

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

AVEC LEURS MOTS
H125 texan :
la puissance
au service
de la nature

AVEC LEURS MOTS
Le H145 à cinq pales
se pose en Afrique
de l'Ouest

INSOLITE
A400M/H225M :
le duo gagnant

Au service
de l'extrême :
les hélicoptères au
cœur de l'urgence

26
PLEIN CIEL

Golden hour;
Golden Gate.

28
PROFILS

Milestone :
une stratégie payante

30
AVEC
LEURS MOTS

H125 texan :
la puissance
au service
de la nature

04

DOSSIER

Au service
de l'extrême :
les hélicoptères
au cœur
de l'urgence



32
AVEC
LEURS MOTS

Le H145 à cinq pales
se pose en Afrique
de l'Ouest

34
INSOLITE

A400M/H225M :
le duo gagnant

Directrice de la Communication : Jennifer Newlands. **Rédacteur en chef :** Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com). **Responsable Photos :** Jérôme Deulin. **Crédit photo :** Dianne Bond; Ned Dawson ; Amélie Laurin ; Camille Moirenc ; Anthony Pecchi ; Eric Raz ; Cara Irina Wagner ; Droits Réservés. **Traduction :** Leinhaeuser Language Services GmbH. **Éditeur :** la nouvelle. (Copyright Airbus Helicopters 2024, tous droits réservés). Le logo d'Airbus Helicopters et les noms de ses produits et services sont des marques déposées d'Airbus Helicopters.



**Abonnez-vous
pour recevoir
la version numérique
de Rotor Magazine
directement par mail.**

Abonnez-vous



Bruno Even, Président d'Airbus Helicopters

« Un rôle vital, des premiers secours
à la dernière ligne de défense. »

En ces temps troublés, marqués par l'intensification des tensions géopolitiques et la multiplication des catastrophes naturelles, les hélicoptères s'avèrent plus que jamais indispensables. Leur polyvalence, leur agilité et leur capacité à sauver des vies en font des atouts primordiaux pour répondre aux crises climatiques comme aux enjeux de défense. Nous sommes convaincus que nos hélicoptères et nos drones sont amenés à devenir des multiplicateurs de force, qui accompagneront les gouvernements du monde entier dans la résolution de ces défis majeurs. Diverses opérations récentes, comme les missions du Super Puma à Mayotte après le passage du cyclone Chido (secours, transport d'aide humanitaire et remise en état des infrastructures) ou le déploiement du NH90 par l'armée espagnole lors des terribles inondations qui ont touché le pays, l'ont parfaitement démontré. Face à l'évolution des menaces, nos solutions doivent s'adapter. Nos innovations dans le domaine

de la coopération entre hélicoptères et drones illustrent cette démarche et apportent des avantages majeurs aux opérateurs civils, parapublics et militaires. Cette polyvalence est mise à profit dans de nombreux secteurs. Ainsi, le Texas Parks and Wildlife Department utilise le H125 dans la lutte contre les incendies et un large éventail d'autres missions tandis que les acteurs du secteur de l'énergie offshore déploient le H145 à cinq pales en Côte d'Ivoire. Nous sommes également fiers de voir une société de leasing de premier plan comme Milestone Aviation reconnaître la valeur de nos produits multi-missions. Quand ces partenaires partagent leur expérience, nous sommes à l'écoute de leurs retours. Malgré les défis à venir, nos opérateurs continueront d'utiliser quotidiennement leurs hélicoptères au service des populations du monde entier. C'est pourquoi nous nous engageons à soutenir ces plateformes indispensables tout en développant des solutions innovantes qui optimisent leurs missions essentielles.

Pour plus information
www.airbus.com/Helicopters

Rejoignez-nous sur
facebook/AirbusHelicopters

Suivez-nous sur
twitter/AirbusHeli

Rejoignez-nous sur
linkedin/AirbusHelicopters

Rejoignez-nous sur
youtube/AirbusHelicopters

A photograph showing a white and red helicopter landing in a field. In the foreground, several firefighters in yellow and black gear are visible, some with backpacks. The background shows a hilly, dry landscape under a cloudy sky.

Au service de l'extrême : les hélicoptères au cœur de l'urgence

Lorsqu'une crise soudaine exige une intervention immédiate et des moyens polyvalents, l'hélicoptère est toujours prêt à relever le défi. Ce dossier examine le rôle essentiel que jouent les hélicoptères Airbus dans la conduite d'opérations militaires complexes et la gestion des catastrophes naturelles. Capables d'être déployés rapidement et d'évoluer dans les environnements les plus hostiles, ils sont indispensables lorsque des vies sont en danger.

Cette série d'articles met en lumière les exploits des voilures tournantes qui, des interventions stratégiques à l'aide humanitaire d'urgence, repoussent sans cesse les limites pour soutenir les équipes de secours dans les situations les plus critiques.

Articles : Belén Morant et Ben Peggie

« Rien ne peut remplacer les hélicoptères dans les interventions vitales »

Olivier Michalon, Head of Global Business au sein d'Airbus Helicopters, explique l'importance des hélicoptères face à l'instabilité mondiale grandissante et à la multiplication des urgences humanitaires.



COMMENT LES HÉLICOPTÈRES ET LES SYSTÈMES AÉRIENS NON-HABITÉS (UAS) RÉPONDENT-ILS AUX DÉFIS ET AUX CRISES QUI CARACTÉRISENT LE MONDE ACTUEL ?

Olivier Michalon : Deux grandes tendances se dessinent actuellement à l'échelle mondiale : la volatilité croissante du contexte géopolitique et l'apparition de conflits dans différentes régions. Sur le segment de la défense et de la sécurité, on observe aujourd'hui une forte hausse de la demande d'hélicoptères destinés à tous types de missions. De la formation des équipages jusqu'aux appareils de combat, l'ensemble du spectre est concerné. Comme nous disposons de la plus large gamme d'hélicoptères dans ce domaine, nous couvrons la quasi-totalité du marché. Malheureusement, nous assistons également à une multiplication des catastrophes naturelles : incendies, glissements de terrain et inondations massives se produisent tout au long de l'année aux quatre coins du monde. Rien ne peut remplacer les hélicoptères dans les interventions vitales. Ce sont les seuls appareils capables d'hélicoptère les personnes en danger immédiat ou de larguer de l'eau et des vivres aux populations isolées qui risquent de mourir de faim et de soif. Face à l'intensification des feux de forêt, leur capacité de bombardier d'eau est également essentielle. Ils interviennent plus rapidement, larguent de l'eau, refont le plein et repartent aussitôt. Cette réactivité exceptionnelle constitue la véritable valeur ajoutée de l'hélicoptère, d'autant plus qu'il peut être reconfiguré en très peu de temps entre différentes opérations. Associées au large éventail des capacités offertes par les drones tels que le VSR700, le Flexrotor et l'Aliaca, les voilures tournantes sont d'ores et déjà indispensables et le deviendront encore davantage.

LA DÉFENSE ET LA SÉCURITÉ SONT AU CŒUR DE L'ACTUALITÉ. QU'EST-CE QUE CELA IMPLIQUE POUR AIRBUS HELICOPTERS ?

O. M. : Airbus Helicopters est assez bien préparé pour faire face à ces évolutions mondiales, car nous avons amorcé notre transformation il y a trois ans afin de renforcer notre stratégie sur les marchés militaires et parapublics. Au cours des dernières années, nous avons mis l'accent sur la défense et la sécurité, sans toutefois négliger



le secteur civil, sur lequel nous souhaitons conserver notre leadership. Nous avons adopté cette démarche parce que le segment de la défense et de la sécurité concentre 80 % du potentiel de croissance attendu dans les années à venir. Notre analyse initiale estimait que cette situation se maintiendrait pendant cinq ans. Depuis, le contexte géopolitique s'étant dégradé, nous pensons qu'elle pourrait s'étendre sur les 10 ou 15 prochaines années. C'est difficile à dire.

COMMENT LES GOUVERNEMENTS RÉPONDENT-ILS À CES DEUX TYPES D'ENJEUX ?

