

N°141 - MARS 2026

ROTOR



Des équipages toujours en alerte

SAUVER À LEURS CÔTÉS P.04

Le scanner aérien du Mexique

SONDER L'HORIZON P.24

"Le dernier pionnier de la première heure"

SAUVER À LEURS CÔTÉS P.34

Course contre la montre au Texas

SAUVER À LEURS CÔTÉS P.36

AIRBUS

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

Abonnez-vous

 Pour plus d'information
www.airbus.com/Helicopters

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

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

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

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

N° 141 - MARS 2026

Directrice de la Communication : Jennifer Newlands. **Rédacteur en chef :** Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com). **Responsable Photos :** Jérôme Deulin. **Crédit photo :** Airbus Helicopter ; Claes Axstal ; Célian Bauduin ; Dianne Bond ; Ned Dawson ; HealthNet ; HeliCarrier ; Airbus Helicopters ; Precision Helicopters ; Stéphane Kervala ; Camille Moirenc ; Anthony Pecchi ; Delphine Prevot ; Mike Reyno ; Olivier Tomas ; Cara Irina Wagner ; Airbus Helicopters ; Claes Axstal ; Célian Bauduin ; Dianne Bond ; Ned Dawson ; HealthNet ; HeliCarrier ; Airbus Helicopters ; Precision Helicopters ; Stéphane Kervala ; Camille Moirenc ; Anthony Pecchi ; Delphine Prevot ; Mike Reyno ; Olivier Tomas ; Cara Irina Wagner ; Droits Réservés. **Traduction :** Airbus Translation Services. Éditeur : **la nouvelle**. (Copyright Airbus Helicopters 2026, tous droits réservés). Le logo d'Airbus Helicopters et les noms de ses produits et services sont des marques déposées d'Airbus Helicopters.



04
SAUVER À LEURS CÔTÉS

Des équipages toujours en alerte

22
EXPLORER DES IDÉES

Sur le front du support et des services

24
SONDER L'HORIZON

Le scanner aérien du Mexique

28
EXPLORER DES IDÉES

Le H140 puissance trois

30
SAUVER À LEURS CÔTÉS

Entre flamme et nature :
Phoenix prend son envol

34
SAUVER À LEURS CÔTÉS
"Le dernier pionnier
de la première heure"

36
SAUVER À LEURS CÔTÉS
Course contre la montre au Texas

38
SAUVER À LEURS CÔTÉS
De la puissance en réserve :
les Super Pumas d'HeliCarrier
sont toujours à la hauteur



Bruno Even,
Président d'Airbus Helicopters

Le salon Verticon est un rendez-vous annuel incontournable pour la communauté des voilures tournantes, en particulier pour nos clients présents sur le continent américain. Cet événement est une occasion unique de mieux comprendre les priorités de nos clients, qui ne peuvent réaliser leurs missions critiques que si leurs appareils sont prêts à intervenir. Notre présence sur le salon Verticon est aussi le reflet de notre solide implantation en Amérique du Nord. Pour nos solutions « made in Canada » comme pour nos sites de production aux États-Unis, nous investissons dans les compétences locales pour concevoir et soutenir des produits adaptés aux besoins réels de leurs utilisateurs. Ce numéro de *Rotor* met en lumière l'immense variété de ces missions. Qu'il s'agisse de maintien de l'ordre, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies ou de services médicaux d'urgence, ces équipages sauvent des vies dans des conditions extrêmes. Fournir les technologies de pointe et le soutien adapté à ces opérations exigeantes est un privilège dont tous les employés d'Airbus ont conscience. Les possibilités offertes par nos systèmes

LES HÉLICOPTÈRES SERONT TOUJOURS LÀ POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DU MONDE

de drones sont tout aussi fascinantes. En tant que leader mondial, il nous incombe de veiller à ce que ces technologies soient fiables et utilisées de façon responsable. Avec le lancement du *HTeaming*, une innovation inédite pour notre entreprise, nous apportons dès à présent les bénéfices de l'interconnectivité aux équipes qui travaillent en première ligne. En ce dernier éditorial en qualité de CEO d'Airbus Helicopters, je ne peux m'empêcher de revenir sur le chemin parcouru ensemble. L'impact considérable de nos clients sur les populations mondiales a toujours été une source de motivation inépuisable. Leurs opérations témoignent du rôle majeur que jouent les hélicoptères dans la sécurité publique. Cet impact n'est toutefois possible que grâce à la passion indéfectible de nos équipes et à la profonde confiance témoignée par nos partenaires et nos clients. Je tiens à tous vous remercier d'être l'âme et le moteur de cette entreprise. Si nous ne pouvons prévoir ce que l'avenir nous réserve, nous pouvons être certains que les hélicoptères, et les personnes remarquables qui les soutiennent, seront toujours là pour assurer la sécurité du monde.

