

N° 127 - JUIN 2022

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS



AVEC LEURS MOTS
« Nous devons nous
préparer à des
engagements beaucoup
plus difficiles »
- Général Vallette d'Osia

EN OPÉRATION
Cinq ans de passion :
la marque ACH atteint
de nouveaux sommets

INSOLITE
Les sauveteurs
du ciel

Spécial défense : une gamme renouvelée



BABCOCK RÉCEPTIONNE LE PREMIER H160 DESTINÉ À LA MARINE FRANÇAISE

Le premier des six H160 destinés à la Marine française pour des missions de recherche et sauvetage en mer a été livré à Babcock qui va maintenant superviser l'intégration du système électro-optique (Euroflir 410) avant la mise en service de l'appareil courant 2022. Équipé d'un treuil et d'une cabine modulaire pouvant être adaptée à chaque mission, le H160 sera certifié pour l'utilisation de lunettes de vision nocturne, nécessaires aux opérations d'hélicoptère de nuit.

Ces six H160 seront exploités en attendant l'arrivée en 2025 du H160 Guépard commandé dans le cadre du programme d'Hélicoptère Interarmées Léger (HIL) de la DGA (Direction Générale de l'Armement). Ils seront entretenus et équipés au travers d'un partenariat entre Airbus Helicopters et Safran Helicopters Engines afin d'assurer un taux de disponibilité maximum et de garantir la continuité des missions SAR de la Marine sur les littoraux atlantiques et méditerranéens.

© Babcock

ALL NIPPON HELICOPTER SIGNE LE PREMIER CONTRAT HCARE DÉDIÉ À SON H160

All Nippon Helicopter (ANH) a signé un contrat PBH (Parts By Hour) HCare Smart de cinq ans avec Airbus Helicopters pour son premier H160. L'hélicoptère a été livré en décembre 2021 depuis le site d'Airbus à Kobe (Japon) où les pilotes sont actuellement formés et les équipements nécessaires pour le journalisme électronique sont installés avant la mise en service de l'appareil dans le courant de l'année. Le service personnalisé de gestion des matériels - HCare - garantit la livraison des pièces de rechange et des pièces réparées à un prix fixe par heure de vol. Le stock de pièces géré par Airbus permet au client d'optimiser sa gestion des stocks et de maîtriser ses coûts de maintenance.



Performant



© Vincent Thian

PLUS DE 20 000 HEURES DE VOL, RECORD POUR LES H225M DE L'ARMÉE MALAISIENNE

En service depuis 2012, les 12 H225M de la Royal Malaysian Air Force ont cumulé plus de 20 000 heures de vol, un record en Asie. Conçus pour les missions les plus exigeantes, ils ont participé à divers exercices et missions humanitaires, incluant des opérations de sauvetage lors d'inondations ou de secours d'urgence. Les pilotes de H225M des forces aériennes malaisiennes, qui ont respectivement effectué 2 000, 1 500, 1 000 et 500 heures de vol, ont reçu une distinction lors d'une cérémonie organisée en partenariat avec Airbus sur la base aérienne de Kuantan.



© Anthony Pecchi

BOOST TECHNOLOGIQUE POUR LES MONOMOTEURS

Un nouvel enregistreur de données de vol sera disponible en option sur le H125 à partir du dernier trimestre 2022, et un peu plus tard sur le H130. Renforcé et allégé, ce système permettra de récupérer toutes les informations nécessaires en cas d'incident. Un tout nouveau tableau de bord doté du nouvel écran de vol tactile Garmin G500H TXi est également disponible pour le H130. Ce nouveau cockpit offre aux pilotes une interface utilisateur sensiblement améliorée et réduit leur charge de travail tout en libérant un espace précieux sur le tableau de bord.

NOUVELLES ÉTAPES POUR CITYAIRBUS NEXTGEN ET L'UAM

Au cours des derniers mois, Airbus a franchi de nouvelles étapes pour faire de la mobilité aérienne urbaine (UAM) une réalité, avec le lancement de l'Air Mobility Initiative en Allemagne. Ce projet regroupe de grandes entreprises industrielles, des instituts de recherche et des communes qui collaboreront pour développer des projets de recherche visant à mettre en place la mobilité aérienne dans les villes et entre les villes. En Italie, un protocole d'accord a été signé avec ITA Airways afin d'étudier la création de services UAM sur mesure grâce à l'identification de cas d'utilisation stratégique avec pour objectif de développer des solutions de mobilité zéro émission. Ces nouvelles étapes font suite à la sélection de Spirit AeroSystems pour le développement de la voilure de CityAirbus NextGen, annoncée en mars.



©Alibus Helicopters & Productions Autrement Dit

Pionniers



© Jérôme Deluill



© Eric Raz

LES HÉLICOPTÈRES SMUH À L'HONNEUR AU SALON HELI-EXPO

L'adéquation des hélicoptères Airbus avec les missions SMUH a une nouvelle fois été mise en lumière au salon Heli-Expo de Dallas, où 22 commandes ont été enregistrées pour ce type d'opérations. STAT MedEvac a ouvert la voie avec une commande de 10 H135, suivi de Swiss Air-Rescue qui a signé pour neuf H145 et de Boston MedFlight qui a commandé le tout premier H145 à cinq pales exploité par un opérateur médical aux États-Unis. Au total, Airbus a enregistré 36 nouvelles commandes à fin mars : 11 H145, 12 H135 et 13 H125.

TEST DES CAPACITÉS DE DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE AUTONOMES EN MER DU VSR700

Airbus Helicopters a commencé à tester en mer les capacités de décollage et atterrissage autonomes du VSR700, un système aérien développé dans le cadre du programme SDAM (Système de Drone Aérien de la Marine), piloté par la Direction Générale de l'Armement (DGA) pour le compte de la Marine. Cette campagne d'essais en vol ouvre la voie à la démonstration en mer du VSR700 à bord d'une frégate de la Marine française.



DÉBUT DE L'ASSEMBLAGE FINAL POUR LE NH90 SEA TIGER ALLEMAND

L'assemblage final du NH90 Sea Tiger a débuté en avril sur le site d'Airbus Helicopters, à Donauwörth. Son premier vol prévu en 2023 sera suivi de vols de développement et de qualification à venir avant la première livraison planifiée en 2025. Il remplacera les hélicoptères Sea Lynx en service dans la Marine depuis les années 1980. Outre des missions de reconnaissance et de transport, le Sea Tiger est capable d'engager des cibles marines et sous-marines. À cet effet, il est doté d'un sonar de plongée, de bouées sonar passives, de torpilles et de missiles guidés.

08

PANORAMA

Nouvelles et événements d'Airbus Helicopters en chiffres

20

VIE DE LA GAMME

Tigre MkIII

22

PLEIN CIEL

Avec un taux de disponibilité élevé, le H160 sera prêt à mener des missions de recherche et de sauvetage à tout moment.

24

AVEC LEURS MOTS

H125 : servir les forces au service des citoyens

Les sauveteurs du ciel

09

DOSSIER

Spécial défense : une gamme renouvelée



© Anthony Pecchi

28

EN OPÉRATION

La marque ACH atteint de nouveaux sommets

30

SERVICES

Tech Reps : les fervents supporters des hélicoptères

32

INSOLITE

Ecocopter et bbosch se lancent dans le nettoyage haute pression au Chili

Directeur de la Communication : Yves Barillé (Directeur de la Publication), Rédacteur en chef : Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com), Responsable Photos : Jérôme Deulin, Traduction : Airbus Translation Services; Amplexor. Éditeur : because. **la nouvelle**. (Copyright Airbus Helicopters 2022, tous droits réservés). Le logo d'Airbus Helicopters et les noms de ses produits et services sont des marques déposées d'Airbus Helicopters.



Pensez-y et abonnez-vous pour recevoir Rotor Magazine directement dans votre boîte mail.