O. M. : Les gouvernements européens réaffirment aujourd'hui leur volonté d'autonomie stratégique afin de garantir la sécurité de leurs citoyens. Cette ambition exige une montée en puissance rapide de tout l'écosystème européen de défense et de sécurité. Face à ces enjeux, des actions coordonnées s'imposent dans de multiples domaines. Entreprise européenne par essence, nous assumons pleinement notre responsabilité dans cet écosystème et entendons jouer un rôle de premier plan. Airbus Helicopters est déjà

un acteur majeur qui s'applique à garantir la résilience et l'indépendance des chaînes d'approvisionnement. Leader du marché des voilures tournantes, nous développons continuellement de nouveaux partenariats tout en renforçant les collaborations existantes afin de renouveler les infrastructures de sécurité européennes et internationales. Ce renouveau stimule naturellement l'innovation, car les États européens et les gouvernements à l'échelle globale recherchent de nouvelles technologies susceptibles de leur procurer un avantage défensif. Cette dynamique accélère notamment le développement de la coopération entre hélicoptères et drones, qui ne cesse de gagner en importance en raison de sa capacité à démultiplier l'efficacité des systèmes de drone et des hélicoptères déployés conjointement. Ces capacités auront un impact considérable, aussi bien sur les opérations militaires que sur les missions de secours d'urgence. Notre politique d'amélioration continue alimente en effet une stratégie de recherche et technologie qui génère innovation sur innovation, créant toujours plus de valeur pour les opérateurs, tout en créant des emplois hautement qualifiés en Europe. ...

1 : Olivier Michalon, Head of Global Business au sein d'Airbus Helicopters.

2 : Le Super Puma joue un rôle essentiel dans la lutte contre la multiplication des feux de forêt.



3

... COMMENT LES PRODUITS ET SOLUTIONS D'AIRBUS HELICOPTERS SOUTIENNENT-ILS LES OPÉRATEURS CONFRONTÉS À CES DÉFIS MONDIAUX ?

O. M. : L'intensification parallèle de la guerre hybride et des catastrophes climatiques exige une polyvalence sans précédent des moyens mis à la disposition des opérateurs du secteur de la défense et de la sécurité. L'augmentation prévisible des conflits hybrides brouille les frontières entre menaces militaires et civiles. Les gouvernements ont donc besoin de plateformes polyvalentes pouvant être déployées rapidement. Simultanément, la multiplication des catastrophes naturelles exige des interventions humanitaires immédiates et efficaces. Les solutions d'Airbus Helicopters, avec ou sans équipage, répondent précisément à cette double exigence, car elles sont intrinsèquement adaptables. La famille Super Puma illustre admirablement cette capacité multirôle. Le H215 est un hélicoptère lourd parfaitement adapté à la lutte contre les incendies, comme démontré par la signature d'un contrat



4

3 : Le VSR700 peut effectuer un large éventail de missions, de manière autonome ou en coopération avec d'autres appareils.

4 : Fiable et polyvalent, le Flexrotor intervient dans différentes missions militaires ainsi que dans les opérations parapubliques telles que la lutte contre les incendies.

5 & 6 : Équipé du système d'armement HForce d'Airbus, le H225M de la Hongrie peut exécuter des opérations tactiques complexes.

7 : La Garde côtière du Japon déploie ses H225 dans des missions de recherche et sauvetage.

avec la Grèce pour huit H215, tandis que le H225 récemment commandé par la Police fédérale allemande excelle dans les missions exigeantes de sécurité et de maintien de l'ordre. Équipée de capacités avancées telles que HForce, un système facilitant les opérations tactiques sophistiquées, sa version militaire, le H225M peut passer sans difficulté des missions de sécurité civile à la défense. Tout aussi polyvalent, le NH90 effectue aussi bien des opérations de défense que des missions de secours d'urgence : pilier incontesté des forces armées espagnoles pour les missions militaires et de recherche et sauvetage, il est également déployé par la Bundeswehr dans la lutte contre les incendies. De son côté, le H145 affiche une agilité inégalée lui permettant d'effectuer des missions très variées allant de l'attaque légère au transport tactique en passant par les missions de secours médicaux d'urgence hélicoptérés (SMUH), de police, de recherche et de sauvetage. Nos systèmes de drone, comme le VSR700, le Flexrotor et l'Aliaca, complètent ces capacités, en démultipliant les forces pour assurer des missions continues de surveillance, de reconnaissance et de renseignement dans des contextes militaires et évaluer les dégâts dans des zones sinistrées. La polyvalence de nos appareils, avec et sans équipage, offre à nos clients la flexibilité et la disponibilité indispensables pour faire face à tous les défis, sur les théâtres d'opérations aussi bien qu'après une catastrophe naturelle. Pour les agences gouvernementales, l'avantage est considérable : des solutions hautement adaptables accomplissent de multiples missions avec une seule plateforme. Ainsi, 16 appareils polyvalents remplacent efficacement 30 hélicoptères spécialisés. L'amélioration de la connectivité et de l'interopérabilité renforce encore leur importance stratégique pour la sécurité des citoyens en Europe et dans le reste du monde.



5



6



7

Faire équipe : une stratégie de combinaison hélicoptères-drones centrée sur l'innovation et la collaboration

Faciliter la collaboration entre les hélicoptères et les drones permettra d'élargir les capacités des appareils et offrir des avantages considérables aux opérateurs confrontés à la multiplication des crises environnementales ou militaires. Victor Gerin-Roze, Head of UAS Business au sein d'Airbus Helicopters, explique comment l'entreprise entend développer cette capacité de coopération entre hélicoptères et drones.



1 : Victor Gerin-Roze, Head of UAS Business chez Airbus Helicopters.

2 : La coopération entre drones et hélicoptères permet de démultiplier les capacités de mission.

QUELLE EST LA STRATÉGIE D'AIRBUS HELICOPTERS EN MATIÈRE DE COOPÉRATION HÉLICOPTÈRES-DRONES ?

Victor Gerin-Roze : Cette capacité doit nous permettre d'améliorer l'efficacité de nos hélicoptères. Pour ce faire, nous avons adopté une approche progressive et défini des étapes à court et à long terme. Nous commençons par associer un drone à un hélicoptère, puis nous constituerons progressivement une équipe composée de plusieurs appareils de chaque type (y compris des engins lancés depuis des aéronefs*). À l'avenir, nous envisageons des missions autonomes et une gestion en temps réel d'essaims de drones effectuant des manœuvres coordonnées avec les équipages aux commandes des hélicoptères. Par la suite, la survivabilité des systèmes sera probablement renforcée grâce à l'utilisation de flottes de drones auto-organisés, capables de détecter les menaces, de se déployer de manière autonome et d'activer des contre-mesures pour protéger les plateformes habitées. C'est un domaine passionnant.

Chaque discussion avec les opérateurs militaires, parapublics et civils nous laisse entrevoir de nouveaux cas d'usage et des concepts innovants.

EN 2024, AIRBUS HELICOPTERS A PARTICIPÉ AU PROJET EUROPÉEN MUSER. QUELS ENSEIGNEMENTS EN AVONS-NOUS TIRÉS ?

V.G-R. : MUSER a représenté une avancée considérable. Nous avons expérimenté pour la première fois à grande échelle ce type de collaboration entre nos plateformes et celles d'autres constructeurs. L'objectif était, entre autres, de développer un protocole de communication standardisé, un aspect essentiel sur lequel nous devons concentrer nos efforts à l'échelle européenne. Nous avons réussi à démontrer une interopérabilité de niveau 4, ce qui signifie que le drone était entièrement contrôlé depuis l'hélicoptère. Ce test en conditions réelles a validé nos capacités et, surtout, prouvé que les hélicoptères et les drones de différents

constructeurs peuvent collaborer au sein d'un système de coopération unifié. Dans le contexte actuel, il est indispensable de pouvoir fournir ce type de solution européenne souveraine. Nous devons mobiliser les ressources nécessaires pour garantir l'interopérabilité des diverses plateformes et relever les défis technologiques, tout en stimulant l'innovation et la concurrence pour consolider la base industrielle européenne.

QUEL SERA LE RÔLE DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ?

V.G-R. : Nous utilisons déjà l'IA, mais à plus long terme, elle pourrait faciliter la prise de décision collaborative ou, tout au moins, assister les équipages dans leurs choix stratégiques. Cette évolution réduirait leur charge de travail et leur permettrait de se concentrer sur des fonctions de commandement et de contrôle plus exigeantes. Les utilisateurs finaux ont besoin d'informations prétraitées. Gérer une mission depuis un hélicoptère représente déjà un défi majeur.