DES ÉQUIPAGES TOUJOURS

Les équipages d'hélicoptères doivent être prêts à intervenir, de jour comme de nuit. Quand il s'agit d'éviter qu'un départ de feu ne se transforme en brasier, d'évacuer des personnes piégées par des inondations ou de transférer rapidement un patient vers un hôpital, chaque seconde compte. Lorsque des vies sont en danger, les équipes d'intervention sont toujours prêtes et elles doivent avoir l'assurance que leur équipement l'est tout autant.

ARTICLES — Renata Ahumada, Belén Morant et Ben Peggie

EN ALERTE

PENSER LA FIABILITÉ EN PÉRIODE DE CRISE

Will Sampson, Vice-Président, Head of Market Operations d'Airbus Helicopters, explique pourquoi les hélicoptères de l'entreprise sont toujours prêts à intervenir pour venir en aide aux populations.

ARTICLE — Ben Peggie

« Le monde actuel est un environnement complexe, aussi bien pour les décideurs politiques que pour les citoyens », souligne Will Sampson. « La mission d'Airbus Helicopters consiste à collaborer à la fois avec les autorités chargées de gérer cette situation et avec les opérateurs qui protègent les citoyens et sauvent des vies. » Selon lui, le contexte tumultueux d'aujourd'hui va au-delà de la simple tension et évolue si vite que la nature même du conflit est devenue difficile à cerner. « Le tableau des menaces se transforme à une vitesse préoccupante, au point que la frontière traditionnelle entre guerre et paix devient, si j'ose dire, de plus en plus poreuse. » Pour Will Sampson, en cette période de réalignement géopolitique incertain, les capacités doivent être aussi adaptables que les menaces sont imprévisibles.

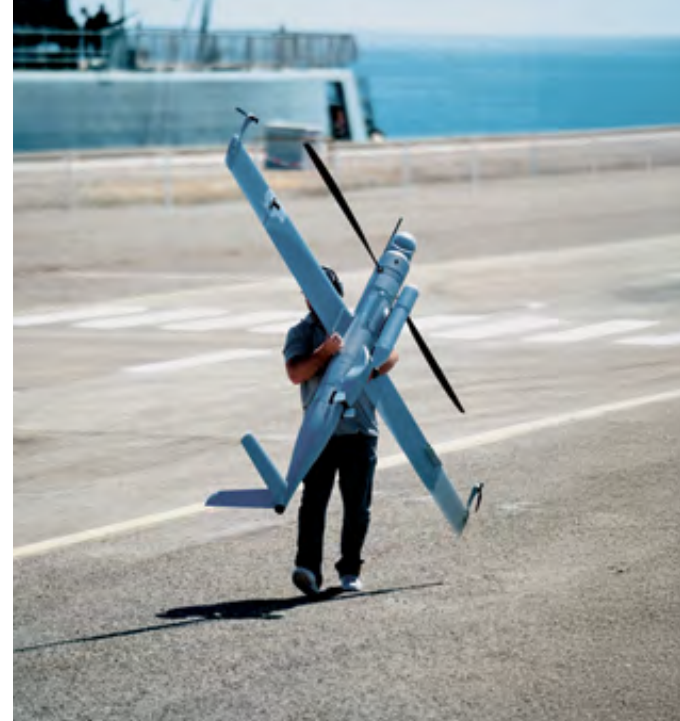


▲ William Sampson, Vice-Président, Head of Market Operations d'Airbus Helicopters

DES SOLUTIONS ADAPTÉES À UN MONDE COMPLEXE

La mission des hélicoptères, elle n'a pas changé. « Nos opérateurs s'efforcent de prévenir les problèmes », explique-t-il. « Quand une situation ne peut être évitée, les moyens mobilisés visent à protéger les populations. Enfin, lorsque survient une catastrophe, et les catastrophes naturelles sont de plus en plus fréquentes, les hélicoptères sont très souvent en première ligne : ils sauvent des vies, acheminent des secours et facilitent la reconstruction. » Les opérateurs d'hélicoptères ont toujours été confrontés à des situations extrêmement difficiles. Aujourd'hui pourtant, comme le souligne Will Sampson, le partage des

► Les hélicoptères doivent pouvoir intervenir dans les reliefs à la fois splendides et escarpés au Canada.