Cliquez ici



© Dianne Bond

Bruno Even, président d'Airbus Helicopters

« Les hélicoptères militaires effectuent des missions à multiples facettes, mais toujours cruciales »

Dans le contexte actuel, les solutions de défense revêtent une importance particulière et les hélicoptères d'Airbus contribuent à créer un monde plus sûr et plus uni. Les hélicoptères de combat engagés dans des batailles ou transportant des troupes en mission secrète sont souvent la première image qui nous vient à l'esprit, mais les hélicoptères utilisés par les forces armées du monde entier ont également pour mission de sauver la vie des civils. Les hélicoptères militaires effectuent des missions à multiples facettes, mais toujours cruciales. Qu'ils réalisent des opérations de recherche et sauvetage en mer ou des missions en zone de combat, nos opérateurs font face à d'innombrables défis et à des enjeux majeurs. Pour compléter sa gamme d'hélicoptères militaires, Airbus propose des versions militarisées de ses modèles civils qui démontrent leurs performances au quotidien dans les conditions les plus difficiles. Nous avons mis en place une stratégie pour moderniser l'ensemble de notre gamme. Nous développons et intégrons des technologies innovantes qui répondront aux besoins des clients et leur apporteront un avantage concurrentiel jusqu'à l'arrivée d'une nouvelle génération basée sur des technologies de rupture. Naturellement, un hélicoptère ne peut offrir un soutien que s'il est en mesure de voler pour pouvoir fournir l'appui attendu. C'est pourquoi nous devons sans cesse nous efforcer d'améliorer la disponibilité de notre flotte. Les mesures prises dans ce sens portent déjà leurs fruits, mais nous devons aller plus loin. Les armées nous font confiance et nous acceptons cette

responsabilité en proposant des contrats ambitieux basés sur la performance pour mettre en œuvre des améliorations rapides et efficaces. Si notre gamme d'hélicoptères civils est leader du marché, nous souhaitons mieux répondre aux attentes des clients militaires afin de fournir aux États les outils dont ils ont besoin pour protéger leurs citoyens, leurs valeurs et leurs infrastructures critiques. L'histoire nous a enseigné que la paix et la sécurité ne sont jamais acquises. L'industrie européenne est essentielle à la réalisation de l'ambition d'autonomie stratégique de l'Europe dans un monde instable. Pour lutter contre les nouvelles menaces, les gouvernements doivent continuer d'investir dans leurs capacités de défense. Dans un tel contexte, leurs forces armées doivent disposer d'équipements de pointe bien entretenus afin de jouer efficacement leur rôle en limitant au maximum les pertes humaines. Nous sommes conscients que les armées évoluent dans des écosystèmes complexes et que seule une approche personnalisée permettra de répondre à leurs besoins. C'est sur cette base que nous avons modernisé notre portefeuille avec le H160M, le H175M et l'évolution du Tigre MkIII. Les pilotes de nos hélicoptères, les soldats qui en dépendent et les populations qui bénéficient de leurs services vitaux méritent ce qu'il y a de mieux. C'est notre responsabilité de leur fournir les meilleurs services.

Plus d'infos sur www.airbus.com/Helicopters

Rejoignez-nous sur [facebook/AirbusHelicopters](https://www.facebook.com/AirbusHelicopters)

Suivez-nous sur [twitter/AirbusHeli](https://twitter.com/AirbusHeli)

Rejoignez-nous sur [linkedin/AirbusHelicopters](https://www.linkedin.com/company/airbus-helicopters)

Suivez-nous sur [youtube/AirbusHelicopters](https://www.youtube.com/AirbusHelicopters)

60

TIGRE

seront modernisés dans le cadre du contrat MkIII signé avec la France et l'Espagne.

30 000

largages de chaux en poudre sont effectués chaque année par les trois H125 de l'opérateur suédois Scandair Helicopter, afin de protéger les lacs de la région.

4 808 m

le nouveau H145 de la Sécurité Civile a atterri pour la première fois au sommet du mont Blanc. À l'issue des vols de qualification, il rejoindra la flotte Dragon.

1 400

hélicoptères sont en service dans 29 pays d'Amérique latine.

3 868

TECHNICIENS

ont été formés dans le monde en 2021.

2 000 heures de vol ont été réalisées par le H145 d'HeliOtago, au cours de ses deux premières années d'exploitation, pour des missions de services médicaux d'urgence héliportés (SMUH). L'appareil atteint un taux de déploiement de 100 % et un taux de disponibilité de 98 %.

10^e

anniversaire du site Airbus Helicopters à Kobe, au Japon, qui avec 100 opérateurs représente 52 % du marché civil et parapublic.

70^e

anniversaire pour l'opérateur SMUH Rega. Il dispose d'une flotte de huit hélicoptères Airbus.

2 877 300

c'est le nombre d'heures de vol cumulées par la flotte de H130.

1

LE PREMIER

H145 à cinq pales a été livré au Chili.

Environ 2 000

hélicoptères de l'ancienne gamme sont actuellement exploités par 750 clients dans le monde entier.

Le H125

est exploité à travers le monde dans 108 pays.

Spécial défense : une gamme renouvelée

Dans les opérations de combat comme dans les secours d'urgence effectués par les garde-côtes, les hélicoptères militaires jouent un rôle majeur aux quatre coins du monde. Confrontés à des défis nouveaux et en constante évolution, les opérateurs exigent des solutions innovantes. C'est pourquoi Airbus modernise et renouvelle sans cesse sa gamme militaire, en innovant.

Articles: Alexandre Marchand et Ben Peggie



© Anthony Pecchi



Plus de **2 600 hélicoptères militaires** Airbus sont déjà exploités par plus de 90 armées dans le monde entier.



Avec **551 503 heures de vol cumulées** en 2021, les hélicoptères jouent un rôle majeur dans la sécurité du monde.



Avec **5 800 livraisons** prévues au cours des dix prochaines années, **le marché des hélicoptères militaires** contribuera à créer un monde plus sûr.

« Nous devons nous préparer à des engagements beaucoup plus difficiles »

Commandant de l'Aviation légère de l'armée de Terre depuis 2019, le général Vallette d'Osia a sous sa responsabilité une flotte de près de 260 hélicoptères. Il expose les priorités de l'aviation militaire française en matière de développement pour les années à venir.



QUEL APPUI LES HÉLICOPTÈRES APPORTENT-ILS AUX MILITAIRES ?

GÉNÉRAL VALLETTE D'OSIA : Le commandant des opérations terrestres voit dans sa force aérienne de combat un moyen rapide de perturber l'ennemi. Elle peut, par exemple, lui permettre d'engager des forces de premier échelon et d'éviter leur destruction par un ennemi bien organisé tirant à distance. La principale qualité d'un hélicoptère de combat réside dans sa grande vitesse et dans sa capacité à créer la surprise. C'est une question particulièrement intéressante pour l'industrie. Dans les prochaines décennies, les affrontements se



dérouleront probablement sur un théâtre d'opérations transparent où les hélicoptères seront plus exposés.

QUELLE IMPORTANCE REVÊTIRA LE MUM-T (MANNED-UNMANNED TEAMING) POUR LES HÉLICOPTÈRES MILITAIRES ?

G. V. D'O. : Il ne fait aucun doute que la capacité MUM-T jouera un rôle important. Les hélicoptères dont nous disposons actuellement sont déjà en mesure de coopérer avec toutes les unités tactiques présentes sur le théâtre d'opérations. Ils apportent une réponse cohérente en matière de performance, de vitesse, d'endurance, de connectivité et de systèmes d'armes. Les avions de combat avec pilote resteront au centre du combat aérien au moins jusqu'en 2045, prêts à s'engager chaque fois que cela est nécessaire, conformément à la devise de l'ALAT : « De la terre, par le ciel. »

QUELLES SONT LES PRIORITÉS DE L'ARMÉE FRANÇAISE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ?

G. V. D'O. : Nous devons nous préparer à des engagements beaucoup plus difficiles contre des ennemis ayant un niveau de technologie comparable au nôtre. Pour vaincre un ennemi, il faut d'abord le respecter, ce qui implique d'améliorer nos capacités de combat aérien. Le remplacement en cours du Puma par le Caïman et, à partir de 2027, de la Gazelle par le H160M Guépard marque la fin de la génération précédente d'hélicoptères.