*Engins Lancés depuis des Aéronefs (ELA) : petits drones déployés à partir d'une plateforme plus grande, telle qu'un hélicoptère ou un avion, qui étendent le rayon d'action et décuplent les capacités des aéronefs habités, renforçant ainsi leur sécurité et leur efficacité. Ils effectuent des missions de reconnaissance, de guerre électronique ou font office de relais de communication.

3 & 4 : Un H145M et un VSR700 volant en tandem dans le cadre du projet MUSHER 2024.

5 : HTeaming, la solution de coopération hélicoptères-drones d'Airbus Helicopters, a été dévoilée au salon du Bourget. Grâce à la tablette, les équipages d'hélicoptère peuvent prendre le contrôle de drones en vol.

Les données transmises par les drones doivent donc impérativement être pré-analysées, et l'IA devient un atout décisif. Concrètement, l'IA pourrait permettre de commander un essaim de drones pour une reconnaissance en sélectionnant simplement une zone sur la carte. Les drones s'organiseraient alors de façon autonome, déterminant collectivement la stratégie optimale pour couvrir le secteur. Dans ce scénario, l'équipage se libère du pilotage individuel de chaque appareil. Les drones décident eux-mêmes de l'approche à adopter pour accomplir au mieux leur mission.

QUE COMPTE FAIRE AIRBUS HELICOPTERS POUR RESTER À LA POINTE DU SECTEUR DE LA COOPÉRATION HÉLICOPTÈRES-DRONES ?

V.G-R. : Nous devons continuer à faire avancer les choses. Dans ce domaine

stratégique, la coopération est essentielle pour acquérir un maximum d'expérience dans les meilleurs délais, particulièrement dans le cadre d'opérations en conditions réelles. C'est pourquoi nous accélérons la cadence afin de proposer rapidement une solution, ici une tablette adaptée pour l'interface utilisateur. La coopération hélicoptères-drones est devenue un enjeu majeur face à l'évolution du paysage de la défense européenne, qui exige désormais davantage d'agilité et de réactivité, des cycles de développement réduits et des capacités véritablement multi-domaines. Il ne s'agit pas simplement de créer une nouvelle gamme de systèmes, mais de proposer une solution capable d'améliorer l'efficacité de tous nos autres produits. Nous sommes actuellement leaders en Europe, mais seule la mise en service opérationnelle de notre solution nous permettra de consolider cette position.



COOPÉRATION HÉLICOPTÈRES-DRONES : LES PROCHAINES ÉTAPES

Dévoilée en amont du Salon du Bourget, la solution HTeaming d'Airbus Helicopters vise à faciliter la collaboration entre aéronefs habités et non-habités. Elle représente une avancée majeure qui concrétise la vision de l'entreprise dans ce domaine. Cette suite modulaire innovante permet aux équipages d'hélicoptère de prendre le contrôle total de drones en vol. Elle est composée d'une gamme de systèmes conçus pour fonctionner en version autonome ou intégrée au système de mission de l'hélicoptère. Présentée au salon du Bourget, la version autonome comprend une interface utilisateur sur tablette, un logiciel de gestion des drones, un modem et quatre antennes installées sur l'hélicoptère. Elle est surtout conçue pour être utilisée par l'équipage d'un hélicoptère tout en réduisant sa charge de travail, reflétant l'engagement d'Airbus Helicopters à améliorer l'efficacité et la sécurité des missions. Les essais en vol sont en cours, une campagne concluante a notamment été menée en mai 2025 avec un H135 de la Marine espagnole accompagné d'un drone Flexrotor d'Airbus. De nouveaux essais plus approfondis impliquant d'autres types de plateformes permettront de démontrer la polyvalence du système dans les mois à venir.



H145 : un atout flexible dans un monde en mutation

Les hélicoptères d'aujourd'hui doivent être capables de faire face à de multiples crises. Fort d'une polyvalence qui le distingue déjà de la concurrence, le H145 se prépare à de nouveaux défis. Daniela Dudek, Head of H145 Programme, évoque les perspectives de cet hélicoptère leader du marché.



Prendre les commandes de l'un des programmes d'hélicoptères les plus performants au monde a de quoi impressionner. Après des années de développement continu, on pourrait penser que les marges de progression se sont réduites. Pourtant, Daniela Dudek est convaincue qu'au vu de ses performances éprouvées, le H145 conserve toute son importance face à la complexité du contexte international actuel et évoque ses priorités pour l'avenir. « Le H145 a démontré sa fiabilité », explique-t-elle, insistant sur son attrait pour les opérateurs confrontés à des défis multiples, à la suite des catastrophes naturelles ou lors des interventions d'urgence. « Il est puissant, performant par temps chaud et en haute altitude, rapidement disponible et facile à déployer et à reconfigurer. Cette agilité est un véritable atout aux yeux de nos clients. Ma mission consiste à maintenir ce niveau d'excellence, tout en renforçant les capacités opérationnelles de l'appareil en termes de gestion de mission, connectivité, interopérabilité, militarisation et sauvetage. C'est ce qui assurera son succès commercial dans les dix ans à venir. »

POLYVALENT ET ÉVOLUTIF

Au-delà des crises environnementales, d'autres défis majeurs se profilent. Face à la recrudescence des risques de conflits à l'échelle mondiale, le H145 est un appareil très convoité par les gouvernements soucieux de renforcer leurs capacités de défense. « Nous observons une augmentation sensible des dépenses militaires européennes », précise Daniela Dudek, tout en soulignant l'émergence de nouveaux marchés à l'exportation. Alors que les experts anticipent une intensification de la guerre hybride, sa capacité à s'adapter rapidement à un large éventail de

missions fait du H145 un atout stratégique majeur pour les forces armées. Grâce à cette polyvalence, que viendront compléter les futures innovations comme l'interopérabilité avec les systèmes aériens non-habités, il est parfaitement adapté au segment de défense et sécurité. « Les 82 hélicoptères de combat léger H145M LKH (Leichter Kampfhubschrauber) commandés par la Bundeswehr illustrent notre capacité à livrer rapidement un hélicoptère d'attaque léger capable d'effectuer des missions militaires extrêmement variées, telles que la formation, la reconnaissance, les forces spéciales et l'attaque légère », poursuit-elle. Le transfert de technologie contribue par ailleurs à l'amélioration de la version militaire. « Le H145 de la police bavaroise est à nos yeux l'hélicoptère de police le plus avancé. De nombreuses technologies et capacités de mission développées pour les forces de l'ordre sont directement transférées sur le marché militaire », souligne Daniela Dudek.

RÉPONDRE AUX EXIGENCES D'UN MONDE COMPLEXE

La forte demande stimulée par la dynamique géopolitique actuelle exige une réponse à la hauteur des enjeux. « Notre priorité immédiate consiste à accélérer la montée en cadence de nos capacités industrielles pour augmenter nos livraisons d'hélicoptères. Nous devons préserver le rythme soutenu de notre production d'appareils civils tout en déployant cette capacité sur le marché militaire », conclut-elle. Le H145 continue d'évoluer pour répondre aux besoins d'un monde en constante mutation, porté par sa fiabilité reconnue et sa capacité d'innovation qui renforcent sa position de leader mondial dans le domaine des missions héliportées critiques.

1 : Daniela Dudek, Head of H145M Programme.

2 : Face à l'intensification des menaces de guerre hybride, les forces armées apprécient la capacité du H145M à s'adapter rapidement à différentes missions.

3 : Un H145M en livrée de camouflage. L'hélicoptère a démontré sa fiabilité dans les missions les plus critiques.

4 : Le H145M intervient également avec succès dans les missions de recherche & sauvetage et de services médicaux d'urgence.

5 : Un H145 de la police bavaroise. Daniela Dudek souligne que les technologies et capacités de mission développées pour les forces de l'ordre sont directement transférées sur le marché militaire.



SAF Hélicoptères : une aide efficace à Mayotte

Le cyclone Chido a frappé Mayotte mi-décembre 2024, détruisant de nombreux logements et privant d'eau et d'électricité les 320 000 habitants de ce département d'outre-mer situé dans le canal du Mozambique, au large de la côte est de l'Afrique. Face à l'ampleur des dégâts, une mobilisation d'urgence s'est imposée pour secourir les populations et reconstruire les infrastructures.