à leurs côtés

◀ Le Flexrotor, un poids plume ultra sophistiqué.



responsabilités entre les opérateurs civils et militaires est de moins en moins clair. « Il existe entre les deux une zone grise, qu'on pourrait appeler 'espace de guerre hybride', dans lequel les hélicoptères jouent, me semble-t-il, un rôle essentiel. » Il s'agit d'un facteur déterminant dans le succès commercial croissant des hélicoptères et des drones à double usage d'Airbus. Quand la frontière entre déploiements civils et militaires s'estompe, il faut des appareils capables d'exceller dans les deux domaines. La philosophie d'Airbus en matière de conception a toujours veillé à ce que ses hélicoptères soient dotés des technologies nécessaires pour faire face à l'évolution des missions. Will Sampson soutient par ailleurs que la gamme à double usage n'est pas seulement une solution universelle capable d'assurer diverses opérations. Ces solutions peuvent être adaptées ou combinées non seulement pour accomplir la mission, mais aussi pour obtenir le meilleur résultat possible. « Seules les voilures tournantes peuvent réunir tout ce qu'il faut dans cette boîte à outils. Elles sont véritablement conçues pour ces opérations de protection. »

REPOUSSER LES LIMITES

La gamme double usage d'Airbus garantit des hélicoptères modulaires, c'est-à-dire flexibles par nature et capables d'accomplir leurs missions. Mais ce n'est pas tout. Will Sampson voit dans la stratégie d'innovation de l'entreprise un élément clé de la supériorité opérationnelle de ses hélicoptères, car elle veille à aligner le développement continu des produits sur les besoins des clients. Il souligne notamment le récent changement de cap consistant à apporter des solutions aux innombrables problèmes imprévisibles que rencontrent les opérateurs, plutôt que de se concentrer sur les modernisations ou les gains d'efficacité. « Nous concevons et livrons des appareils pensés pour fonctionner en système et répondre aux besoins, et non de simples plateformes. » Selon Will Sampson, cette philosophie s'illustre particulièrement dans les hélicoptères Airbus de dernière génération. Les leçons tirées du H160, déjà une avancée technologique considérable, sont en effet affinées et intégrées au H140. « Forts de l'expérience acquise avec le H160, nous avons associé nos opérateurs à la conception du H140, afin de produire un hélicoptère opérationnel dès sa mise en service. Un appareil pensé non pas pour une mission unique, mais ...



◀ Le H145 de la police bavaroise est doté d'un système de mission de nouvelle génération.



◀ Le H160 a révolutionné la conception des hélicoptères.

... accompagné d'un programme de développement lui ouvrant la voie vers d'autres segments de mission. » Cette approche ne s'applique pas uniquement aux derniers modèles. Ainsi, le système de mission du H145 vient d'être amélioré pour la police bavaroise, élargissant le spectre des opérations qu'il est en mesure d'appuyer. Selon Will Sampson, les capacités de surveillance de pointe et la connectivité renforcée des hélicoptères comme le H145 et le H160 constituent une avancée considérable, car elles offrent une connaissance de la situation inégalée. L'avionique fait également l'objet d'une amélioration continue et cette standardisation renforce la sécurité et la supériorité, tout en réduisant la charge de travail des pilotes qui peuvent se concentrer sur la mission. Comme l'explique Will Sampson, Airbus adopte une double approche visant à améliorer parallèlement le produit et le système. « Notre feuille de route pour l'innovation développe continuellement les capacités offertes à nos opérateurs afin d'optimiser l'efficacité opérationnelle et la rentabilité de leurs missions. L'évolution de nos produits

ne se limite pas aux systèmes de mission, elle englobe également l'architecture même des appareils. »

À L'AVANT-GARDE DU « TEAMING »

Pour Will Sampson les drones ont sans conteste un rôle à jouer dans les missions civiles et parapubliques et il incombe à des entreprises matures comme Airbus de commercialiser ces solutions. Les drones d'Airbus se distinguent par leur technologie sophistiquée, durable et fiable, capable de faire une vraie différence sur le terrain. Il ne s'agit pas de simples concepts évolutifs pensés pour maximiser une valorisation financière. « La sécurité publique n'est pas une marchandise que l'on peut 'disrupter' pour améliorer un bilan comptable de la Silicon Valley. C'est une mission critique qui exige la qualité et la fiabilité que confèrent des décennies d'expérience sur le terrain. » Will Sampson est par ailleurs convaincu que l'association de ces drones avec des hélicoptères facilitera le travail des opérateurs civils et parapublics. « La véritable valeur ajoutée pour nos sociétés réside dans la collaboration entre des hélicoptères



et des drones dotés de capacités complémentaires... une solution qui me semble tout simplement révolutionnaire et fondamentalement bénéfique. » Au-delà de la responsabilité sociale liée à l'introduction de nouvelles technologies, il estime que la maturité industrielle d'Airbus et sa maîtrise de la conception lui confèrent un avantage décisif face à une multitude de start-ups et de concurrents fragmentés sur un marché déjà saturé. L'année dernière, Airbus a d'ailleurs lancé *HTeaming*, un système qui permet aux opérateurs de commander un drone depuis un hélicoptère à l'aide d'une tablette.