Le NH90 Caïman est éprouvé au combat dans des conditions difficiles et ses capacités peuvent être développées pour répondre aux futurs défis. Je suis convaincu qu'en 2025 il fera une avancée qualitative considérable en vue d'atteindre le standard des opérations menées dans des conditions de visibilité dégradée, ce qui nous permettra d'aller plus loin avec une sécurité accrue. La mise à niveau à mi-vie de notre flotte à partir de 2030 nous permettra également d'accéder pleinement aux combats collaboratifs et à l'interopérabilité avec les drones.

QUELLE IMPORTANCE LES OPÉRATEURS ACCORDENT-ILS À LA MAINTENANCE ?

G. V. D'O. : La maintenance joue un rôle de plus en plus fondamental pour les opérateurs en raison de la complexité accrue des appareils, mais elle peut cependant nous empêcher de disposer d'un nombre d'hélicoptères suffisant au bon endroit, au bon moment. Nous souhaitons gagner en agilité grâce à une gestion plus dynamique de nos appareils.



En réunissant au même endroit les personnes responsables des questions de maintenance au niveau de l'État et de l'industrie, nous obtenons aujourd'hui des améliorations remarquables en matière de disponibilité des hélicoptères.

COMMENT AIRBUS HELICOPTERS PEUT-IL APPORTER AUX ARMÉES UN SOUTIEN DÉCISIF DANS LES OPÉRATIONS CRITIQUES ?

G. V. D'O. : En complétant le sens tactique de nos dirigeants avec des appareils fiables et performants, les stratèges peuvent imaginer des manœuvres inattendues. Le H160M Guépard nous permettra d'améliorer sensiblement nos capacités d'infiltration et de reconnaissance afin de nous engager dans des opérations profondes. Il sera résilient, capable de se connecter à un réseau air-sol et interopérable avec des drones (MUM-T). Le H160M et le Tigre seront complémentaires. Le Tigre s'appuie sur une vaste expérience opérationnelle acquise lors de nombreux déploiements. Entre 2030 et 2050, nous obtiendrons avec la modernisation MkIII un hélicoptère éprouvé au combat avec une frappe supérieure, une capacité de tir longue portée et une intéressante capacité air-air modernisée grâce au Mistral 3. Il sera par ailleurs en mesure de collaborer et d'interopérer avec des drones.

1 : Le général Vallette d'Osia.

2 : Un Tigre apportant son appui à deux hélicoptères tactiques.

3 : Un soldat hélitreuillé à partir d'un Cougar français à l'aide du treuil.



Hélicoptères militaires : les solutions d'Airbus Helicopters pour aujourd'hui et pour demain

L'hélicoptère, machine complexe et par certains côtés fragile, s'est pourtant imposé dans toutes les armées modernes comme acteur majeur au combat. Il est plus que jamais indispensable aux militaires par sa capacité à s'affranchir du relief tout en restant au plus près du sol, au contact des troupes, notamment grâce à sa capacité au vol stationnaire.

Airbus Helicopters, leader mondial des hélicoptères civils, est déjà un acteur majeur du marché militaire. À l'avenir, l'entreprise a pour ambition de rester un partenaire stratégique des opérateurs militaires qui lui ont fait confiance et, pour cela, offre un panel d'appareils spécialisés ou civils, répondant aux besoins d'aujourd'hui et demain.

« Dans le cadre de l'opération Barkhane dans le Sahel, aucune opération conventionnelle ne se déclenche sans appui des hélicoptères d'évacuation sanitaire et d'attaque. Dans les opérations spéciales, la plupart des opérations sont héliportées » rappelle Patrick Bréthous, conseiller militaire du Président d'Airbus Helicopters. « Dans le domaine maritime, la présence de l'hélicoptère est tout aussi cruciale : aucune frégate ne part en mission dans le monde sans son hélicoptère embarqué. Les plots RESCO des Caracal sont quant à eux les anges gardiens de l'aviation de chasse. »

Ce qui est vrai aujourd'hui le sera sans doute encore demain, même si les engagements pourront se faire encore plus durs, contre des adversaires d'un haut niveau technologique.

UNE GAMME MODERNE ET DIVERSIFIÉE

Les solutions proposées par Airbus Helicopters s'appuient sur les bases éprouvées d'une gamme moderne et diversifiée. Les appareils spécialisés

conçus pour un emploi militaire, Tigre et Caïman NH90, sont complétés par des appareils militarisés, issus de la gamme commerciale : H225M, H145M, H160M et H175M.

La stratégie d'Airbus consiste à apporter de la valeur ajoutée aux opérateurs tout en continuant à intégrer des améliorations opérationnelles à sa gamme d'hélicoptères actuelle, dont le Tigre et le NH90, et en préparant les futures innovations de rupture. La rénovation à mi-vie de la flotte de NH90, à partir de 2030, permettra aussi d'accéder au combat collaboratif, à l'intégration dans l'espace de bataille numérisé et à l'interopérabilité avec les drones.

AVANCÉES TECHNOLOGIQUES

Depuis 2018, Airbus Helicopters a démontré sa capacité à faire évoluer de concert un hélicoptère et un drone tactique, et ce savoir-faire pourra être associé à terme à l'ensemble de la gamme. Cette interaction avec les drones, le « combat collaboratif » et l'intégration dans les réseaux de communication et de commandement feront également partie des points forts du H160M Guépard. « Il permettra de prendre l'ascendant sur l'adversaire jusqu'à l'arrivée de technologies de rupture d'ici à 20 ans. »

Parmi les ruptures attendues figure la furtivité, prise dans son acception la plus large, avec un contrôle étroit de la signature sonore, thermique ou même électromagnétique des appareils.

« Dans le même temps, les hélicoptères ne devront rien perdre de leur capacité à créer la surprise par leur manœuvrabilité et leur autonomie », explique Patrick Bréthous.

« À ce titre, des coopérations sont à l'étude au sein de groupes de travail de l'OTAN et de l'UE afin de préparer des solutions de relève post-2040 pour les appareils en service, et Airbus Helicopters y prend une part active. » Enfin, la maîtrise des coûts de possession sera aussi un facteur clé pour opérer un nombre important d'appareils, comme l'exigeront des engagements plus durs. « L'équation économique

« Le H160M permettra de prendre l'ascendant sur l'adversaire jusqu'à l'arrivée de technologies de rupture d'ici à 20 ans. »



1 : Le H160M Guépard est un élément majeur du programme d'hélicoptères militaires français.

2 : Patrick Bréthous, conseiller militaire du Président d'Airbus Helicopters

3 : Un groupe de soldats embarque dans un Cougar en plein cœur de l'hiver

Lancement en vue pour le H175M

La version militaire du H175 rejoindra bientôt la famille Airbus Helicopters, comblant ainsi une lacune importante dans la gamme de produits du constructeur et proposant une solution de remplacement vitale pour les flottes de Puma et Super Puma. Gilles Arnaud, Directeur du programme H175M, et Arnaud Roux, Operational Marketing Manager, nous révèle l'état d'avancement du programme.



« Nous disposons désormais d'une plateforme testée et éprouvée dans des conditions d'utilisation civiles exigeantes. »

Arnaud Roux,
H175M Operational Marketing Manager.



« Le H175M profitera de la vaste expérience acquise avec l'ensemble de notre gamme de produits militaires. »

Gilles Arnaud,
Directeur du programme H175M.

UNE CONCEPTION ÉPROUVÉE

« Lorsque j'ai rejoint Airbus Helicopters il y a deux ans, en tant que pilote du H175 et ancien pilote militaire de Puma et Super Puma, je ne comprenais pas pourquoi il n'y avait pas encore de version militaire du H175 », se souvient Arnaud Roux. « Cependant, l'attente a porté ses fruits puisque nous disposons désormais d'une plateforme testée et éprouvée dans des conditions d'utilisation civiles exigeantes. » Le H175 est actuellement exploité dans les conditions les plus difficiles. À l'heure actuelle, plus de 50 appareils sont en service, cumulant plus de 130 000 heures de vol. Sept d'entre eux ont effectué plus de 12 000 heures de vol dans le cadre de missions de service public, notamment des interventions de recherche et sauvetage comparables aux missions effectuées par les militaires. 26 autres sont exploités toute l'année dans l'environnement extrême de la mer du Nord. Dérivé d'une plateforme aussi robuste, le H175M apparaît comme une solution éprouvée aux risques limités. En effet, les seules modifications apportées à l'appareil sont le remplacement des composants chinois de la cellule par des composants européens.