1: Jean-Louis Camus, co-CEO de SAF Aerogroup.

2: Le Super Puma de SAF prêt à être transporté dans un A400M.

3: Chargement d'un Super Puma de l'armée française dans un A400M. L'A400M a déjà transporté de nombreux hélicoptères militaires, mais le Super Puma de SAF Hélicoptères en mission à Mayotte était le premier appareil civil embarqué.

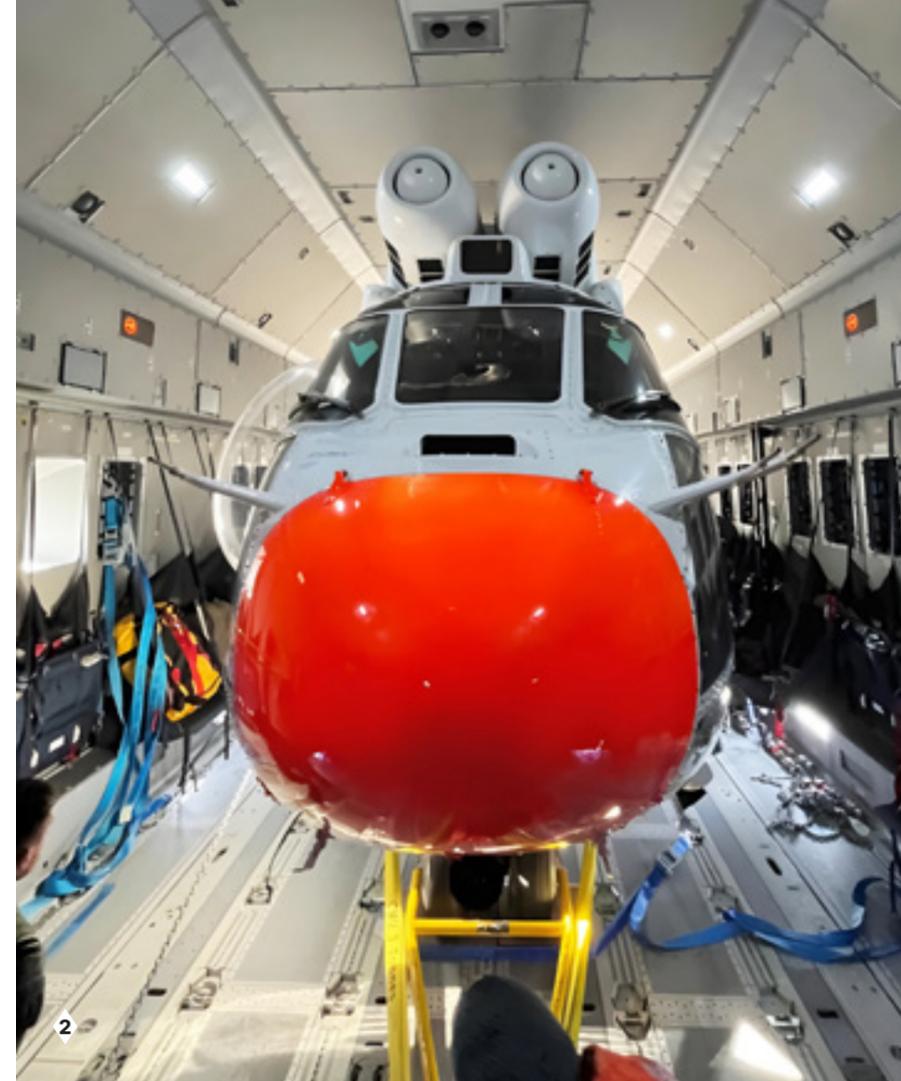
Quelques jours après le passage du cyclone, Jean-Louis Camus, co-CEO de SAF Aerogroup, a été contacté par la Direction générale de la Sécurité civile. Les autorités ont sollicité en urgence l'expertise du groupe pour organiser l'acheminement de produits de première nécessité et lancer l'immense chantier de reconstruction de l'île. Cette mission complexe a mis en lumière le rôle vital de l'aviation dans la gestion des catastrophes, tout en réalisant une première mondiale : un Super Puma de SAF Hélicoptères est devenu le premier hélicoptère civil à être transporté à bord d'un A400M. Cet exploit inédit a permis le déploiement ultra rapide des moyens de secours dans un contexte critique.

DES MISSIONS EXCEPTIONNELLES À TRAVERS LE MONDE

Présent de l'Europe à l'Afrique, en passant par l'océan Indien et l'Amérique du Sud, SAF Aerogroup porte ses valeurs fondamentales et son expertise sur tous les continents. Fort de son savoir-faire dans les services médicaux d'urgence héliportés (SMUH), le sauvetage en montagne, la lutte contre les feux de forêt et les missions humanitaires et logistiques, le groupe disposait de tous les atouts nécessaires pour faire face aux défis de Mayotte. Ses compétences dans le levage lourd et léger, ses capacités de maintenance et son centre de formation, associés à sa performance opérationnelle, son efficacité et sa disponibilité, expliquent par ailleurs que le ministère de l'Intérieur et d'autres agences de l'État fassent régulièrement appel à ses services. « Nous effectuons tous les jours des missions exceptionnelles pour venir en aide aux populations et protéger l'environnement », explique Jean-Louis Camus. « Ces missions sont particulièrement complexes : elles exigent une présence permanente, une capacité à décoller à toute heure du jour comme de la nuit, toute l'année, parfois dans des conditions extrêmes. Nous devons être prêts à décoller dans les trois à cinq minutes suivant chaque alerte. » Cette réactivité repose sur l'activité de l'équipe de maintenance interne, qui réalise un travail remarquable à en juger par sa disponibilité de près de 100 % en France et son engagement à atteindre plus de 95 % dans ses futures missions en Grèce.

UNE PRESSION CONSIDÉRABLE

L'équipe de SAF Hélicoptères a été confrontée à de nombreux défis. « Face à l'urgence



de la situation, la pression était considérable », souligne Jean-Louis Camus. « Le transport d'un hélicoptère à bord d'un A400M exige par ailleurs une logistique complexe. À cela s'ajoute la pression liée à l'attente de secours des populations en détresse. » Quatre jours seulement se sont écoulés entre l'appel reçu par SAF le 24 décembre et le chargement inédit d'un Super Puma civil à bord de l'A400M. Ancien pilote de H215M Cougar au sein de l'armée française et responsable de la conception du cockpit de l'A400M lorsqu'il travaillait chez Airbus, Jean-Louis Camus est particulièrement bien placé pour apprécier cette association unique de moyens civils et militaires. « L'A400M était le seul avion capable d'atterrir à Mayotte juste après le cyclone », indique-t-il. « C'est un appareil formidable. Nous avons coordonné notre action avec le ministère de l'Intérieur, la Sécurité civile et le ministère des Armées. Airtelis (notre partenaire dans la lutte contre les incendies en France pour la Sécurité civile) nous a par ailleurs aidés à charger le Super Puma dans l'A400M le 28 décembre. Nous avons ensuite rejoint Djibouti, puis Mayotte. Nous avons réassemblé l'hélicoptère sur place et commencé les opérations le 1er janvier. » En plus du Super Puma, l'A400M apportait tout ce dont l'équipe ...



4

4 : Lors des opérations de secours à Mayotte, le H125 de SAF a affiché une disponibilité de 100 %, ce qui n'est pas inhabituel pour le groupe. En Afrique, SAF effectue 70 heures de vol par mois dans des conditions extrêmement difficiles pour soutenir les missions humanitaires du Programme Alimentaire Mondial.

5 : Les opérations de levage de précision effectuées à l'aide du Super Puma ont permis à SAF de rétablir l'électricité à Mayotte.

6 & 7 : L'équipe de SAF Hélicoptères en mission à Mayotte.

