

Aprendiendo de vuelo

Conozca la función del rotor de cola y las áreas de seguridad para embarque y desembarque de pasajeros.

Pág. 3

Rally Dakar

Desempeño de EcoCopter lo hace un buen candidato para la carrera del 2010.

Pág. 4

Flota

Nuevo AS350 B3 luce un diseño inspirado en la fauna marina en peligro de extinción.

Pág. 2

Tendencias

Un vistazo a las novedades de la Heliexpo 2009, en Anaheim, California.

Pág. 2

Alex Casasempere asume como nuevo gerente general

El ejecutivo pondrá el acento de su gestión en las personas, la calidad del servicio y la exploración de nuevas líneas de negocios.

Desde fines de febrero, EcoCopter tiene a la cabeza a un nuevo gerente general. Con más de 21.500 horas de vuelo y una vasta experiencia en gestión y dirección de empresas aeronáuticas, Alex Casasempere asumió el máximo cargo ejecutivo de la compañía, tras el nombramiento de su antecesor, Rubén Céspedes, como Vicepresidente de Negocios del Área Aeronáutica de Cífc.

De estilo amable y directo, no esconde su entusiasmo al asumir sus nuevas funciones, las que orientará fuertemente a las personas. "No sacamos nada con tener los mejores helicópteros, el mejor hangar y sistemas de aeronavegación de última tecnología, si no perfeccionamos el capital humano para tener el mejor equipo", dice categórico.

Junto a cada miembro de la compañía, su norte es atender

las necesidades de los clientes, ofreciendo trabajos aéreos de calidad, con excelencia e innovación.

¿Cómo definiría su estilo de liderazgo?

Comunicación, comunicación, comunicación; eso es lo primero. Y en segundo lugar, el trabajo en equipo y el orden, que son actitudes que he aprendido precisamente de los helicópteros.

¿Qué líneas del negocio piensa potenciar?

El helicóptero es dúctil; podemos hacer una infinidad de cosas para buscar perspectivas nuevas. En el turismo hay mucho por hacer; la exploración de petróleo es muy incipiente en Chile y va a tomar impulso, al igual que el tema de las energías renovables.

¿Cómo se plantea la relación con la autoridad?

Es vital cuidar esa relación y mantener un contacto fluido; voy a preocuparme especialmente de eso. La DGAC ha cambiado su reglamento en el último año, introduciendo mejoras, que

permiten una mayor flexibilidad de los servicios; creo que es una buena señal y que tenemos que trabajar en conjunto.

La trayectoria de Alex Casasempere en la aeronáutica comenzó en la Escuela de Aviación, donde se recibió como oficial. Partió a Estados Unidos, a volar jets en la US Air Force, y tras volver se especializó en helicópteros, fue instructor de vuelo y finalmente se retiró en 1979 para incorporarse a la aviación civil.

Trabajó para empresas chilenas y extranjeras, con las que voló en Estados Unidos, Holanda, Alemania, Rusia, Paraguay, Argentina, Perú, y otros países, en actividades que van desde el trabajo off shore, hasta el ferry y las labores de rescate. En Chile se ha desempeñado como gerente de operaciones y gerente general en las empresas más importantes de la industria de helicópteros.



Alex Casasempere es casado, tiene cuatro hijos y, desde hace pocas semanas, un nieto.

Editorial

Optimismo en tiempos de crisis



Jorge Lathrop Anguita
Director de EcoCopter

Uno de los mejores sensores para observar el momento de inversión de la alta industria del país, es el servicio de helicópteros.

Quiénes conocemos la industria, sabemos cuán comprometidos están los helicópteros en los proyectos de minería, energía, ingeniería, comunicaciones y otros. Por ello no nos sorprendería una baja en la demanda, ante la crisis económica mundial.