UN NOUVEAU DÉPART

Bien qu'issu d'un programme existant, le H175M offre la possibilité d'aménager une nouvelle cabine militaire, et donc de l'adapter entièrement aux besoins spécifiques des clients. « L'autre point important toutefois, c'est que nous ne partons pas de zéro », indique Gilles Arnaud. « Le H175M profitera de la vaste expérience acquise avec l'ensemble de notre gamme de produits militaires, ce qui nous permettra d'avancer rapidement et intelligemment. » Le développement initial sera destiné au transport de troupes et aux missions des forces spéciales, et sera probablement suivi par une version maritime et de recherche et sauvetage au combat (CSAR). Doté de la plus grande capacité d'emport de carburant du marché grâce à un réservoir interne d'une capacité de plus de 2 t, le H175M affiche un impressionnant rayon d'action de près de 300 NM et une autonomie de près de six heures, sans nuire à la capacité de la cabine ni à la forme aérodynamique extérieure. Utilisé dans



1 Un H175M en vol.



2



3

des missions de service public et de recherche et sauvetage, le H175 dispose déjà de dispositifs d'aérocordage de descente rapide, d'un système électro-optique et d'une élingue qui seront naturellement intégrés à la version militaire. À cela seront ajoutés un système de guerre électronique et des mitrailleuses pouvant être actionnées depuis les fenêtres avant ou les portes latérales. Avec un volume de 12 m³, sa cabine sera la plus spacieuse du marché dans cette catégorie et sera donc parfaitement adaptée au transport de troupes. La conception ergonomique de l'intérieur permet de transporter 16 soldats assis

dos à dos sur des sièges pliables, tandis que les grandes portes leur permettent d'entrer et de sortir facilement et rapidement. L'appareil abrite également un espace fret de 2,3 m³ facilement accessible depuis la cabine, qui permet aux soldats de disposer de matériel supplémentaire essentiel sans avoir à quitter l'hélicoptère.

UN REMPLAÇANT IDÉAL POUR LE PUMA

Alors que le développement du produit se poursuit, le ministère britannique de la Défense qui souhaite remplacer sa flotte d'AS330 Puma a déjà fait part de son intérêt. Face à la concurrence, Arnaud Roux estime que le H175M se distingue par de nombreux facteurs convaincants : « Son avionique, la suite Helionix®, fera toute la différence. Elle est déjà plus avancée que la planche de bord tout écran standard et réduit encore la charge de travail du pilote. Autre détail important, tous les pilotes militaires britanniques apprennent à piloter le H135 ou le H145 avec Helionix®, ce qui permet de réduire la durée de formation et de consacrer davantage de temps aux entraînements opérationnels spécifiques et essentiels. »

« En matière de transport, un hélicoptère super-moyen peut par ailleurs accueillir confortablement entre 12 et 16 soldats pour des opérations spéciales, une unité de forces spéciales étant généralement composée de 8 à 12 commandos. D'un point de vue opérationnel, il est en effet plus judicieux de se rendre simultanément sur plusieurs sites distincts avec des unités d'hélicoptères plus petites. La nouvelle génération sera dotée d'une nouvelle avionique, de nouveaux équipements, d'un périmètre étendu, d'une capacité d'emport de carburant accrue (on n'a jamais trop de carburant pour des opérations militaires) et sera donc une option intéressante pour les armées qui souhaitent moderniser leurs flottes. »

Gilles Arnaud le confirme : « Une tendance claire se dessine : les opérateurs recherchent des plateformes plus légères, plus efficaces et moins chères à exploiter et à entretenir que les modèles plus grands. Le remplacement du Puma par le H175M va dans ce sens. La demande d'hélicoptères super-moyens est évaluée à 1 500 appareils au cours des 25 prochaines années. »

L'offre d'Airbus Helicopters présente un autre avantage de taille : si la proposition est acceptée



4

par le ministère britannique de la Défense, l'industrialisation du H175M sera effectuée sur le site Airbus de Broughton. Airbus UK serait ainsi amené à jouer un rôle majeur dans le programme, car une partie importante de l'assemblage, des essais, de la formation, de la maintenance et du support serait basée au Royaume-Uni, ce qui permettrait d'améliorer le service client, de réduire les coûts et de renforcer la présence d'Airbus sur le sol britannique. Outre les hélicoptères destinés à l'armée britannique, la chaîne d'assemblage final de Broughton assurerait la livraison de tous les H175M, générant d'importantes opportunités à l'exportation pour le Royaume-Uni tout en créant localement de nombreux emplois hautement qualifiés.

UN ALIGNEMENT DE PLANÈTES

Au vu de l'ampleur du marché et de l'intérêt d'un client de lancement, on pourrait penser que les planètes se sont alignées pour assurer

l'atterrissage en douceur du H175M. Rien de tout cela n'est toutefois dû au hasard, mais bien aux efforts menés pour anticiper les besoins des clients militaires et pour leur fournir des solutions efficaces en matière de défense et de sécurité. La connectivité étant amenée à gagner en importance sur les théâtres d'opérations de demain, les hélicoptères continueront à jouer un rôle essentiel dans l'écosystème militaire, en appui aux missions et aux opérations décisives.

Alliance optimale d'une plateforme éprouvée et d'une technologie de dernière génération, suffisamment flexible pour être adapté aux besoins spécifiques des opérateurs, le H175M est prêt à remplir ce rôle. Avec un programme officiellement lancé et un prototype du H175M en mesure de voler, Airbus Helicopters est bien placé pour répondre aux exigences du Royaume-Uni dont la décision est attendue en 2023.

2: Une plateforme éprouvée dans les missions les plus exigeantes du marché civil.

3: Le réservoir interne présente la plus grande capacité d'emport de carburant du marché, sans nuire à la capacité de la cabine ni à la forme aérodynamique de l'appareil.

4: Le H175M peut accueillir confortablement 16 soldats ou 12 commandos tout équipés.

Le soutien du NH90 se verticalise

Dans le cadre d'une évolution majeure du programme NH90, deux de ses plus grands opérateurs ont opté pour un contrat de soutien « vertical » innovant, visant à améliorer sensiblement la disponibilité de la flotte.

Pour les clients militaires, la conception, la production et la livraison d'un hélicoptère ne constituent qu'une partie du processus, car le soutien est essentiel à la réussite des missions. La Direction Générale de l'Armement et la Bundeswehr, qui exploitent respectivement 75 et 95 NH90 doivent pouvoir compter sur la disponibilité des appareils. C'est la raison pour laquelle elles ont signé un contrat de soutien NH90, conçu pour résoudre les nombreux problèmes qui affectent la flotte actuelle. L'accord transfère à NHIndustries la responsabilité d'une grande partie des tâches logistiques et de maintenance pendant cinq ans, ce qui permet aux armées de se concentrer sur leurs missions. « Cet accord a été élaboré avec soin en vue de fournir aux forces armées françaises et allemandes des services adaptés pour améliorer l'opérabilité, le prix et l'aptitude au service du NH90 », explique Nathalie Tarnaud-Laude, Présidente de NHIndustries.

RELEVER LE DÉFI

NHIndustries a toujours eu pour objectif d'optimiser la disponibilité du NH90. Avec ce nouvel accord, l'entreprise s'engage à assurer un flux continu de pièces aptes au vol vers la France et l'Allemagne sur la base d'un service à l'heure de vol. Elle gèrera ainsi les stocks

des pays partenaires et veillera à affecter les ressources nécessaires au bon déroulement des inspections et des entretiens programmés. Par ailleurs, divers services au catalogue peuvent être activés en fonction des besoins, soit par l'ensemble de la communauté, soit par un seul pays, afin de garantir une flexibilité maximale. Le contrat est basé sur les performances, ce qui prouve que l'impact positif est la priorité absolue. La possibilité d'étendre deux fois sa durée sur une période totale de cinq ans supplémentaires est une incitation à effectuer des améliorations rapides.