... de SAF avait besoin pour mener à bien ses différentes missions. « Nous avons acheminé plus de dix tonnes de fret », précise Jean-Louis Camus, « notamment tous les équipements indispensables pour permettre aux équipages d'être autonomes et au Super Puma d'effectuer toutes ses missions : sauvetage des citoyens, travaux de reconstruction, reconstruction d'urgence et surtout, dégagement des conteneurs emportés par le cyclone, qui menaçaient les habitants du centre-ville. Nos capacités de levage de haute précision nous ont permis de réparer les antennes afin de restaurer le réseau téléphonique. Nous avons même participé à une opération de lutte contre les incendies à la fin de la mission. Tous les équipements nécessaires au H215 avaient été chargés sur l'A400M. » L'équipe SAF a fourni un travail considérable pour préparer l'hélicoptère pour le transport, le réassembler à l'arrivée et garantir un soutien opérationnel permanent dans des conditions extrêmes. Pendant leur séjour à Mayotte, les membres de l'équipe devaient être entièrement autonomes. Ils ont dormi sous des moustiquaires, mangé des rations sur une île tropicale dévastée et fait face de multiples difficultés : « les conditions météorologiques étaient extrêmement difficiles, très chaudes et très humides. Une tempête qui s'est déclarée après le cyclone nous a même contraints à nous réfugier

aux Comores avant de reprendre nos activités », relate Jean-Louis Camus. « Il était par ailleurs difficile de communiquer. Tous les réseaux téléphoniques étaient hors service. Or, dans une opération aussi complexe, il est essentiel de maintenir le lien [entre tous les acteurs]. Cette mission a exigé une coordination étroite avec les équipes de la Sécurité civile, qui ont fait un travail remarquable sur le terrain, ainsi qu'avec la préfecture, la gendarmerie et l'armée. Le défi technique s'est révélé tout aussi considérable : les températures extrêmes et l'atmosphère saline de l'océan Indien ont grandement compliqué la maintenance de l'hélicoptère. »

H215 : UN HÉLICOPTÈRE EXCEPTIONNEL

Face à ces multiples enjeux, le Super Puma a constitué un atout déterminant pour SAF. S'il n'a pas piloté le Cougar durant ces opérations à Mayotte, Jean-Louis Camus garde de son passé de pilote militaire un profond respect pour cet hélicoptère. « C'est un appareil exceptionnel à bien des égards », commente-t-il. « Tout d'abord, il est capable d'effectuer diverses missions, ce qui en fait un outil idéal sur le terrain. À Mayotte, toutes les missions ont été réalisées en un mois. Il présente par ailleurs une puissance et une endurance remarquables ainsi qu'une fiabilité hors pair. » Pour SAF, la capacité de levage de haute précision du

H215 est un avantage majeur pour les missions de secours d'urgence. « Au-delà des opérations de sauvetage classiques, le levage de précision nous permet de larguer une charge sans avoir besoin de sécuriser un terrain de football. Grâce à des élingues très longues, nous pouvons garder une altitude suffisante et effectuer les largages n'importe où, même à proximité des habitations, sans créer de souffle important au sol. Cette capacité a été essentielle pour livrer eau et nourriture partout sur l'île, en coordination avec la Sécurité civile. Elle a également permis de relever et de réinstaller les antennes pour rétablir le réseau téléphonique. Ainsi, 80 % du réseau était de nouveau opérationnel en seulement deux jours. Notre H215 a maintenu une disponibilité de 100 % tout au long de la mission », observe-t-il.

Au vu de ces résultats, Jean-Louis Camus se dit, à juste titre, fier du travail de son équipe et de ses ingénieurs. « Cette mission menée conjointement avec la Sécurité civile a démontré que nous sommes capables d'apporter secours et soutien partout en France, en Europe et dans les territoires d'outre-mer grâce à la capacité de transport exceptionnelle de l'A400M. » Le déploiement du Super Puma à Mayotte par SAF Hélicoptères est la parfaite illustration du rôle essentiel que jouent les plateformes polyvalentes dans les interventions d'urgence qui suivent les catastrophes naturelles. « En un mois, nous avons cumulé près de 70 heures de vol », déclare Jean-Louis Camus. « Il faut 15 minutes au Super Puma pour traverser l'île de Mayotte. Cela donne une idée du nombre de missions réalisées. »



5



6



7

Trois armées, un système d'armes

Depuis la livraison en mai dernier de deux appareils à la Marine espagnole, le NH90 équipe les trois composantes des forces armées du pays : armée de Terre, armée de l'Air et de l'Espace et Marine.

C'est la première fois dans l'histoire militaire de l'Espagne que les trois armées partagent une plateforme commune. Ses utilisateurs nous font part de leur expérience.



L'armée de l'Air et de l'Espace a réceptionné son premier NH90 en configuration Standard 3 en décembre 2024. Partie intégrante du deuxième lot commandé en 2018, cette livraison marque le lancement d'un vaste programme de modernisation des capacités aériennes des forces armées espagnoles. Le Standard 3 apporte des avancées significatives en matière de protection grâce à l'intégration d'un système d'identification ami-ennemi (IFF) mode 5 et de contre-mesures infrarouges directionnelles (DIRCM). Cette nouvelle configuration offre par ailleurs des capacités de communication renforcées et un niveau de sécurité opérationnelle accru. Selon la commandante Cristina Pampliega, cheffe de l'escadron 803 de la 48^e escadre de l'armée de l'Air, le NH90 représente « l'avenir ». Elle le qualifie comme « un bon générationnel majeur qui constitue une rupture importante et que nous appréhendons avec beaucoup d'enthousiasme ». À son tour, la Marine a désormais reçu ses deux premiers appareils. Spécialement créée un an auparavant pour accueillir les NH90 MSPT, la 14^e escadrille a suivi une formation à Albacete pour être prête dès la réception des appareils. « L'ensemble de l'équipe, mes 60 collègues et moi-même, attendait cette livraison avec une grande impatience et a mobilisé toutes ses forces pour assurer la transition. Nous avons adapté les infrastructures de la base navale de Rota afin d'accueillir les hélicoptères qui effectueront des missions de transport de troupes et d'opérations spéciales. Au total, trois appareils seront livrés en 2025 et quatre autres suivront en 2026 », explique le capitaine de frégate Javier Moreno, chef de la 14^e escadrille intégrée à la flottille de l'aéronavale.

ESSENTIELS FACE AUX INONDATIONS

Lors des graves inondations qui ont touché la région de Valence en octobre 2024, l'intervention des NH90 de l'armée s'est révélée déterminante. La commandante Cristina Pampliega témoigne de l'intensité de cette mission, tant sur le plan technique qu'humain : « La veille des inondations, nous avions déjà transféré un appareil à Valence. Dans les premières heures, nos efforts se sont concentrés sur la recherche et le sauvetage de victimes ainsi que sur les opérations logistiques : acheminement d'eau potable, transport de personnel et d'équipements opérationnels. Au cours des jours suivants, notre mission



2

1 : Toutes les composantes de l'armée espagnole exploitent le NH90. Ici, les appareils de l'armée de Terre, de la Marine et de l'armée de l'Air et de l'Espace côte à côte.

2 : De g. à dr. : le capitaine de frégate Javier Moreno, chef de la 14^e escadrille, Fernando Lombo, directeur général d'Airbus Helicopters en Espagne, Fernando Mostaza, pilote d'essai d'Airbus Helicopters en Espagne, le lieutenant-colonel de cavalerie, Iñaki Ochoa, la commandante Cristina Pampliega, cheffe du 803^e escadron de la 48^e escadre de l'armée de l'Air espagnole.

s'est élargie à la reconnaissance des zones sinistrées, des agglomérations et du précipice du Poyo. Nous avons largement contribué à l'identification des secteurs prioritaires et à l'élaboration d'approches adaptées, notamment pour la remise en état des digues. Cette mission, qui nous touchait personnellement, a été très difficile pour toute l'équipe. » L'armée de Terre a elle aussi déployé ses NH90, surnommés « Sarrios », à Valence. « Dans un premier temps, nos missions consistaient essentiellement à secourir et à évacuer les victimes. À partir du troisième jour, elles étaient davantage axées sur le transport de personnel et d'équipements vers les zones difficiles d'accès et sur l'évaluation

des dommages causés aux infrastructures », explique le lieutenant-colonel de cavalerie, Iñaki Ochoa, ancien membre du troisième bataillon d'hélicoptères de manœuvre (BHELMA III). Ces interventions ont profondément touché la population. « Les gens étaient extrêmement reconnaissants. Leur gratitude se lisait dans leurs yeux. Face à une catastrophe de cette ampleur, toute l'aide possible est bienvenue. »