Sin embargo, nuestra industria se ha diversificado, ofreciendo nuevos y mejores servicios. Además, el avance tecnológico permite una aeronavegabilidad de altísima confianza para los usuarios. Así lo destacó la Heliexpo 2009, en California, con avanzados sistemas de vuelo incorporados a las aeronaves, y nuevos procesos y normas de seguridad.

Aun en medio de la crisis, el mundo de los helicópteros continuará en desarrollo, y en Chile de manera particular. La formación de ACHHEL, iniciada con la mirada visionaria de Eduardo Ergas a principios del año pasado, constituye un excelente espacio de acercamiento entre la autoridad aeronáutica, los empresarios, pilotos e ingenieros aeronáuticos, para tratar temas de relevancia para el sector, y llevar a cabo entrenamientos, charlas, cursos avanzados, etc., que muchas veces no pueden concretarse por el fragor de una intensa actividad.

Pienso con optimismo y confianza que nuestra industria y EcoCopter en particular, saldrán fortalecidos de esta situación transitoria.

ECOCOPTER NEWS

Director: Jorge Lathrop

Producción y edición periodística:
Mónica Cuevas

Diseño: Ovo Soluciones Globales
de Comunicación

Fotografía: Mónica Cuevas,
Francisco Díaz, archivo EcoCopter.

Contacto: jlathrop@ecocopter.cl;
mocolima@ecocopter.cl
www.ecocopter.com

Flota:

B3 inspirado en la vida en el mar se incorporó a nuestra flota

Este modelo de helicóptero tiene un desempeño óptimo en trabajos de montaña y rescate.

Con un diseño que pone de relieve las especies marinas en peligro de extinción, fue

presentado el nuevo helicóptero que EcoCopter sumó a su flota en diciembre pasado.

Se trata de un AS 350 B3, de la empresa Eurocopter, y lleva la inscripción CC-CYV. "Este modelo es el único que ha aterrizado, a más de 8.800 metros, en el monte Everest. Es ideal para trabajos de montaña y rescate porque responde muy bien en altura", señaló Yves Juhn y Gerente de Soporte al Cliente de Eurocopter.



Con ésta son siete las aeronaves que nuestra compañía pone a disposición de sus clientes, en el marco de un proyecto que elevará a 13 la flota, de aquí a 2011.

"Es un gran orgullo presentar este helicóptero y observar cómo la empresa se desarrolla para seguir prestando el mejor servicio y entregando mensajes a través de un diseño diferente", dijo en la ceremonia de presentación uno de los ejecutivos de EcoCopter.



El artista René Peña tiene a cargo el diseño y pintura de los helicópteros de EcoCopter. En ellos se plasma la idea y motivación del Presidente del Directorio, de entregar mensajes relacionados con la ciencia.

Tendencias:

500 compañías de todo el mundo participaron en la Heliexpo 2009

El mayor encuentro mundial de la industria se celebró en Anaheim, California.

Un total de 50 helicópteros en exhibición, 500 compañías participantes y más de 17 mil profesionales de la industria reunió la Heliexpo 2009, la mayor feria internacional del sector, que se realizó entre el 22 y el 24 de febrero en Anaheim, California.

Las últimas tendencias de la industria en automatización del vuelo, construcción de

heliportos, manejo de la seguridad, capacitación y el factor humano en la operación y mantenimiento de helicópteros, fueron algunos de los temas abordados de esta última versión que, dada la crisis económica, mostró mayor austeridad que en años anteriores, en lo que a

presentación de nuevos modelos de aeronaves se refiere.

El Vicepresidente de Negocios del Área Aeronáutica de Cifco, Rubén Céspedes, el Director de EcoCopter, Fernando Kogan, y el Piloto Andrés Julio fueron los

representantes de nuestra compañía en este evento. Éste último participó en el curso "Helicopter pilot decision making", en el que se profundizó en los factores que más radicalmente inciden en la correcta toma de decisiones durante el vuelo.