VERS UN SOUTIEN OPTIMAL

Cette verticalisation est au cœur du contrat de soutien global, très prisé des opérateurs militaires. Ce contrat unique qui remplace les

multiples contrats existants pour chaque flotte est un engagement global à long terme, qui confie à un seul maître d'œuvre le support complet de l'appareil, y compris la fourniture des pièces et la gestion logistique des stocks. Ces caractéristiques permettent d'assigner aux fabricants des objectifs de performance plus ambitieux à des coûts maîtrisés, avec des pénalités s'ils ne sont pas respectés. Plusieurs contrats verticaux ont d'ores et déjà été mis en place fin 2019 pour les flottes de Cougar et de Caracal de la DGA, dont la disponibilité a depuis été accrue de près de 10 %. Cette amélioration démontre l'efficacité de cette solution apte à fournir le niveau de service requis par les clients militaires qui exploitent leurs appareils dans des conditions particulièrement exigeantes.

AMÉLIORER LA DISPONIBILITÉ : UN OBJECTIF MAJEUR

Airbus Helicopters s'est fermement engagé à améliorer la disponibilité des flottes militaires à tous les niveaux de l'entreprise et Bruno Even, son président, s'y est même personnellement engagé auprès de tous les clients. Outre la verticalisation du soutien exigé par le ministère des Armées, la modification des processus internes et le déploiement d'outils de gestion innovants contribuent à améliorer la situation. En septembre 2021, la création d'un plateau Tigre rassemblant les fabricants et la Direction de la Maintenance Aéronautique (DMAé) a permis de mettre en place un dialogue ouvert et direct entre les différents acteurs. De nombreux efforts ont également été déployés au sein du groupe pour renforcer « l'esprit de défense » et la relation avec les utilisateurs. La disponibilité des flottes de Cougar, Caracal et Tigre s'est sensiblement améliorée et les efforts se poursuivent, notamment pour les Caïman.



© Patrick Heinz

1 : Vol en formation des NH90 français et allemands.

TIGRE MkIII

Le Tigre MkIII aiguise ses griffes

Agilité, survivabilité, précision et puissance de feu

Son agilité, son rayon d'action et sa performance hors pair, qui garantissent une supériorité inégalée sur les théâtres d'opérations, ont fait du Tigre un hélicoptère d'attaque incontournable. Grâce aux améliorations de la mise à niveau MkIII, le Tigre restera un fidèle partenaire dans les environnements militaires extrêmes des prochaines décennies.

Connecter le théâtre d'opération numérique



Modifier l'équilibre des puissances

Nouveaux missiles air-sol avec capacité man-in-the-loop



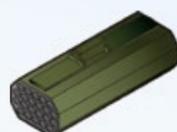
Nouveaux missiles air-air



Tourelle canon améliorée



Nouvelles roquettes à guidage laser



SYSTÈMES DE COMMUNICATION

- Radios
- Liaison avec les drones
- Satcom

ARMES

- Missiles air-sol
- Missiles air-air
- Mitrailleuses
- Roquettes
- Contre-mesures

CHAÎNE DE VISUALISATION

- EOS
- Casque

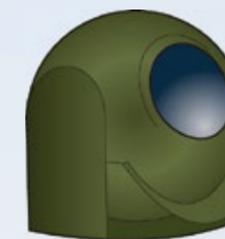
AVIONIQUE

- Suite avionique
- Système de gestion des données tactiques
- Système de gestion du champ de bataille

NAVIGATION

- Système synchronisé avec Galileo

Voir avant d'être vu



Interopérabilité améliorée grâce à la mise en réseau de l'appareil

Manned-Unmanned-Teaming pour **étendre le champ de vision sans être exposé**

Partage en temps réel des menaces, des données de mission et de la représentation de la situation grâce à une avionique numérique et à un nouveau système de gestion du champ de bataille

Une gamme complète d'armements de dernière génération (missiles air-sol et air-air, roquettes à guidage laser, mitrailleuses)

Système de visée grâce à des capteurs et des casques haute performance

Intégration des dernières **capacités de détection et d'identification**

Charge de travail de l'équipage réduite grâce à la nouvelle avionique numérique de pointe et aux cinq écrans couleur 10"

Avec un taux de disponibilité élevé, le H160 sera prêt à mener des missions de recherche et de sauvetage à tout moment.

H125 : SERVIR LES FORCES AU SERVICE DES CITOYENS

On perçoit un changement de paradigme de plus en plus net dans les opérations des forces armées, de la police et des agences gouvernementales du monde entier.

Les hélicoptères sont désormais davantage déployés au service du grand public que dans toute autre mission. C'est notamment le cas au Chili, où les appareils de la Marine sont utilisés pour protéger les populations vivant sur le littoral ou pour prendre soin du milieu aquatique.

Article : Renata Ahumada. Photos : ©Chilean Navy (Armada de Chile)

Le Chili possède plus de 4 300 km de côtes, sans compter le Territoire chilien de l'Antarctique, ce qui l'oblige à effectuer de nombreuses missions pour que les habitants puissent profiter des plages en toute sécurité. La Marine chilienne réalise des missions de recherche et sauvetage, protège les biens nationaux et assure la sécurité maritime de manière générale. En décembre 2020, la Marine chilienne a réceptionné le premier de cinq H125 commandés dans le cadre du projet « Gaviota ». Ce dernier vise à moderniser la flotte de l'escadron HU-1, qui assure notamment la formation des pilotes, des équipages et des opérateurs de maintenance des unités navales amenées à exploiter ces appareils. L'année dernière, deux appareils supplémentaires ont été livrés, ce qui a permis à la Marine d'effectuer ses premières missions au cours de l'été 2021/2022 : un jalon important pour l'aéronavale chilienne.

PROTÉGER LES CÔTES EN ÉTÉ

À la fin de l'été, qui s'étend au Chili du 15 décembre au 15 mars, les H125 avaient cumulé près de 260 heures de vol. « Au cours de cette période, nous avons réalisé 18 opérations de sauvetage, principalement sur les plages de La Serena, San Antonio et Valparaíso.

« Nous effectuons désormais des évacuations sanitaires, ce qui n'était pas possible jusqu'ici. »

Commandant Ignacio Gamboa Muñoz

Nous avons également effectué des patrouilles préventives, qui sont essentielles pour protéger les vies humaines », déclare Ignacio Gamboa Muñoz, Commandant de l'escadron HU-1.

« Le H125 dispose d'une formidable puissance qui facilite notre travail sur la côte et nous permet d'effectuer des vols stationnaires pour surveiller les baigneurs qui se mettent en danger, face à des vents de sud-ouest soufflant à 30 ou 40 km/h. Grâce à son rotor arrière, cet appareil est par ailleurs très stable », indique le Commandant Gamboa Muñoz.

« Nous avons bénéficié, pour tous ces sauvetages, d'un hélicoptère plus rapide que ceux que nous exploitions auparavant. De plus, nous avons l'avantage de pouvoir voler portes ouvertes et atteindre 130 nœuds, contre 90 précédemment. Nous sommes donc 30 % plus rapides pour atteindre le lieu de l'urgence. » En matière de disponibilité des appareils, la Marine se déclare très satisfaite de ne pas être obligée de se poser entre les missions, car cela améliore la rapidité de ses interventions d'urgence.

DE NOUVELLES MISSIONS

Au cours de ces derniers mois, les H125 sont intervenus dans les régions de Coquimbo et de Valparaíso, et grâce à leur capacité d'emport, ils ont étendu leurs missions au-delà des secours d'urgence : « Nous effectuons désormais des évacuations sanitaires, ce qui n'était pas possible jusqu'ici. Auparavant, nous pouvions soulever 200 kg, aujourd'hui nous soulevons entre 600 et 800 kg, ce qui facilite ce type de manœuvres et réduit les délais », précise le Commandant Gamboa Muñoz. Au cours de l'année, l'équipe de la Marine assurera la formation au H125 et effectuera, entre autres, des missions de soutien au profit des communautés des îles de Juan Fernandez, de San Felix et de Pâques.