DÉPLOIEMENT EN OPÉRATIONS EXTÉRIEURES

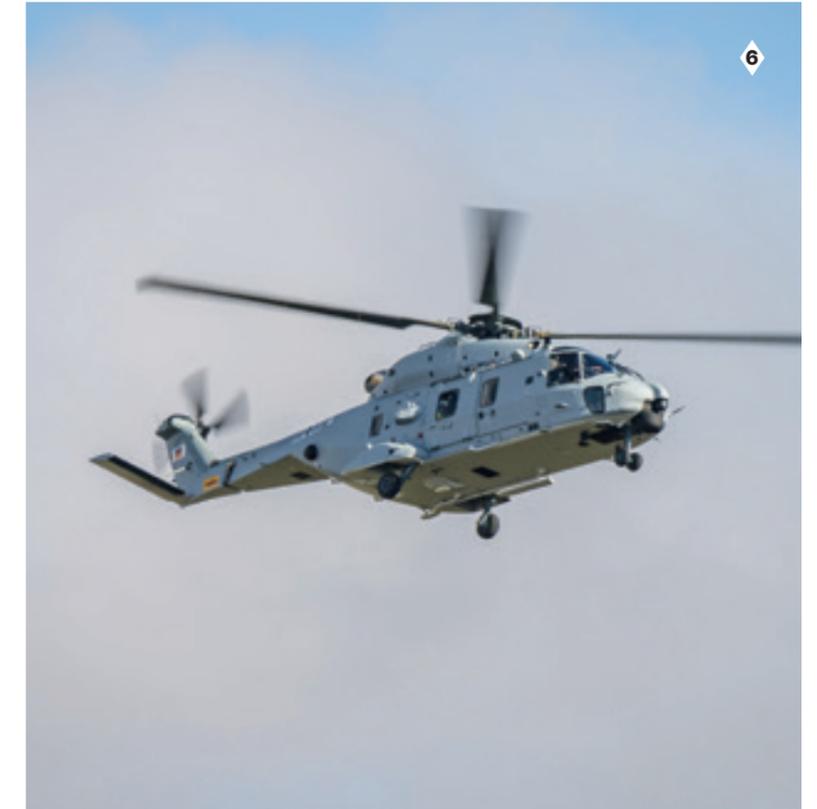
Le NH90 a également fait la preuve de sa robustesse au-delà des frontières espagnoles, dans le cadre de missions internationales. ...



3

des retombées significatives en matière d'emploi, d'innovation technologique et d'indépendance stratégique. Assurant la fabrication de tous les fuselages avant et centraux, ainsi que le pré-assemblage des hélicoptères pour le marché mondial, l'Espagne joue un rôle majeur dans le dispositif industriel. Sur les sites espagnols d'Airbus Helicopters, à Getafe et Albacete, environ 200 personnes sont impliquées dans le programme NH90, aussi bien dans l'ingénierie que dans les programmes, le support et les aérostructures. En Espagne, le programme NH90 a un bel avenir devant lui. Le 13 mai 2025, le ministère espagnol de la Défense a signé avec Airbus Helicopters un accord-cadre portant sur le Plan national d'hélicoptères, qui prévoit l'extension des flottes de NH90 du pays. Ces appareils n'ont donc pas fini de réaliser de nouveaux exploits.

6 & 7 : La version MSPT du NH90 est spécialement conçue pour répondre aux exigences opérationnelles de la Marine espagnole en matière de transport tactique en mer.



6

... Il a notamment démontré ses performances exceptionnelles dans l'environnement extrême du Mali. « Comme lors de tout premier déploiement hors du territoire national, cette opération a nécessité une préparation intensive et des études logistiques approfondies », souligne le lieutenant-colonel Ochoa. « Sur le terrain, les appareils ont parfaitement répondu à nos besoins, malgré les conditions climatiques particulièrement difficiles du pays. Le Mali connaît deux saisons distinctes, humide et sèche, chacune présentant ses défis spécifiques. Pendant la saison des pluies, nous avons affronté des orages permanents, mais l'hélicoptère a parfaitement répondu grâce à son radar météorologique. Durant la saison sèche, nous avons été confrontés à la poussière, l'un des environnements les plus hostiles pour un hélicoptère, tout en maintenant un taux de disponibilité opérationnelle très élevé. »



4



5

DE BELLES PERSPECTIVES

Au-delà de l'aspect purement militaire, le programme NH90 génère en Espagne

3 & 4 : Les NH90 ont transporté des biens de première nécessité lors des fortes inondations qui ont touché l'Espagne.

5 : Le premier appareil livré avec le Standard 3, le NH90 de l'armée de l'Air espagnole s'apprête à décoller.



7

Le rôle essentiel des hélicoptères multirôles pour la gestion de crise

Une flotte rationalisée, associée à des drones, offre une agilité optimale en matière de maintenance, de logistique, de formation et de coûts opérationnels. L'hélicoptère de défense du futur est conçu pour s'adapter à tous les types de missions militaires ou parapubliques sur les théâtres d'opérations hybrides.

Secours d'urgence

Drones

Pour le transport de fret dans des environnements hostiles

Missions parapubliques

Évacuation sanitaire ou recherche et sauvetage de combat

Transport de troupes, appui-feu et opérations spéciales

Collaboration entre hélicoptères et drones

Capacités de surveillance étendues

CENTRE DE COMMANDEMENT

BASE DE MAINTENANCE

Golden hour; Golden Gate.



MILESTONE : UNE STRATÉGIE PAYANTE

À l'approche de son 15^e anniversaire, Milestone Aviation Group, la plus grande société de leasing d'hélicoptères au monde, affiche un parcours remarquable.

Dans un secteur en constante mutation, marqué par l'innovation et l'évolution rapide des besoins du marché, le succès n'est pas le fruit du hasard. Son Chief Commercial Officer, Sébastien Moulin, souligne le rôle des fabricants d'hélicoptères dans la réussite des sociétés de leasing.

Article : Ben Peggie

« Acheter des hélicoptères est à la portée de tous », indique Sébastien Moulin. « Le véritable enjeu, c'est de réussir à les louer pour dégager des revenus durables et, bien sûr, savoir les revendre au bon moment et au bon prix : cela demande une réelle expertise. » Pour réussir, il faut adopter une stratégie fondée sur une sélection minutieuse des aéronefs, qui s'appuie sur une analyse poussée des dynamiques de marché et une projection des performances opérationnelles des appareils dans le cadre de différentes missions, tout au long de leur cycle de vie.

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Les sociétés de leasing doivent s'assurer que leur flotte répond aux besoins croissants du secteur de l'énergie et des missions critiques comme les services médicaux d'urgence (SMU), les opérations de recherche et de sauvetage et la lutte contre les incendies. Cette sélection rigoureuse est cruciale pour maîtriser les risques et préserver la valeur des appareils à long terme. La confiance de Milestone dans les produits



d'Airbus Helicopters, qui représentent environ un tiers de sa flotte, est l'expression de cette philosophie. Le H160 devrait accroître ses parts de marché dans le segment des hélicoptères moyens grâce à ses performances inégalées, tandis que le H175 continue de démontrer ses capacités dans les missions exigeantes du secteur de l'énergie offshore, en mer du Nord, au Brésil et en Australie. Polyvalent et doté de capacités éprouvées, le H225 est déployé avec succès dans les missions de services publics et les opérations de recherche et sauvetage. Il fait par ailleurs son retour dans le secteur de l'énergie offshore pour des missions à long rayon d'action. À travers cette approche stratégique, Milestone veille à ce que ces nouveaux appareils répondent aux besoins spécifiques du marché tout en préservant l'équilibre entre l'offre et la demande dans l'ensemble du secteur.

