ausgerüstet, die von Airbus eigens für dieses Programm in Ecuador entwickelt wurden, um den Betrieb bei dem aufgrund der großen Höhe nur begrenzt verfügbaren Sauerstoff zu ermöglichen.

2: Die Beziehung zwischen der FAE und Airbus Helicopters begann vor 50 Jahren mit dem Kauf der ersten Alouette-Hubschrauber im Jahr 1972.

3: Die H145-Flotte der FAE leistet vor allem Dienste an der Bevölkerung durch lebenswichtige Such- und Rettungseinsätze, medizinische Evakuierungsflüge und Unterstützung bei Naturkatastrophen. In den vergangenen Monaten hat sich die H145 jedoch auch bei Einsätzen für Militär und Polizei bewährt.

4: Eine H145 Cobra

NEW MEXICO DAS NOTFALLPAKET FÜR CAMPER: TASCHENLAMPE UND H14

Eine Gruppe gestrandeter Pfadfinder verdankt ihre Rettung der Polizei von New Mexico – und einer H145. *Rotor* blickt hinter diese Schlagzeile.

Artikel: H. Couthaud

„Der Einsatzort war nur mit dem Hubschrauber zu erreichen.“

Sergeant Kevin Killpack,
Hubschrauberpilot der New Mexico
State Police

New Mexico, Anfang Oktober 2022: 27 Pfadfinder und Erwachsene brechen vom Besucherzentrum des Gila National Forest auf, um an den Ufern des Gila River inmitten atemberaubender Klippen zu campen. Heftige Regenfälle lassen den Wasserpegel schnell ansteigen. Der Fluss teilt sich und fließt um ihren Lagerplatz herum, sodass es keinen Fluchtweg mehr gibt. Ein Notruf wird abgesetzt. Die Nationalgarde von Santa Fe und die New Mexico State Police (NMSP) setzen die Rettungskette in Gang und aktivieren eine H145 mit Rettungswinde. Dank altmodischer Rauchzeichen und eines hochmodernen Hubschraubers werden alle 27 Camper gefunden und ausgeflogen.

AUF UMWEGEN ZUM EINSATZORT

Neben Sergeant Kevin Killpack, Hubschrauberpilot der NMSP, starten auch Windenbediener Kurtus Tenorio, Notärztin Jodie Esquibel und Rettungsspezialist Steve Montano vom Double Eagle Airport in Albuquerque. Regen und tief hängende Wolken zwingen Killpack zu einer Kursänderung, um Gewitterzellen auszuweichen. Auch die über 3.000 Meter hohen Berge verhindern eine direkte Flugroute, sodass Killpack sechzig Meilen östlich des Pfadfinderlagers auftanken muss. Ein neuer Versuch: Diesmal von Norden kommend und auf etwa 30 Meter Höhe bleibend, kämpft sich Killpack mühsam um höher gelegenes Gelände herum. „In der Nacht zuvor hatten wir festgestellt, dass wir nur mit dem Hubschrauber dorthin kommen würden“, erklärt er. „Aber erst fünf Meilen vor dem Einsatzort wussten wir, dass wir es schaffen werden.“

ZU ZWEIT IN SICHERHEIT

Am Einsatzort angekommen, gilt es, Zeit und Treibstoff zu sparen. Während Killpack die H145



in 30 bis 60 Metern Höhe im stabilen Schwebeflug hält, setzt Tenorio die Notärztin und Montano zu den wartenden Campern ab. Dort hängen sie immer zwei Pfadfinder gleichzeitig im Gurt an die Winde, und Tenorio zieht sie nach oben in die Kabine der H145. „Es gab viele ‚High Fives‘ und strahlende Gesichter. Diese Kinder waren wirklich mutig“, meint Tenorio. Natürlich weiß die Crew, dass der Hubschrauber nicht überladen werden darf. Killpack rechnet mit und informiert Tenorio, wie viel Kapazität noch verfügbar ist. Die Information wird an das Team am Boden weitergegeben, damit so viele Kinder wie möglich ausgeflogen werden können. „So etwas trainieren wir“, sagt Killpack. „Aber der Hubschrauber hilft ordentlich mit. Der Computer sagt mir, wie schwer wir sind und wie viel Leistung ich noch zur Verfügung habe.“