1 : La Marine chilienne utilise ses H125 pour protéger la population de son littoral.

2 : Des plongeurs utilisent le treuil du H125.

3 : La possibilité de voler portes ouvertes permet au H125 d'atteindre plus rapidement les lieux d'urgence.

ALLEMAGNE

LES SAUVETEURS DU CIEL

Depuis près de 50 ans, les équipages de DRF Luftrettung viennent au secours des personnes en détresse grâce aux hélicoptères d'Airbus. Depuis un an, le nouveau H145 à cinq pales intervient également dans les opérations de sauvetage. Rotor a demandé à Simon Lehrich, pilote et chef de flotte pour la région Ouest de l'opérateur DRF Luftrettung, ce qu'il pensait de la nouvelle version du H145.

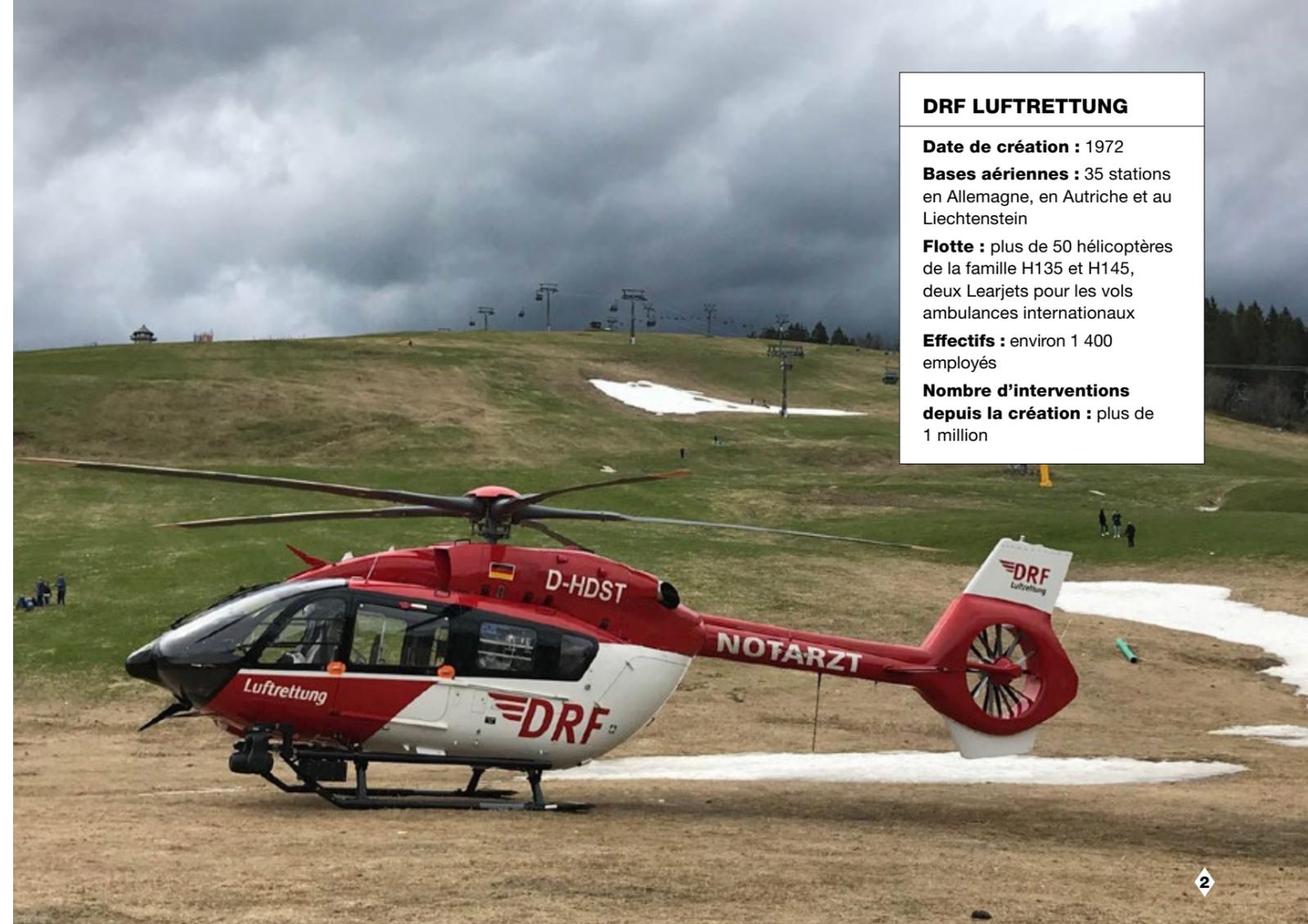
Article: Jörg Michel. Photos : ©DRF Luftrettung



DRF Luftrettung a réceptionné fin 2020 le premier de quinze H145 à cinq pales commandés. Début 2021, l'opérateur a pris possession du tout premier H145 rétrofité de la version quatre pales à la version cinq pales. Ayant déjà piloté les deux versions précédentes de l'EC145 et du H145 à quatre pales. Simon Lehrich est l'un des premiers pilotes de l'organisme allemand de sauvetage aérien à avoir pris les commandes de l'appareil. « Dès le premier vol, j'ai été conquis par le nouveau H145 », indique Simon Lehrich. « J'avais presque l'impression d'être dans un vaisseau spatial, sans aucune vibration. Toutes les personnes qui ont volé avec cet hélicoptère sont enthousiastes. »

UN APPAREIL POLYVALENT

L'année dernière, Simon Lehrich et ses collègues ont effectué de nombreuses missions avec le nouveau H145. Toutes avaient un objectif commun : porter secours aux personnes en détresse et leur apporter des soins le plus rapidement possible. « L'une de nos interventions nous a conduits au sommet du Feldberg, la plus haute montagne de la région », se souvient Simon Lehrich. « Alors qu'il y faisait de la luge avec son fils, un père a fait une chute si grave qu'il avait besoin de soins d'urgence sur place et d'un transfert rapide vers un hôpital. Après avoir effectué tous les préparatifs sur le lieu de l'accident, nous avons transporté le patient rapidement et en douceur vers l'hôpital universitaire de Fribourg. Un transport en ambulance terrestre aurait certainement duré 30 minutes de plus. » L'organisme utilise



DRF LUFTRETTUNG

Date de création : 1972

Bases aériennes : 35 stations en Allemagne, en Autriche et au Liechtenstein

Flotte : plus de 50 hélicoptères de la famille H135 et H145, deux Learjets pour les vols ambulances internationaux

Effectifs : environ 1 400 employés

Nombre d'interventions depuis la création : plus de 1 million

également la dernière version du H145 pour les transferts inter-hospitaliers. « Un patient souffrant de dissection aortique devait être transporté de Tuttlingen vers l'hôpital universitaire de Fribourg. La trajectoire de vol nous a fait survoler la Forêt-Noire dans des conditions météorologiques très défavorables. Grâce au H145 à cinq pales, nous avons cependant pu transporter le patient rapidement et sans heurt vers la clinique spécialisée, où il a pu être pris en charge. »

CHARGE UTILE ACCRUE ET CONNECTIVITÉ AMÉLIORÉE

Les hélicoptères de DRF Luftrettung sont dotés d'équipements spéciaux adaptés à différents types de missions. Dans ce contexte, la charge utile accrue offerte par le H145 à cinq pales est un atout : « Grâce à ces 150 kg supplémentaires, nous avons toujours le bon équipement à bord »,

explique Lehrich. « Nous disposons, par exemple, d'un respirateur artificiel lourd qui est utilisé par le médecin pour les réanimations d'urgence ». Les hélicoptères peuvent également être aménagés pour transporter des enfants. Pour ce type d'intervention, le H145 est équipé d'un incubateur de transport géré par une équipe spécialisée, ce qui permet le transfert stable des enfants en bas âge et des prématurés. Les nouvelles technologies facilitent en outre la maintenance : « Après la mission, les données UMS* de l'hélicoptère sont directement transmises à notre système par une liaison Wi-Fi. Il est ainsi possible d'identifier à temps les opérations de maintenance nécessaires, de mieux les planifier et de réduire au maximum les temps d'immobilisation. »

*Usage Monitoring Systems : systèmes de surveillance de l'hélicoptère

1 : Simon Lehrich, pilote et gestionnaire de flotte, devant le H145 à cinq pales.