UN TERRAIN D'ESSAI INCONTOURNABLE

Pour de nombreux acteurs du secteur, Verticon marque le temps fort de l'année. Will Sampson est fasciné par ce que représente ce salon. « Verticon fait chaque année le tour des principales villes américaines, le plus grand marché d'hélicoptères au monde... Les États-Unis, avec leur culture de l'innovation et leur inventivité, sont absolument extraordinaires. » Au-delà du salon, l'Amérique apparaît pour lui comme le terrain d'essai incontournable pour les hélicoptères : « Des conditions arctiques du Canada à l'Amérique latine, tous les défis liés aux missions de sécurité publique et à la gestion des catastrophes dans des environnements extrêmement variés sont présents. » Les salons aéronautiques sont pour les professionnels du secteur l'occasion de se rencontrer et de discuter des enjeux actuels. Will Sampson se réjouit déjà de ces échanges, rappelant que la priorité pour Airbus doit être de mieux servir ses opérateurs, que ce soit en développant de nouveaux produits ou en améliorant la disponibilité des appareils. « Il faut se mettre à la place des clients et se demander ce dont ils ont besoin pour accomplir leur mission avec une efficacité et une fiabilité maximales. Comment nous adapter et faire évoluer nos appareils pour y parvenir ? »

◀ Le H140 lors des essais par temps froid.

LE H125 SAUVE DES VIES AU TEXAS

La vaste étendue du Texas représente un défi majeur pour son Département de la Sécurité Publique (DPS). Stacy Holland et Marcus Tomerlin, respectivement pilote en chef et chef pilote adjoint de la division des opérations aéroportées expliquent pourquoi l'Airbus H125 constitue depuis longtemps un pilier du maintien de l'ordre dans cet État américain.

ARTICLE — Ben Peggie



“Ses performances n'ont cessé de s'améliorer et il est devenu un élément essentiel de l'équipe.”

STACY HOLLAND, PILOTE EN CHEF DE LA DIVISION DES INTERVENTIONS AÉROPORTÉES, TEXAS DPS

Couvrant un territoire comprenant 2 000 km de frontières et 254 comtés, et chargé de coordonner près de 3 000 services de maintien de l'ordre, le DPS a besoin d'un hélicoptère capable d'affronter les reliefs escarpés, les longues distances et la diversité des nombreuses opérations effectuées. « Nos principales missions sont les patrouilles de routine, la lutte contre la criminalité, les patrouilles urbaines, la répression des gangs, la surveillance des frontières, la recherche d'enfants disparus, l'hélicoptère et les opérations de recherche et sauvetage (SAR) », explique Stacy Holland.

« L'Airbus H125 est le fer de lance de notre flotte. Pouvoir compter sur un monomoteur léger très performant, adapté aux missions locales comme aux interventions sur de longues distances, est un atout majeur sur un territoire aussi vaste que le Texas. » La grande variété des missions exige par ailleurs un hélicoptère performant disponible à tout moment. « Nous sommes sollicités pour des missions de surveillance à haute altitude nous obligeant parfois à évoluer jusqu'à 3 000 mètres pour effectuer des opérations furtives », souligne Marcus Tomerlin.



▲ Stacy Holland, Pilote en chef de la division des interventions aéroportées, Texas DPS

L'OURAGAN HARVEY

Fin août 2017, l'ouragan de catégorie 4 Harvey s'est abattu sur le sud-est du Texas, déversant près de 125 cm de pluie en quelques jours et provoquant de graves inondations dans la région de Houston. Stacy Holland se souvient des défis logistiques liés à la collaboration de multiples opérateurs, tandis que les aéronefs du DPS effectuaient une transition soudaine des patrouilles aux opérations de coordination et aux missions SAR. Il salue la fiabilité du H125 lors de ces opérations menées dans des conditions particulièrement dangereuses, aux côtés de l'armée et des garde-côtes américains, afin de porter secours aux populations isolées et en danger. « Pour faire face aux terribles inondations de Houston, nous avons mobilisé une flotte entière d'hélicoptères et réalisé plus de 250 hélitreuillages », précise Stacy Holland. « Nous avons porté secours aux citoyens texans à l'aide de ces appareils et sauvé des vies en temps réel dans le cadre d'opérations dangereuses... J'étais très fier de la performance de nos hélicoptères. »