VIER VERMISSTE

An eine Landung ist wegen der Bäume und Klippen nicht zu denken, sodass nur zwei Hubschrauber mit Seilwinde die Menschen in Sicherheit bringen können. Mitten im Einsatz erreicht die NMSP die Nachricht, dass flussabwärts noch eine kleinere Gruppe Camper vermisst wird. Diese vier hatten glücklicherweise ein Feuer angezündet und sendeten Rauchzeichen in die Luft. „Wir sind mehrmals über sie hinweg geflogen und hätten sie ohne den Rauch nie bemerkt“, erklärt Tenorio. Neben der Winde ist der NSMP-Hubschrauber mit einer Infrarotkamera, einem Suchscheinwerfer, Lautsprechern, Satellitenantennen und einer taktischen Bedienkonsole ausgestattet – insgesamt fast 700 Kilogramm Einsatzrüstung. Da der Bundesstaat New Mexico nur über diesen



einen Hubschrauber verfügt, wird die H145 für die unterschiedlichsten Zwecke eingesetzt, von der Unterstützung taktischer Polizeieinheiten bis hin zur Zusammenarbeit mit dem FBI und der Homeland Security. Und natürlich für Such- und Rettungseinsätze. Siebzehn Stunden nach dem Start ist der Einsatz beendet. Sechs Hin- und Rückflüge vom Camp zum Besucherzentrum haben so viel Treibstoff gekostet, dass die Vorräte der Stadt Truth or Consequences erschöpft sind und Killpack und seine Crew auf einen Tankwagen warten müssen. Den Piloten lässt das kalt. „Wir machen einfach unseren Job, so wie wir es gelernt haben. Wir waren alle zufrieden mit dem Verlauf des Einsatzes.“

1: Die New Mexico State Police rettete 20 Kinder und Erwachsene; weitere 7 Personen wurden von der Nationalgarde gerettet.

2: Heftige Regenfälle und Überschwemmungen schlossen am 8. Oktober 2022 eine Pfadfindergruppe in New Mexico ein.

3: Die H145 der New Mexico State Police war dank ihrer Rettungswinde und Leistungsreserven der einzige zivile Hubschrauber im Bundesstaat New Mexico, der diesen Einsatz durchführen konnte.



DIE ALOUETTE III FLIEGT NICHT MEHR

Nach 60 Jahren im Dienst und 330.000 Flugstunden wurden die letzten Alouette III der französischen Marine Ende 2022 außer Betrieb genommen. Dies markiert das Ende einer schönen Zeit, aber auch den Beginn einer neuen Ära, die mit dem Eintreffen der ersten H160 beginnt.

Artikel: Alexandre Marchand



Die Alouette, die oft mit einem Mofa mit großem Gepäckträger verglichen wurde, begeisterte durch die einfache Wartung und Steuerung sowie durch ihre Vielseitigkeit und Verfügbarkeit. Dieser technische Erfolg sorgte dafür, dass die 37 Alouette III der französischen Marine ständig und überall im Einsatz waren. Zu Land oder an Bord der Fregatten oder Flugzeugträger war die Alouette jederzeit für Missionen aller Art bereit! Dazu zählten Such- und Rettungseinsätze, Überwachung, leichte Transporte, U-Boot-Abwehr, Bekämpfung des Drogenhandels ebenso wie die Gewährleistung von Verbindungen oder Ausbildung. In den Überseegebieten war sie aufgrund ihrer Robustheit allgemein beliebt – von Neukaledonien über Polynesien und La Réunion bis hin zu den Antillen. Es war eine Zeit, in der die Sonne für die Alouette nie unterging. Ihre Verfügbarkeit war sprichwörtlich: „Bei meinem letzten Einsatz in Martinique wurde in zweieinhalb Betriebsmonaten nur ein einziger Flug annulliert“, erinnert sich ein Pilot. „Trotz ihres Alters wurde die Alouette ihrer Aufgabe hervorragend gerecht: Bei der Bekämpfung des Drogenschmuggels waren wir häufig zusammen mit einem Panther im Einsatz. Der befasste sich mit den schnelleren Schiffen, während wir uns die ‚Slow Mover‘ vornehmen konnten.“

„SILENT WOLVERINE“

Wenige Wochen, bevor die Alouette endgültig außer Betrieb genommen wurde, nahmen die drei noch einsatzfähigen Hubschrauber an Bord des Führungs- und Versorgungsschiffs Somme am Manöver „Silent Wolverine“ teil. Am Ende ihres Weges war die Alouette so Seite an Seite mit dem Verband des neuesten Flugzeugträgers der US Navy, der USS Ford, im Einsatz. Zuvor hatte eine andere Alouette noch 2022 an Bord der U-Boot-Abwehrfregatte (Frégate Anti Sous-Marine – FASM) Latouche Tréville ihren letzten Langzeiteinsatz



AUF EINEN BLICK

März 1959: Jungfernflug des ersten Prototyps (Pilot: Jean Boulet)

Juni 1961: Jungfernflug der ersten Produktionsserie

1962: Erste Lieferung an die französische Marine

48 Alouette III bleiben im Einsatz bei 19 Betreibern

52 Alouette III waren bei der französischen Marine im Einsatz

Mehr als **7 million Millionen Flugstunden**

Mehr als **1.400 Hubschrauber** produziert

absolviert. Bis Ende 2022 waren die letzten drei Alouette an der Überwachung der Meerenge von Brest beteiligt und schützten so die Atom-U-Boote (Sub Surface Ballistic Nuclear – SSBN) der französischen Nuklearstreitmacht.