SOCIÉTÉS DE LEASING ET FABRICANTS : UN PARTENARIAT VITAL

Selon Sébastien Moulin, la location d'hélicoptères offre aux opérateurs une approche stratégique qui leur permet de gérer leur flotte avec flexibilité en préservant une agilité financière cruciale. Plutôt que d'immobiliser des capitaux importants dès le départ, ils bénéficient d'appareils de pointe financés à hauteur de 100 %. Cette souplesse leur permet d'adapter rapidement leur flotte aux nouvelles demandes et à l'évolution des besoins du marché. « Notre véritable atout réside dans la flexibilité de notre offre. Les opérateurs disposent des hélicoptères sans avancer de capital, ce qui allège leur charge financière. Ils ont par ailleurs la possibilité de restituer les actifs en fin de contrat », explique-t-il. Cette option leur permet d'accélérer



l'intégration de nouvelles technologies plus efficaces et de rester compétitifs. Sébastien Moulin insiste sur la nécessité d'adopter une approche financière rigoureuse, axée sur une croissance durable et saine pour l'ensemble du secteur. Selon lui, cette responsabilité collective est essentielle pour préserver l'équilibre du marché : « Nous estimons que c'est notre rôle au sein de notre secteur. Les constructeurs continuent de produire de nouveaux appareils, et nous voulons veiller à ne pas financer une offre qui dépasserait la demande. » En tant que constructeur, Airbus Helicopters joue un rôle central dans le développement des produits. L'entreprise apporte en outre un soutien optimal lors de la mise en service des appareils et gère les processus de certification essentiels. Sébastien Moulin souligne cette interdépendance : « Nous avons besoin des constructeurs. Leur rôle consiste à fabriquer les meilleurs produits possibles et à faciliter leur mise en service. » Les investissements précoces de Milestone dans des appareils comme le H160 témoignent de sa confiance en notre capacité d'innovation. En contrepartie, les constructeurs apportent aux sociétés de leasing un soutien à long terme, avec des mises à niveau et des options de modernisation indispensables pour préserver la valeur des appareils et maintenir leur flexibilité opérationnelle. « Un actif qui peut être modernisé, rétrofité et amélioré offre la garantie d'un bon retour sur investissement », poursuit-il. Cette collaboration continue permet de transformer des investissements majeurs en rendements durables, qui profitent à l'ensemble des parties prenantes.



1: Sébastien Moulin, Chief Commercial Officer de Milestone Aviation.

2: L'équipe de Milestone Aviation devant son tout nouveau H160.

3: Le H225 demeure une plateforme attractive pour une société de leasing comme Milestone Aviation.



H125 TEXAN : LA PUISSANCE AU SERVICE DE LA NATURE

Le Texas Parks and Wildlife Department (TPWD) effectue des missions très variées sur l'ensemble du territoire, vaste et contrasté, du Texas.

Pour le pilote Brandon Rose, le H125 est l'outil idéal, car il fournit la puissance nécessaire à ces multiples interventions.

Article : Ben Peggie

« Le Code des parcs et de la faune sauvage du Texas nous confère une compétence sur toutes les zones où les animaux peuvent se déplacer ou s'égarer », explique Brandon Rose. « Cette autorité s'exerce sur l'ensemble des terres privées et publiques de l'État dont nous assurons la conservation. » Pour couvrir l'immensité du territoire texan, l'équipe s'appuie sur des avions, des drones et deux hélicoptères H125.

POLYVALENCE OPÉRATIONNELLE

La diversité ne concerne pas seulement la juridiction. L'équipe de Brandon Rose assume également un éventail impressionnant de responsabilités opérationnelles. « Notre principale mission consiste à faire respecter les lois sur

la conservation », précise-t-il. « Nous patrouillons pour détecter le braconnage et les autres infractions environnementales, des crimes écologiques à la surveillance de la faune sauvage. Nous intervenons également dans les opérations de recherche et sauvetage à l'échelle du Texas. Nous avons notamment déployé nos deux hélicoptères équipés de treuils lors des inondations. Plus récemment, nous avons participé à une mission de lutte contre les incendies, que nous avons menée à bien grâce aux seaux à eau de nos H125. Nous sommes par ailleurs chargés du recensement de la faune sauvage. Dans ce cadre, nous collaborons avec des biologistes qui comptent les cerfs muets dans l'ouest du Texas ou les antilopes d'Amérique dans le nord-ouest »,



poursuit-il. L'expertise du TPWD ne s'arrête toutefois pas là, puisqu'il participe également au maintien de l'ordre et à la recherche scientifique. « Nous effectuons des missions générales de maintien de l'ordre et apportons notre soutien aux nombreuses agences de l'État qui ne disposent pas de leurs propres appareils », souligne-t-il. Cette collaboration s'illustre notamment par l'accord conclu avec la Commission texane sur la qualité environnementale en vue d'effectuer des relevés aériens dans l'ensemble de l'État afin de détecter les infractions dans les lits des cours d'eau.

TOUJOURS PRÊT À INTERVENIR

Pour accomplir des missions aussi diverses et bien souvent vitales, les hélicoptères du TPWD doivent être prêts à intervenir à tout moment. « Nous nous efforçons de toujours être en mesure de décoller », confirme Brandon Rose. « Cette réactivité exige une organisation méticuleuse. Pour une mission de recherche et sauvetage en cas d'inondation, l'équipe retire rapidement les sièges arrière et embarque le matériel spécialisé. Nous veillons à être agiles pour intervenir le plus rapidement possible, quelle que soit la situation. » En plus de présenter une géographie variée, le Texas est soumis à de nombreuses catastrophes naturelles. L'année dernière, le TPWD a mené avec succès sa première mission de lutte contre les incendies et prévoit d'étendre ses activités dans ce domaine. « Nous avons déployé nos hélicoptères pour larguer de l'eau au-dessus d'un feu de forêt, repérer les habitations menacées et localiser les personnes piégées dans les zones sinistrées », indique-t-il. « Avec le H125, j'ai pu secourir 11 personnes qui étaient montées sur les toits pour échapper aux inondations. Enfants disparus, personnes âgées égarées... nous l'avons utilisé dans diverses situations d'urgence. »



L'INDISPENSABLE CAPACITÉ D'HÉLITREUILLAGE

Le TPWD vient d'acquiescer un deuxième H125, un choix qui, selon Brandon Rose, s'est imposé naturellement. « Compte tenu de ses performances, de nos besoins opérationnels et des missions que nous effectuons, la décision a été sans appel », explique-t-il. « De plus, l'autre modèle envisagé ne permettait pas l'hélictreuillage. Nous avons donc impérativement besoin de H125. » Pour lui, le H125 est l'appareil idéal pour faire face à la diversité des missions et des défis géographiques. « Le Texas présente une remarquable variété d'habitats et de reliefs », souligne-t-il. « De la côte du Golfe aux forêts de pins de l'est, des montagnes de l'ouest aux canyons où nous recensons la faune, des fortes chaleurs et aux hautes altitudes, la puissance est toujours primordiale. Et le H125 fournit précisément la performance dont nous avons besoin. Son avionique est idéalement conçue, la visibilité excellente, et il surpasse en puissance tous les appareils que j'ai pilotés jusqu'à présent », conclut-il.

2 : Les H125 du Texas Parks and Wildlife Department sont déployés dans diverses missions allant des patrouilles anti-braconnage aux missions de recherche et sauvetage en passant par la surveillance environnementale.

3 : En 2024, le département a effectué ses premières missions de lutte contre les incendies.

4 : Pilote du Texas Parks and Wildlife Department, Brandon Rose a secouru onze personnes lors du passage de l'ouragan Harvey.





LE H145 À CINQ PALES SE POSE EN AFRIQUE DE L'OUEST

Depuis le début de l'année 2025, un H145 est utilisé en Côte d'Ivoire dans les missions offshore par l'opérateur IAS. Et ce n'est que le début de l'histoire : la polyvalence et le niveau de performance du H145 laissent augurer une riche carrière pour l'hélicoptère en Afrique.

Article : Alexandre Marchand

Une clarification préambulaire : il y a IAS et IAS. Le groupe IAS (International Aircraft Services) est composé de différentes sociétés utilisant des hélicoptères et/ou des avions. Existe également la société IAS, qui fait partie du groupe éponyme, et qui opère sous cette enseigne en Côte d'Ivoire depuis 2002.