Febrero 2010
La próxima Heli-Expo tendrá lugar en Houston, Texas

Aprendiendo de vuelo

El rotor de cola: un elemento fundamental en el diseño del helicóptero

El helicóptero es una aeronave sustentada por un conjunto de aspas giratorias, conocido como hélice o rotor. Existe un rotor principal, situado en la parte superior del aparato, y un rotor de cola, más pequeño y dispuesto verticalmente. Ambos se componen de varias palas o aspas aerodinámicas que giran en torno un eje o mástil.

Cuando el helicóptero está en el aire, tiende a dar vueltas sobre su eje vertical en sentido opuesto al giro del rotor principal. Para contrarrestar este efecto -llamado par o torque- opera el rotor de cola, que genera un empuje denominado efecto antipar o antitorque.

Tipos de rotor

Existen distintos tipos de rotor de cola. El **convencional** es un rotor pequeño, montado verticalmente en la cola, y que genera un empuje que contrarresta el par.

El **Fenestron** -también llamado fantail o rotor de ventana- es una hélice encerrada en la cola del helicóptero, que permite una mayor fuerza de rotación que un rotor convencional. Sus ventajas radican en su mayor seguridad -al estar más protegido- y un menor nivel de ruido.

Finalmente, existe el innovador sistema **NOTAR** (No tail rotor, no rotor de cola), que elimina la necesidad de rotor de cola en el helicóptero. Consiste en un ventilador montado en la parte trasera

del fuselaje, que logra el efecto antipar inyectando aire en el mástil. Tiene varias ventajas, entre ellas el menor ruido, menos carga de trabajo para el piloto y mayor seguridad; pero tiene mayor consumo y complejidad que un rotor

convencional y menos maniobrabilidad.

Independiente del tipo de rotor de cola, existen medidas de seguridad que deben respetarse en cada embarque y desembarque de pasajeros,

definidas mediante áreas de circulación alrededor de la aeronave (ver infografía).

Buscando operaciones cada vez más seguras, EcoCopter, instruye a sus pasajeros en charlas previas al vuelo, realizadas por los pilotos.

Zonas de seguridad en torno al helicóptero

1

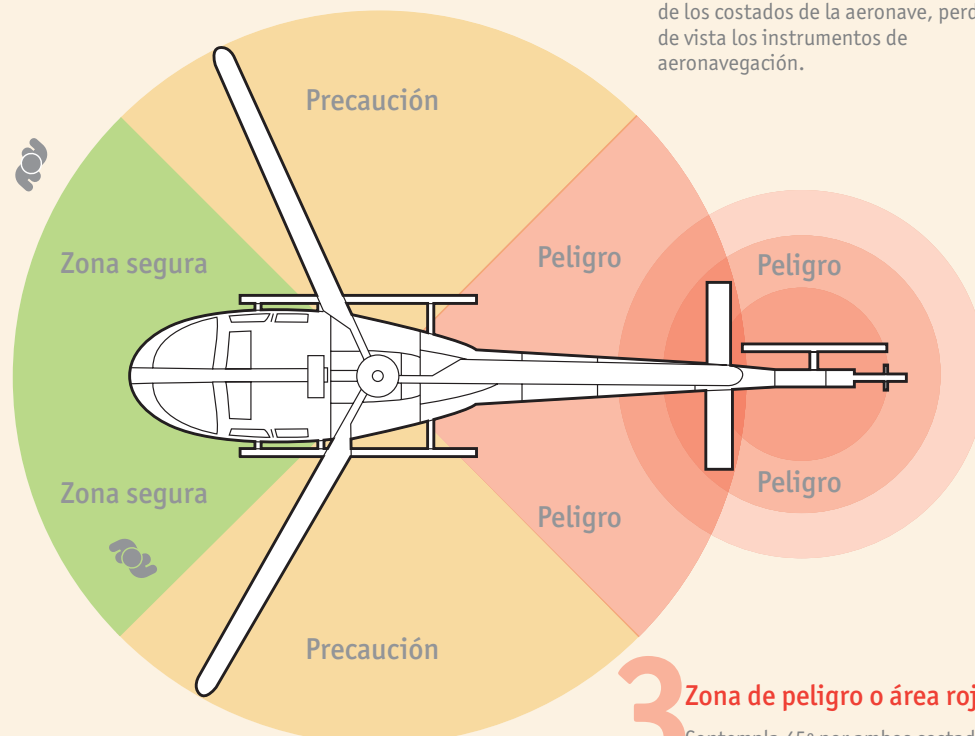
Zona segura o área verde.