EINE GESCHÄTZTE ANTIQUITÄT

Allerdings entsprach das Leistungsniveau in keiner Weise mehr dem, was von einem modernen Militärhubschrauber erwartet wird. Die Alouette erreichte höchstens 110 Knoten und hatte bei dieser Geschwindigkeit eine Reichweite von nur 290 Seemeilen. Vor allem die Ausstattung war dürrig und veraltet, z. B. mit Sitzen, die aus einem Rohrgestänge mit Stoffbezug bestanden. Bei den SA316B, dem ältesten Modell, hatte der Steuerknüppel keine Verriegelung, und es gab keine Trimmung des Hubschraubers. Da durfte man die Hände nicht von den Steuerelementen nehmen! „Wenn wir in den letzten Jahren im Gelände gelandet sind, versammelten sich oft Schaulustige, um sich diese Antiquität anzusehen“, bemerkt ein Pilot. Was bleibt, ist das Bild eines intelligent konzipierten Hubschraubers, der eine außerordentlich freie Sicht bot und seine Besatzungen nie im Stich gelassen hat. Eigenschaften, die auch die H160 der Übergangsflotte auszeichnen, von denen die ersten Exemplare bereits auf dem Stützpunkt Lanvéoc-Poulmic eingetroffen ist. Leistungsstärker, schneller, mit größerer Reichweite und modernster Avionik: Die H160 verfügt über alle Voraussetzungen, um ein neues begeisterndes Kapitel in der Geschichte der französischen Marineflieger zu schreiben.



1: Eine Alouette der französischen Marine – ein bahnbrechender Hubschrauber, auf den viele andere folgen sollten.

2: Die Alouette führte im Dienste der französischen Marine eine Vielzahl von Einsätzen durch.

3: Im Formationsflug.

„WOMEN ONLY“ DIE ERSTE WEIBLICHE NH90-BESATZUNG IN NEUSEELAND

Die Einsätze des 3. Geschwaders der Royal New Zealand Air Force reichen von der Gefechtsunterstützung über Such- und Rettungseinsätze bis hin zu Operationen auf See. Sie verdeutlichen die wichtige Rolle, die Hubschrauber im militärischen Kontext spielen – doch eine Crew setzt dabei ein besonderes Ausrufezeichen.

Artikel: Isis Franceschetti

„In der gesamten Luftfahrtindustrie hat ein Umdenken stattgefunden. Frauen werden jetzt als potenzielle Bewerberinnen ebenso angesprochen wie Männer.“

Flight Lieutenant
Nicole Brooke

Flight Lieutenant Nicole Brooke, Flying Officer Hayley Vincent und Flight Sergeant Jen Hart sind Teil einer rein weiblichen Besatzung im 3. Geschwader der Royal New Zealand Air Force. Weil bei ihren Einsätzen oft jede Sekunde zählt, setzen sie auf Agilität. „Die Besatzungen arbeiten in einem dynamischen Umfeld. Bei Trainingsflügen werden oft verschiedene Einsatzarten und Flugbetriebszustände kombiniert“, so Brooke. Unter solchen Bedingungen ist Zusammenhalt unabdingbar. Hart erklärt: „Wir haben das große Glück, eine eingeschworene Gemeinschaft zu sein. Wir sind alle befreundet und wissen genau, wie sich jede von uns im Einsatz verhält.“

UNZÄHLIGE EINSÄTZE MIT DEM NH90

Das 3. Geschwader besteht aus erfahrenen (und natürlich begeisterten) Fliegerinnen und Fliegern, die damit umgehen können, dass von den Besatzungen ein hohes Maß an Flexibilität, selbständige Entscheidungen im Einsatz und die Einhaltung strenger Sicherheitsvorschriften erwartet werden. „Am spannendsten finde ich, dass der Job so abwechslungsreich ist und man mit so unterschiedlichen Menschen zusammenarbeitet“, sagt Brooke. Such- und Rettungseinsätze im Hochgebirge, amphibische Operationen im Gebiet der zu Neuseeland gehörenden südpazifischen und subantarktischen Inselgruppen,