CINQ PALES : UNE CAPACITÉ MULTIMISSION

« L'arrivée de cet appareil en Côte d'Ivoire est adossée aux missions de l'opérateur italien ENI » souligne Hugues Moreau, CEO du groupe. « À la suite de la découverte d'un important gisement pétrolier, nous avons remporté le contrat de soutien des opérations offshore en proposant le H145. »

L'appareil a retrouvé à Abidjan une flotte de plusieurs Dauphin déjà employés dans une large gamme de missions : transport offshore, transport VIP, évacuations sanitaires, etc. L'appareil est arrivé en vol en début d'année 2025, à l'issue d'un voyage ayant duré cinq jours. Aux commandes, un duo de pilotes formés entre autres en Finlande chez Coptersafety. IAS dispose aujourd'hui de cinq pilotes qualifiés sur le H145.

RENTABLE, EFFICACE ET PRÊT À VOLER

Alexandra Rotaru, directrice de la stratégie pour IAS, souligne quant à elle que « le choix de cet hélicoptère par ENI tient notamment à l'avionique, et à un impact carbone plus bas que les appareils proposés par la concurrence. Le H145 est qualifié

UNE FLOTTE ET DES AMBITIONS

Le groupe IAS dispose aujourd'hui d'une flotte 100% Airbus Helicopters avec un total de sept Dauphin, deux Écureuil B2 et un H145. Pas moins de quatre Dauphin supplémentaires, dont des N3+, sont attendus en complément dans les deux ans qui viennent. Le développement de cette flotte est adossé à de solides capacités techniques, IAS étant Service Centre Airbus Helicopters pour les flottes Dauphin et Écureuil depuis 14 ans, et très bientôt pour le H145. Cette croissance s'appuie en outre sur la recherche systématique d'un recrutement local, ce qui passe par le développement à Abidjan d'une académie des métiers de l'air, des pilotes aux mécaniciens.



2 : Hugues Moreau, CEO d'IAS Group.

3 : Modèle réduit du H145 d'IAS. IAS réceptionnera son deuxième H145 dans les prochains mois.

pour utiliser du SAF (Sustainable Aviation Fuel) et il se révèle en outre moins cher à l'usage, plus performant, et plus léger en maintenance. En un mot, il est plus compétitif. » Sa mission première est le transport vers les plateformes énergétiques offshore, qui ne sont qu'à une cinquantaine de nautiques des côtes. Une proximité relative qui permet d'utiliser le H145 au maximum de sa capacité, avec deux pilotes et huit passagers, avec leurs bagages. Le cas échéant, l'hélicoptère peut être équipé d'un treuil ou d'une civière permettant l'évacuation sanitaire de patients qui auraient été stabilisés au préalable. Il est bien évidemment certifié IFR (Instrument Flight Rules) et capable d'intervenir par tous les temps.

UN SUCCÈS INDÉNIABLE

« Notre appareil est engagé six jours sur sept, avec une à quatre rotations par jour », précise Hugues Moreau. « Les vols se font en direction des plateformes de production, mais également des installations utilisées pour les forages exploratoires ou encore des navires de ravitaillement. Au total, ce sont plusieurs centaines de personnes qui sont concernées de jour comme de nuit par la mobilité de l'hélicoptère. » Et c'est ainsi que le H145, dont l'entretien fait l'objet d'un contrat PBH (Power By the Hour) avec Airbus Helicopters, accumule chaque mois de 50 à 80 heures de vol. Le succès est indéniable, et le H145, ayant fait ses preuves en Côte d'Ivoire, n'aurait aucun mal à se rendre utile dans toute autre zone géographique. « Certes nous l'avons acheté pour honorer le contrat avec ENI, mais nous n'aurions aucun mal à le replacer ailleurs dans le cadre de nos opérations », précise Alexandra Rotaru. Un constat qui cadre parfaitement avec les ambitions d'IAS qui débordent largement de la Côte d'Ivoire, pour s'étendre progressivement à l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest. « Un de nos objectifs pour les mois qui viennent est d'introduire un deuxième H145 dans la région », reconnaît d'ailleurs Hugues Moreau.





400M/H225M : LE DUO GAGNANT

Dans la nature on peut croiser des caracals, ce petit félin, dans la chaîne de montagne de l'Atlas en Afrique du Nord. Dans le ciel aussi Atlas et Caracal peuvent aller de paire, mais on parle de tout autre chose...

Article : Emmanuel Huberdeau

Atlas est le nom donné par l'armée de l'Air et de l'Espace française à l'A400M, avion de transport lourd tandis que le Caracal désigne le H225M, un hélicoptère de 11 tonnes. Deux appareils multirôles développés par Airbus. Deux appareils devenus pleinement complémentaires depuis que la capacité de ravitaillement en vol des hélicoptères de l'A400M a été prononcée début 2025 au sein de la force aérienne française. Le H225M, seul hélicoptère doté d'une capacité de ravitaillement en vol des armées françaises, peut désormais pleinement bénéficier de ce partenariat.

CONÇU POUR LES MISSIONS LES PLUS EXIGEANTES

Le H225M est un hélicoptère de manœuvre conçu pour les missions les plus délicates comme les

opérations spéciales et la recherche et sauvetage en zone de combat. L'une de ses forces vient de son rayon d'action qui peut dépasser les 1 000 km en temps normal. Avec le ravitaillement en vol, le H225M peut aller encore bien plus loin avec des vols pouvant dépasser les 10 heures. L'armée de l'Air et de l'Espace a déjà démontré à plusieurs reprises les possibilités offertes par le ravitaillement en vol aussi bien en opération qu'en exercice. L'A400M a lui aussi démontré à de multiples reprises ses capacités en opération et en exercice avec les forces armées françaises sur tous les continents : transport de troupes et de matériel, parachutages, évacuations sanitaires ou évacuations de ressortissants, la liste des capacités de l'A400M est longue mais il en restait une à valider. En effet, les A400M de l'armée de l'Air et de l'Espace ravitaillent les chasseurs

depuis quelques années mais la capacité de ravitailler les hélicoptères n'était pas encore employée par les forces armées françaises. C'est désormais chose faite.

UNE RÉALISATION REMARQUABLE

La capacité de ravitaillement en vol des hélicoptères par l'A400M avait déjà été démontrée par Airbus. Mais pour passer d'une qualification industrielle à une qualification militaire, il y a toujours un processus qui peut prendre quelques mois ou années. Pour l'armée de l'Air, ce processus a débuté en juin 2023 avec les premières expérimentations réalisées par le Centre d'Expertise Aérien Militaire et la Direction Générale de l'Armement. Deux autres campagnes d'expérimentation ont suivi en février et mars 2024. Début 2025, la capacité a été jugée définitivement mature et l'armée de l'Air et de l'Espace est désormais autorisée à ravitailler ses H225M Caracal en vol depuis ses A400M en opération. À terme la France disposera de cinq kits de ravitaillement pour hélicoptères adaptables sur A400M. « Donner cette capacité à l'A400M a été une belle prouesse », explique le lieutenant-colonel Nicolas, officier de marque A400M de l'armée de l'Air et de l'Espace. « Il faut imaginer un avion d'une masse maximale de 140 tonnes évoluant proche de sa vitesse de décrochage à 110 nœuds afin de se mettre à la vitesse des hélicoptères. » Selon le pilote de l'armée de l'Air et de l'Espace, ce sont les excellentes commandes de vol électriques de l'A400M qui permettent cette prouesse. Il fallut notamment pour Airbus mettre à jour les lois de commande de l'A400M pour les adapter à ce domaine de vol si particulier. Les paniers et les manches de ravitaillement ont également été adaptés spécifiquement pour les hélicoptères. Avec l'A400M et le H225M, l'armée de l'Air et de l'Espace française dispose d'une capacité de projection rare dans le monde. D'autant plus que le H225M peut être embarqué dans l'A400M pour être déployé en quelques heures aux quatre coins du monde. Ainsi l'armée de l'Air peut rapidement projeter son duo afin de mettre en place une opération dans la profondeur derrière les lignes ennemies, aussi bien pour déployer des commandos que pour récupérer des pilotes éjectés. Des capacités qui dépassent largement la théorie puisqu'elles ont pu être démontrées très récemment lors de l'exercice Athena qui s'est déroulé du 12 au 23 mai 2025 et qui a compris pour la première fois l'emploi dans un tel exercice du duo gagnant A400M Atlas - H225M Caracal.



airbus.com



Conçu pour les missions les plus complexes. **Prêt pour l'imprévu**

Airbus.
Made to matter



AIRBUS