2 : DRF Luftrettung utilise ses H145 à cinq pales dans ses missions de secours d'urgence.

1

CINQ ANS DE PASSION : LA MARQUE ACH ATTEINT DE NOUVEAUX SOMMETS

© Marco Jumper

Il y a cinq ans, Airbus Helicopters lançait Airbus Corporate Helicopters (ACH), une nouvelle plateforme destinée à l'aviation privée et d'affaires (PBA). Aficionados de la marque, les clients brésiliens qui ont un goût prononcé pour les hélicoptères dans un environnement propice aux voilures tournantes ont largement contribué au succès d'ACH dans la région.

Article: Heather Couthaud

Éléphants, discrets et insaisissables, ils sont l'expression du bon goût dans l'univers des voilures tournantes. Les hélicoptères privés et d'affaires peuvent être aperçus survolant les métropoles, décollant depuis des yachts à l'ancre ou volant au-dessus d'une hélisurface située sur un toit. Depuis son lancement au salon EBACE en 2017 comme pendant de l'Airbus Corporate Jets (ACJ), la marque ACH s'est imposée sur le segment PBA. Grâce à des prises de commandes annuelles en hausse constante, de 53 unités en 2017 à 103 appareils en 2021, ACH a augmenté sa part de marché de plus de 20 %, aussi bien en volume qu'en valeur. Cette période a été marquée par le

lancement de la version très prisée ACH130 Aston Martin Edition en 2020 et par la mise en service du ACH145 à cinq pales en 2021. La livraison du premier ACH160 est, quant à elle, prévue en 2022. En 2021, l'aviation privée et d'affaires est apparue comme le segment le plus résilient du marché civil. Avec plus de 2 000 appareils, ACH représente plus de 15 % de la flotte d'hélicoptères Airbus en service dans le monde. Un constat qui n'a rien d'étonnant : axée sur l'exclusivité, la qualité et le confort et soucieuse d'offrir à ses clients une expérience unique de bout en bout, soutenue par un réseau de centres de service entièrement détenus par le



2

© Eric Raz Imagin'R



3

© Eric Raz Imagin'R

constructeur, la philosophie d'ACH transparaît dans tous les attributs de la marque.

LA SPÉCIFICITÉ BRÉSILIENNE

C'est d'autant plus vrai au Brésil, où la moitié des 1 300 hélicoptères à turbine du pays sont affectés à l'aviation privée et d'affaires. Depuis son lancement, ACH a considérablement étendu sa part de marché, qui est passé de 40 % il y a cinq ans à plus de 70 % aujourd'hui sur le segment PBA. São Paulo est l'illustration parfaite de la prédominance d'ACH au

1: L'ACH130 a ouvert la voie au succès de la marque au Brésil.

2: Un ACH145 en vol.

3: L'ACH160 sera livré en 2022.

L'OFFRE D'ACH

Nous proposons trois intérieurs distincts : **ACH Line** est le concept de base avec ses lignes épurées et son élégance sobre. **ACH Exclusive** s'adresse aux clients qui souhaitent un intérieur plus raffiné. Enfin, **ACH Edition** propose une sélection de collaborations spéciales avec des designers de renommée internationale et des marques de luxe. Toutes les lignes sont personnalisables, ce qui offre aux clients des possibilités infinies. Preuve s'il en est qu'un hélicoptère ACH peut vraiment satisfaire tous les désirs de l'aviation privée et d'affaires.

Brésil. Deux cents hélisurfaces situées sur les toits desservent la métropole effervescente, permettant aux 400 hélicoptères opérant dans le Grand São Paulo d'atterrir facilement. Les couloirs d'hélicoptères sont intégrés dans l'espace aérien de la plus grande mégapole brésilienne, où l'engorgement et les risques routiers ont rendu les trajets en hélicoptère non seulement désirables, mais souvent essentiels. Si les monomoteurs ACH125 et ACH130 avaient éveillé l'intérêt des Brésiliens pour les hélicoptères d'affaires, celui-ci s'est décuplé lorsque le bimoteur léger ACH145 a commencé à remplacer les flottes vieillissantes. En 2018, le Customer Centre d'Airbus Helicopters Helibras a livré le premier ACH145 Line au client brésilien Bodepan Empreendimentos Agropecuários e Imobiliários. Cette année, il a livré à l'opérateur Air Jet Taxi Aéreo Ltda deux nouveaux ACH145 dans une configuration locale sur mesure destinée à des vols privés.

LES DÉTAILS QUI FONT LA DIFFÉRENCE

ACH peut se targuer d'une organisation unique, découlant de la décision initiale de créer une entité spécifique qui lui permet de mieux comprendre le mode de vie de ses clients. « Le service commercial a été extrêmement attentif à nos besoins, poli et réaliste concernant les chiffres présentés. Les affaires ont prospéré sans trop d'efforts », explique Deived Pegoraro, Directeur de Grupo Pegoraro, l'un des principaux distributeurs du Brésil, basé à Santa Catarina. L'entreprise a exploité un EC130 B4 pendant 12 ans avant d'acquérir un ACH130. « Nous sommes très satisfaits », déclare José Montanaro, responsable des aéronefs chez Sete Cravos Ltda., qui possède un ACH145 Line livré mi-2020. « Le service est excellent et l'appareil un pur plaisir. »



© Edith Laurent



1 La force du travail en équipe

« Lorsque j'étais dans l'armée, j'ai travaillé avec plusieurs représentants techniques et j'ai pu constater l'utilité et l'efficacité de cette assistance technique du point de vue des militaires, ainsi que l'efficacité de cette interface entre l'opérateur et le back-office industriel. Le professionnalisme des personnes que j'ai rencontrées a renforcé ma motivation. Les tâches d'un représentant technique sont passionnantes et enrichissantes. Elles nous mettent en relation avec des personnes de tous horizons. Mais c'est également un travail exigeant, parce qu'il faut être flexible, réactif et disponible pour pouvoir s'adapter rapidement aux diverses situations et méthodes de travail de chaque opérateur. J'ai effectué plusieurs missions longues (dont l'une a duré plusieurs années) sur le Super Puma et le NH90 avec des opérateurs militaires en France et à l'étranger. Aujourd'hui, la technologie nous permet de rester connectés en permanence avec le siège de l'entreprise, quel que soit l'endroit où nous nous trouvons. C'est une aide considérable, car si le représentant technique est souvent seul sur le site du client, il sait qu'il peut toujours compter sur le soutien des spécialistes du back-office. »

Edith Laurent

2 Au service du client

« Dans notre travail, nous sommes tous les jours confrontés à des défis qui peuvent être stressants, mais travailler en équipe pour résoudre des problèmes et aider nos clients procure aussi des satisfactions parfois difficiles à expliquer. C'est un bonheur inexprimable de pouvoir aider les autres, même si dans notre métier ce bonheur peut paraître éphémère, car notre quotidien est une succession de problèmes techniques ! Je travaille pour Airbus Helicopters en Amérique latine depuis près de 25 ans. J'étais très fier de rejoindre l'entreprise qui fabriquait les appareils que j'admirais tant. Notre métier s'est profondément transformé au cours des dernières années. Grâce aux outils numériques, nous avons un contact direct avec les experts de l'entreprise et avec nos clients, qui bénéficient désormais d'un soutien plus rapide et plus efficace. Dans le même temps, la disponibilité sans faille qu'ils attendent fait peser une énorme pression sur nos épaules ! »