Luftunterstützung für die Streitkräfte oder Polizeieinsätze zur Terrorismusbekämpfung – all das sind regelmäßige Aufgaben des Teams. Dabei können sie sich auf wichtige Verbündete verlassen: die acht NH90-Hubschrauber der Flotte. Mit seinen einzigartigen Fähigkeiten eignet sich der Hubschrauber hervorragend für die vielfältigen Aufgaben des Geschwaders. Seine geräumige Kabine, die Leistung der beiden Triebwerke, die taktischen Selbstschutzfähigkeiten und ein komplettes Vereisungsschutzsystem machen den NH90 zu einem äußerst zuverlässigen Arbeitsgerät: „Das ist besonders wichtig, weil im Rahmen nationaler Krisenpläne (National Contingency, NATCON) Flugsysteme und ihre Besatzungen bei innerstaatlichen Krisen oder Katastrophen kurzfristig einsatzbereit sein müssen. In der Regel handelt es sich dabei um Such- und Rettungseinsätze oder Hilfsflüge bei Naturkatastrophen“, so Brooke. Bei den Überschwemmungen in Christchurch im Jahr 2021 stellte der NH90 unter schwierigen Bedingungen einmal mehr seine Zuverlässigkeit und Vielseitigkeit unter Beweis. Brooke erinnert sich: „Die Reichweite, Geschwindigkeit und Wetterfähigkeiten des NH90 ermöglichten uns, die Besatzung schnell nach Christchurch zu verlegen. Mithilfe des Windensystems, des Autopiloten und der hohen Leistung konnten wir unter Nachtsichtbedingungen mehrere Überlebende aus den Fluten retten.“

MEILENSTEIN DER MILITÄRISCHEN LUFTFAHRT

Für das 3. Geschwader ist der NH90 auch zum Symbol eines echten Meilensteins geworden: Brooke, Vincent und Hart bilden die erste rein weibliche Besatzung, die den NH90 in Neuseeland fliegt. Zusammengefunden hat das Team durch Zufall: „Der Computer wählte uns



1: Von links nach rechts: Flight Lieutenant Nicole Brooke, Flying Officer Hayley Vincent und Flight Sergeant Jen Hart.

2: Flying Officer Vincent, Flight Sergeant Hart und Flight Lieutenant Brooke im Cockpit der NH90.

3: Flight Lieutenant Brooke (hier links neben Flying Officer Vincent im Cockpit) liebt an ihrem Beruf besonders die unterschiedlichen Aufgaben und Menschen.

4: Einer der acht NH90 der neuseeländischen Luftwaffe.

drei zufällig für eine Gebirgsflugübung aus, und unserem Freund, dem Fotografen Ned Dawson, fiel auf, dass wir wahrscheinlich die erste weibliche Crew eines NH90 in Neuseeland waren“, so Vincent. Ein großer Schritt für die Luftfahrt, der vor allem zeigt, wie wichtig es ist, alle Flottenmitglieder gleich zu behandeln, unabhängig von ihrem Geschlecht. Brooke erklärt: „Ich hatte das unglaubliche Glück, in meinem Ausbildungskurs und jetzt an meinem Arbeitsplatz völlig gleichberechtigt zu sein. Im 3. Geschwader werden keine Unterschiede zwischen uns und unseren männlichen Kollegen gemacht.“ Die Darstellung der Karrieremöglichkeiten, die Männern und Frauen bei der Royal New Zealand Air Force offenstehen, und die Art und Weise, wie Frauen und Männer in diesen Funktionen zusammenarbeiten, trägt entscheidend dazu bei, künftige Generationen zu inspirieren. Brooke sieht die Entwicklung positiv: „In der gesamten Luftfahrtindustrie hat ein Umdenken stattgefunden. Frauen werden jetzt als potenzielle Bewerberinnen ebenso angesprochen wie Männer. Der Job an sich verkauft sich von selbst, wir müssen den Frauen nur zeigen, was dahintersteckt.“



HCARE IST EINE UNSERER WICHTIGSTEN MISSIONEN

Das Airbus HCare-Portfolio bietet allen unseren Kunden die optimale Auswahl an Support und Serviceleistungen. So tragen wir dazu bei, dass unsere Welt ein wundervoller Ort bleibt. Wir sorgen von Anfang an für einen effizienten, sicheren und kostengünstigen Betrieb Ihres Airbus-Hubschraubers. Wir kümmern uns um Ihren Hubschrauber – damit Sie sich voll und ganz auf Ihre Mission konzentrieren können.

AIRBUS