Contempla un ángulo de 45° desde el eje longitudinal del helicóptero. Ésta es la mejor área para acercarse a un helicóptero, ya que permite al piloto mantener a la vista sobre todas las personas.

2

Zona de precaución o área amarilla

Contempla un ángulo desde los 45° a los 120° del eje longitudinal del helicóptero. Se considera de precaución porque para el embarque y desembarque de pasajeros el piloto debe desviar su atención a cada uno de los costados de la aeronave, perdiendo de vista los instrumentos de aeronavegación.



3

Zona de peligro o área roja

Contempla 45° por ambos costados de la aeronave y es el lugar prohibido para la circulación de pasajeros debido a la ubicación del rotor de cola, que gira a un número mayor de revoluciones que el rotor principal, lo que impide visualizarlo con claridad. Además, su posición con respecto al suelo suele ser baja, por lo que cualquier intento de circular por esa área implica riesgo.

Rally Dakar: Una experiencia límite en tierra y aire

Un total de 672 horas de vuelo cubrieron los helicópteros de EcoCopter durante la carrera.

Buenas dosis de adrenalina y gran esfuerzo físico y logístico fueron los principales ingredientes en la participación de los helicópteros chilenos en el Rally Dakar. La presencia de estas aeronaves fue el elemento básico de difusión y apoyo al evento, con helicópteros dotados de cámaras filmadoras, camillas de rescate, y ejerciendo la inspección, control y vigilancia de la agitada carrera.

Los helicópteros que acompañaron la carrera fueron aportados,

principalmente por EcoCopter -que actuó como líder y controló la operación- y el apoyo de aeronaves de las empresas INAER, SumaAir y Kípreos, lo que permitió disponer de una flota suficiente para cubrir todas las necesidades del servicio.

Ocho helicópteros, ocho pilotos, tres mecánicos, un ingeniero aeronáutico y una persona de apoyo en tierra estuvieron al servicio de A.S.O. (Amaury Sport Organisation), organizadora de esta carrera, que fue seguida por fanáticos en el mundo entero.

Todos ellos conformaron un equipo nacional, con un gran espíritu de



Gran profesionalismo y espíritu de cuerpo mostró el equipo de EcoCopter que estuvo al servicio del Rally Dakar 2009, por el desierto de Chile y Argentina.

cuerpo y profesionalismo. Cabe destacar además el entusiasmo que reinó entre todas las tripulaciones participantes

672 horas de vuelo en 25 días -con solo cuatro días en los que no se voló- cubrió nuestra misión. "Fue un trabajo muy exigente, porque significó mantener el ritmo de los competidores e ir a la par con ellos en la carrera; fue todo muy intenso", explica el gerente de Operaciones de EcoCopter, Francisco Díaz.

Los periodos de servicio fueron largos y demandantes para las tripulaciones, y no estuvieron exentos de dificultades. "Como

balance general, fue una gran experiencia, que dejó varias lecciones. A partir de ellas vamos a estudiar las medidas necesarias para perfeccionar nuestro apoyo, ya que los organizadores nos plantearon su interés por trabajar con nosotros nuevamente en el Rally 2010", señala el gerente general de EcoCopter, Alex Casasempere.

Más allá de los ajustes y de las negociaciones, el ejecutivo celebra la participación de EcoCopter y demás empresas en la carrera. "El Dakar está mostrando Chile al mundo y nosotros estamos siendo parte de eso con eficiencia y confiabilidad", concluye.