LES CLÉS DU SUCCÈS

Les appareils ne sont pas uniquement sollicités dans les situations de crise. Ils sont toujours au rendez-vous. Selon Marcus Tomerlin, la flotte du DPS cumule environ 14 000 heures de vol par an, dont 6 000 pour les voilures fixes et 8 000 pour les hélicoptères. « Ces H125 effectueront entre 800 et 1 000 heures de vol chacun », indique-t-il, soulignant la fiabilité des appareils. « La seule chose qui limite le déploiement de nos hélicoptères, c'est le temps d'immobilisation lié à la maintenance programmée », poursuit-il. La puissance et la fiabilité dont il fait preuve dans les conditions difficiles du Texas expliquent pourquoi le H125 est tant plébiscité par les forces de l'ordre dans l'ensemble du territoire américain. Pour Marcus Tomerlin, sa polyvalence est un autre atout : « Le H125 peut être équipé d'une caméra, d'une liaison vidéo descendante, de systèmes de cartographie, de projecteurs, etc. Il peut assurer des missions très diverses, dont les vols à haute et basse altitude, les opérations SAR et l'hélitreuillage. J'ai effectué plus de 3 500 heures de vol aux commandes d'un H125. C'est un hélicoptère sûr et nous continuerons à l'utiliser pour toutes nos opérations. »

40 ANS DE SERVICE

Le succès de cet hélicoptère au Texas n'a rien d'éphémère. En effet, le H125 est exploité dans cet État depuis 40 ans. Selon

à leurs côtés

Stacy Holland, il a fait ses preuves dès son intégration dans la flotte du DPS au milieu des années 1980. Depuis, ses performances n'ont cessé de s'améliorer et il est devenu un élément essentiel de l'équipe. « Au cours des 40 dernières années, Airbus nous a fourni un excellent support », ajoute-t-il. « Les H125 m'ont donné entière satisfaction et ont pris soin de mon équipage et de mes passagers. »



▲ Marcus Tomerlin, Chef pilote adjoint, Texas DPS

“C'est un hélicoptère sûr et nous continuerons à l'utiliser pour toutes nos opérations.”

MARCUS TOMERLIN



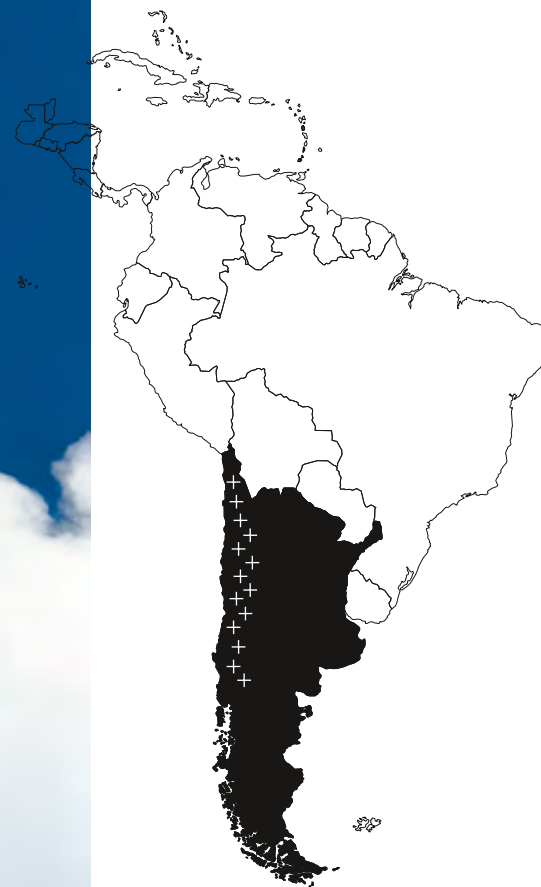
Un opérateur de treuil du département de la sécurité publique du Texas (DPS) se prépare à intervenir.



SAUVER DES VIES À PLUS DE 6 000 MÈTRES

Entre les sommets chiliens et argentins, de part et d'autre de la cordillère des Andes, Rotortec Helicopters et Helicopters AR allient technologie et expertise humaine pour sauver des vies en milieu extrême.

ARTICLE — Renata Ahumada



Andes
CHILI ET ARGENTINE

◀ Sauvetage à haute altitude au-dessus des nuages

▼ Chargement d'une civière dans le H125



à leurs côtés

Dans la cordillère des Andes, aucune erreur n'est permise, ni pour les pilotes ni pour les centaines de touristes qui arpentent ses parcs chaque année. À ces altitudes, alors que le corps faiblit et l'air se fait si rare qu'il permet à peine de rester conscient, la bascule entre tragédie et dénouement heureux dépend de deux facteurs : le savoir-faire des pilotes et les performances exceptionnelles d'un appareil en haute altitude. Deux opérations de sauvetage récentes, menées côté chilien par Rotortec Helicopters et sur le flanc argentin par Helicopters AR, ont une nouvelle fois démontré que le H125 pouvait sauver des vies sur le toit du monde.