Gabriel Gérez

3 Apprendre autant que possible

« J'ai rejoint l'équipe Qualité et Sécurité d'Airbus Helicopters aux Philippines en 2015. Dans ce service, nous avons effectué et documenté des réparations prioritaires pour un client. Le rôle que j'ai joué dans cette mission, de même que mes compétences techniques et ma conscience professionnelle, ont convaincu la direction d'Airbus Helicopters aux Philippines que j'avais le profil idéal pour devenir représentant technique. Je travaille avec divers opérateurs d'hélicoptères légers et moyens, aussi bien des entreprises commerciales privées que des opérateurs publics. Ce que je préfère dans mon métier, c'est trouver une solution qui permette à un hélicoptère de reprendre ses opérations en toute sécurité. Surtout lorsqu'il s'agit d'une réparation pouvant être effectuée localement sans que l'appareil ait besoin d'être envoyé ailleurs. Lorsque j'ai essayé de percer dans le secteur, j'ai cherché à apprendre tout ce que je pouvais. La plupart des gens ont tendance à considérer l'aviation ou l'industrie aéronautique comme un domaine réservé aux personnes financièrement privilégiées, aux casse-cou ou aux hommes. Airbus m'a prouvé qu'il n'en est rien et que ce secteur a de multiples facettes. »

Tasha Palugod

Tech Reps : les fervents supporters des hélicoptères

La satisfaction client dépend en grande partie de la disponibilité des hélicoptères. Interlocuteurs privilégiés des opérateurs à travers le monde, les représentants techniques d'Airbus Helicopters jouent un rôle essentiel dans la recherche de solutions et la résolution des problèmes, et permettent ainsi aux clients d'utiliser leurs hélicoptères dans toutes leurs missions critiques.

Article : Alexandre Marchand



1

CHILI

ECOCOPTER ET BBOSCH SE LANCENT DANS LE NETTOYAGE HAUTE PRESSION

Une méthode novatrice de lavage des isolateurs électriques est actuellement déployée à travers le Chili avec des H125.

Article: Ben Peggie. Photos: ©Ecocopter

L'opérateur chilien Ecocopter s'est associé à bbosch, une entreprise de premier plan dans le développement énergétique et l'industrie métallurgique du Chili, afin d'optimiser le nettoyage des isolateurs électriques du pays. Grâce aux hélicoptères, l'entreprise peut accéder plus rapidement aux lignes électriques de haute et moyenne tension, quel que soit l'endroit où elles sont implantées. Ce système de lavage consomme entre 60 % et 85 % moins d'eau et est, selon les estimations, 500 % plus efficace

que la méthode terrestre traditionnelle, ce qui permet de réaliser des économies substantielles. Cette technique, employée pour la première fois en Amérique latine, permettra d'améliorer sensiblement l'efficacité du nettoyage des quelque 35 500 km de lignes électriques déployées sur 3 100 km au Chili.

UN NETTOYAGE OPTIMISÉ

Une fois installé dans l'hélicoptère, le système de lavage est commandé par un opérateur situé sur l'un des côtés de l'appareil. Le réservoir est rempli

d'eau déminéralisée et l'hélicoptère s'approche des lignes haute tension. À son arrivée, il se positionne sur un côté du pylône et les chaînes sont lavées à l'aide d'une tourelle qui projette de l'eau pressurisée sur l'isolateur afin d'éliminer la saleté et les résidus accumulés par le passage du temps, mais également par la pollution et la salinité, notamment dans le nord du Chili. Le système électrique national du Chili regroupe les installations de production, de transmission et de distribution d'électricité qui s'étendent de l'Arica Parinacota à Los Lagos. L'objectif est de maintenir les chaînes d'isolation dans un état de propreté optimal sur l'ensemble du réseau afin d'éviter les coupures d'électricité.

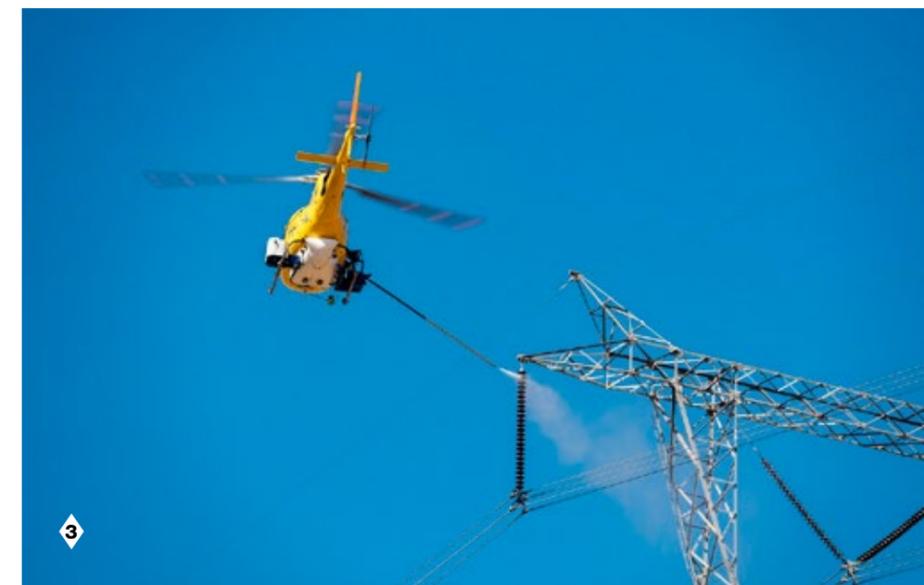
TOUJOURS LE BON CHOIX

Cette mission n'est peut-être pas celle que l'on associe immédiatement aux hélicoptères, mais elle illustre parfaitement la polyvalence du H125, qui effectue régulièrement des opérations aussi diverses que le levage de charges, la lutte contre les incendies, l'épandage aérien, le relevé géologique, l'étude de la faune sauvage, les activités liées à l'agriculture, etc. Une polyvalence renforcée par la rentabilité et la performance exceptionnelle de l'appareil. Rapide, maniable et doté d'une puissance et d'une capacité suffisantes pour supporter le poids nécessaire, il a prouvé à maintes reprises qu'il était l'hélicoptère idéal pour le travail aérien. Pour des opérateurs tels qu'Ecocopter, cette adaptabilité est extrêmement importante. Comme l'explique José Tomas Diaz, responsable du développement commercial de l'entreprise, « nous proposons à nos clients une vaste gamme de services, nous avons donc besoin d'un hélicoptère suffisamment polyvalent pour les effectuer avec une performance de haut niveau. Notre flotte de H125 nous est indispensable, car elle fournit constamment d'excellents résultats. » À l'occasion de cette annonce, Jérôme Ronssin, Head of Airbus Helicopters Cono Sur, a déclaré : « Ce type de mission permet d'éviter les coupures de courant susceptibles d'affecter la population du Chili et constitue un élément important de l'infrastructure énergétique du pays. Nous sommes fiers que les H125 d'Ecocopter soient considérés comme le moyen le plus efficace et le plus durable de réaliser cette mission. »



2

1 : Grâce à sa polyvalence, le H125 peut être configuré rapidement pour différents types de missions, comme le nettoyage haute pression.
2 & 3 : Le H125 d'Ecocopter effectuant le nettoyage des isolateurs électriques en vol.



3

L'INITIATIVE VUELO LIMPIO

Ecocopter est engagé dans l'initiative « Vol propre » lancée par l'Agence de l'énergie durable (AgenciaSE) en coopération avec le Conseil de l'aviation civile (Junta de Aeronáutica Civil, JAC) du ministère des Transports et des Télécommunications. « Vuelo Limpio » est une initiative chilienne qui réunit les compagnies aériennes et les opérateurs du pays afin de promouvoir les bonnes pratiques en matière de gestion de l'énergie pour réduire la consommation énergétique et contribuer ainsi à la protection de l'environnement.

CHAQUE
APPEL
EST
UN
APPEL
À
L'ACTION



Lorsque les forces armées sont appelées en intervention, les troupes risquent leurs vies. C'est pourquoi elles ont besoin d'un hélicoptère fiable, capable de réaliser la mission, quels que soient le temps ou les conditions. Polyvalent et équipé d'un système de pilotage automatique de référence, le H225M est doté d'une avionique de pointe qui fait de lui l'hélicoptère longue distance par excellence. Le risque et le danger ne disparaîtront jamais et lorsqu'il est temps de passer à l'action, le H225M répond présent pour préserver la beauté et la sécurité du monde.

AIRBUS