UN MIRACLE AU CAMP CÓLERA

Dans l'après-midi du 22 janvier, les opérations logistiques ont été interrompues en raison d'une urgence au sommet de l'Aconcagua. Un alpiniste brésilien, incapable de se déplacer seul, était en détresse au camp Cólera, à près de 6 000 mètres. À cette altitude, où la faible densité de l'air exige des efforts colossaux, seul un vol stationnaire d'une précision absolue permettait de sauver la vie de l'alpiniste. Face au défi, l'équipe a fait preuve d'une grande détermination, se souvient Diego Góngora, associé d'Helicopters AR : « Quand l'assureur de l'alpiniste nous a demandé si une évacuation à cette altitude était possible, nous n'avons pas hésité. Non par témérité, mais parce que des années d'entraînement nous ont appris à faire confiance aveuglément à notre appareil. » Le terrain ne permettant pas d'atterrir, l'équipe a utilisé une élingue courte pour hisser l'alpiniste dans une manœuvre exigeant une précision millimétrique. Le secouriste et la victime ont ensuite été hélitreuillés jusqu'à Nido de Cóndores, reliés par radio tout au long du transfert. Arrivé sur place, à 5 556 mètres d'altitude, le H125 a enfin pu se poser, permettant à l'équipe médicale de prendre le relais.

PERSÉVÉRANCE RÉCOMPENSÉE AU CERRO LEONERA

Quelques semaines plus tôt, dans le domaine de Farellones, au Chili, l'équipage de Rotortec Helicopters avait lui aussi effectué un sauvetage spectaculaire non loin du Cerro Leonera. Daniela Sáez, une jeune trekkeuse de 25 ans séparée de son groupe, était portée disparue depuis 48 heures. Elle avait donc passé deux nuits sous des températures glaciales, seule dans l'immensité du massif andin. Les rafales de vent et la couverture nuageuse changeante réduisaient considérablement la visibilité. Francisco Fluxá, pilote et gérant de Rotortec, a vécu la localisation de la victime à la fois comme un soulagement et une poussée d'adrénaline. Retrouver Daniela épuisée, mais consciente donnait tout son sens à ce déploiement humain qui avait su profiter de chaque accalmie pour faire avancer les recherches. Le diagnostic établi une fois son état stabilisé, hypothermie et déshydratation, a confirmé qu'elle devait sa survie à la rapidité de l'intervention.

PERFORMANCES OPTIMALES EN MILIEU EXTRÊME

Ce n'est pas un hasard si le H125 joue un rôle majeur dans ces deux récits. À des altitudes où d'autres hélicoptères atteignent leurs limites, il conserve portance et agilité. Sa réserve de puissance fait de lui l'appareil idéal par temps chaud et à haute altitude, car elle lui permet d'opérer sur des versants trop escarpés pour se poser. « Dans ce type de contexte, l'atout primordial est la puissance », explique Diego Góngora. « Nous l'avons constaté lors d'un sauvetage réalisé quelques semaines plus tôt à 6 505 mètres et par -10 °C, conditions où l'altitude-densité atteignait des valeurs extrêmes. De telles conditions compliquent le travail du pilote, mais elles le rendent également passionnant. » Toutefois, le facteur humain prime toujours sur la puissance : une opération réussie est le fruit d'une collaboration efficace entre secouristes, pilotes et technologie. Grâce à la persévérance des équipes de Rotortec Helicopters et d'Helicopters AR, deux personnes ont pu rentrer chez elles saines et sauvées, et deux opérations viennent s'ajouter à la liste des nombreux sauvetages effectués par le H125 dans la cordillère des Andes.

MEXIQUE : LA POLYVALENCE AU CŒUR DU SAUVETAGE

Des inondations de Veracruz aux opérations de sauvetage offshore ultra modernes, l'opérateur mexicain repousse les limites du H175 dans les missions les plus critiques.

ARTICLE — Belén Morant



Hélicoptère depuis un H175.



▲ Le H175 peut transporter 1 000 kg de nourriture et provisions.

Fort de 45 ans d'expérience dans le transport aérien, Transportes Aéreos Pegaso est passé de l'exploitation d'appareils légers à la gestion d'un hélicoptère de pointe, le H175, toujours guidé par ses principes de sécurité et d'adaptabilité. Cette agilité a permis à l'entreprise mexicaine d'étendre ses activités au-delà du secteur de l'énergie pour devenir un acteur majeur des opérations de recherche et sauvetage (SAR) et d'aide humanitaire.

LES ANGES GARDIENS DE VERACRUZ

En octobre 2025, la crise nationale provoquée par les inondations survenues dans l'État de Veracruz a mis la capacité d'intervention de Pegaso à l'épreuve. À la demande de Pemex (Petróleos Mexicanos), entreprise publique du secteur pétrolier mexicain, l'opérateur a déployé un H175 afin de porter secours aux populations des zones montagneuses proches de Poza Rica, totalement inaccessibles par la route. La mission exigeait une transformation immédiate de l'appareil. En quelques minutes, les sièges ont été démontés et la cabine à plancher plat convertie en transport cargo capable de transporter à chaque rotation 1 000 kg de nourriture et de biens de première nécessité ainsi que deux médecins vers les zones sinistrées. L'appareil a également effectué des missions de reconnaissance aérienne pour évaluer les dommages ainsi que des évacuations sanitaires d'urgence. L'environnement s'est révélé particulièrement hostile, entre les câbles à haute tension surplombant rivières et reliefs et les nuages de poussière et de sable qui rendaient les atterrissages difficiles. « La puissance et la stabilité du H175 garantissent une sécurité

maximale en vol. Les systèmes Helionix et la vision synthétique fournissent une représentation optimale de la situation tandis que les larges portes coulissantes permettent de charger et décharger rapidement 1 000 kg d'aide », explique Ramirez Torres, capitaine responsable des opérations à Veracruz. « Coupés de tout, les habitants nous accueillaient avec joie, nous considérant un peu comme leurs anges gardiens. Je suis très heureux de pouvoir mettre mes compétences au service de la population. J'ai le sentiment gratifiant d'avoir accompli mon devoir », poursuit-il.

À LA POINTE DU SAUVETAGE EN MER

En 2026, Pegaso franchit une nouvelle étape avec la mise en service de moyens SAR dotés de treuils de sauvetage destinés aux missions en haute mer. Ce projet marque un tournant majeur, car il positionne Pegaso comme le seul opérateur du secteur de l'énergie mexicain à bénéficier de la certification officielle. Les opérations prennent place en haute mer, servant Woodside Energy sur la plateforme offshore de Trion. « Disposer d'une équipe de recherche et sauvetage représente une avancée considérable pour l'aviation mexicaine. La distance constitue le principal défi : menées à plus de 110 milles nautiques du littoral, les missions nécessitent une planification opérationnelle extrêmement rigoureuse », fait remarquer Israel Gómez Arzate, capitaine et membre de l'équipe SAR. Pour ce faire, l'entreprise a formé et certifié ses équipages à l'utilisation des treuils de secours et des systèmes de largage de radeaux de sauvetage dotés de kits de survie selon les normes internationales. « Un hélicoptère de recherche et sauvetage place la vie humaine au-dessus de toute autre considération. C'est une garantie pour les investissements nationaux et internationaux dans le golfe du Mexique », précise Aníbal Rodrigo Astudillo Constantino, capitaine spécialisé dans la formation SAR.

UN GAGE D'EXCELLENCE

L'évolution de Pegaso, qui se déploie aujourd'hui à l'international, notamment au Suriname, reflète une culture d'amélioration continue et de rigueur opérationnelle. « L'opérateur démontre que la polyvalence de ses appareils, soutenue par une formation d'élite, permet de faire face à toutes les situations. Comme le précise notre politique d'entreprise, nos valeurs sont le fondement de notre action », souligne José Erosa, Directeur des opérations de Pegaso. Et ce principe se vérifie chaque fois qu'un H175 décolle pour sauver une vie ou aider une communauté isolée.



LE FLEXROTOR, SENTINELLE DE LA NUIT

Basé dans l'Oregon, Precision a été l'un des premiers opérateurs à adopter le Flexrotor dès 2014. Si David Rath, son PDG, imagine un avenir dans lequel les drones et les plateformes avec équipage collaboreront en parfaite harmonie, l'aéronef fait aujourd'hui office de vigie infatigable dans le ciel, assurant les tâches ennuyeuses, sales et dangereuses (dull, dirty and dangerous) après la tombée de la nuit pour permettre aux équipes chargées d'éteindre les incendies de goûter un repos bien mérité.

ARTICLE — Ben Peggie et Kelsey Young

Precision Helicopters mobilise des H215 Super Puma et des H125 pour les missions de lutte contre les incendies les plus critiques, alors que la charge de travail ne cesse d'augmenter. « Au cours des quinze dernières années, la lutte contre les incendies a enregistré une croissance considérable », explique David Rath. « Autrefois limités à 30 jours, les contrats s'étendent désormais sur quatre ou cinq mois. Face au risque accru, la lutte contre les feux devient une activité permanente aux États-Unis. » Pour répondre à ce besoin, Precision a déployé le Flexrotor, un drone à décollage et atterrissage verticaux (VTOL), dans le cadre d'un contrat fédéral stratégique. L'entreprise est l'une des deux seules à être référencées dans le contrat de cartographie aérienne de longue endurance, à la demande du Département de l'Intérieur. À l'avenir, Precision envisage de proposer une disponibilité dédiée de 90 à 120 jours

afin d'abandonner l'ancien système « à la demande » qui immobilise souvent les appareils dans les périodes critiques.

CARTOGRAPHIE DE PRÉCISION DANS L'OBSCURITÉ

Les feux de forêt se propagent avec une imprévisibilité redoutable. Matt Parker, président de la division Uncrewed Business de Precision, est convaincu que le Flexrotor apporte la durabilité nécessaire pour compléter le rôle des hélicoptères. « Cette technologie fournit des renseignements en temps réel à nos armées depuis plusieurs décennies. Il est temps d'offrir ces mêmes capacités à nos sapeurs-pompiers. » Le profil de mission type du Flexrotor prévoit généralement le décollage de l'appareil dans la soirée pour survoler le périmètre de l'incendie. Assistée par un analyste géospatial du gouvernement, l'équipe s'appuie sur

des flux vidéo géoréférencés pour surveiller la progression des flammes et identifier les « cibles prioritaires », telles que les infrastructures critiques, que les équipes au sol pourront alors s'attacher à protéger.

SURVEILLANCE DES INCENDIES MAÎTRISÉS

Le plus grand défi technique ne consiste pas tant à localiser le foyer principal, puisque les satellites peuvent repérer la fumée, mais bien à identifier les « points chauds » dissimulés qui subsistent. « Les pompiers doivent maîtriser ces foyers résiduels pour éviter qu'ils ne donnent naissance à un nouvel incendie », précise Matt Parker. Ces audits infrarouges constituent une protection essentielle contre les reprises de feu désastreuses, comme celles qui ont été observées lors de l'incendie de Carr en Californie, où des opérations de « déblaiement » incomplètes ont provoqué une catastrophe alors même que les autorités avaient déclaré le feu 100 % sous contrôle. Grâce au guidage radio des équipes au sol vers ces foyers invisibles, le Flexrotor garantit la maîtrise totale de l'incendie.

LE FUTUR SERA COLLABORATIF

Bien que la réglementation aéronautique moderne peine encore à suivre l'évolution de la lutte contre les incendies, David Rath est convaincu que l'avenir du secteur repose sur la collaboration hélicoptères-drones. En s'associant à des partenaires pour mutualiser les appareils et partager la charge opérationnelle, les entreprises maîtriseront mieux les coûts et les obstacles techniques liés aux premières étapes de déploiement des drones. Precision envisage déjà des missions « d'intervention initiale » dans lesquelles cette coopération prendrait tout son sens sur le plan tactique. Dans ce cas de figure, un Flexrotor serait déployé aux côtés d'un Super Puma intervenant sur des dépôts de feux provoqués par la foudre, afin de localiser les petits foyers avant qu'ils ne se transforment en incendies. « L'objectif est d'aboutir à une transition numérique fluide », explique David Rath. « Dans le scénario que nous envisageons, le Flexrotor illumine un foyer à l'aide d'un faisceau infrarouge pour un pilote équipé de lunettes de vision nocturne ou transmet directement des coordonnées GPS à un H215 qui se dirige ensuite automatiquement vers le site pour un largage d'eau ciblé. Seul ce type de synergie permettra de répondre aux défis opérationnels à venir. » Les incendies ne s'arrêtent pas la nuit. Pendant que les équipes se reposent, le Flexrotor reste en veille, prêt à passer le relais aux hélicoptères dès le lever du jour.



▲ David Rath et Matt Parker aux côtés du premier Flexrotor.

... puis vole horizontalement.



" Cette technologie fournit des renseignements en temps réel à nos armées depuis plusieurs décennies. Il est temps d'offrir ces mêmes capacités aux pompiers. "

MATT PARKER, PRÉSIDENT
UNCREWED BUSINESS, PRECISION

Le Flexrotor est lancé à la verticale...

Airbus Americas en chiffres

Des grands espaces sauvages du Canada aux sommets des Andes, de la lutte contre les incendies au Chili aux opérations de sauvetage aux États-Unis, les appareils polyvalents d'Airbus Helicopters effectuent des missions essentielles sur tout le continent.

275 000
heures de vol
au Canada

Plus de
215 millions
de dollars
injectés dans l'économie
américaine en 2025



CANADA

ÉTATS-UNIS

5 000
pièces composites
fabriquées à
Fort Érié



Les hélicoptères
Airbus sont
exploités dans les
50 États



Environ
1/3
des employés aux
États-Unis sont
des vétérans



Appareils en service

Hélicoptères

Services
médicaux
aériensplus de
745Lakota de
l'armée
américaine**480**Maintien de
l'ordreplus de
390Amérique
du Nord

Amérique latine

257 000
heures de vol
en Amérique
latine en 2025

AMÉRIQUE
LATINEItajubá
(Brésil)

Le seul
constructeur
d'hélicoptères
de l'hémisphère
sud



Opérateurs



Civil

664

Militaire

21

Appareils en service

Environ **1,400** au total

Hélicoptères

Civil

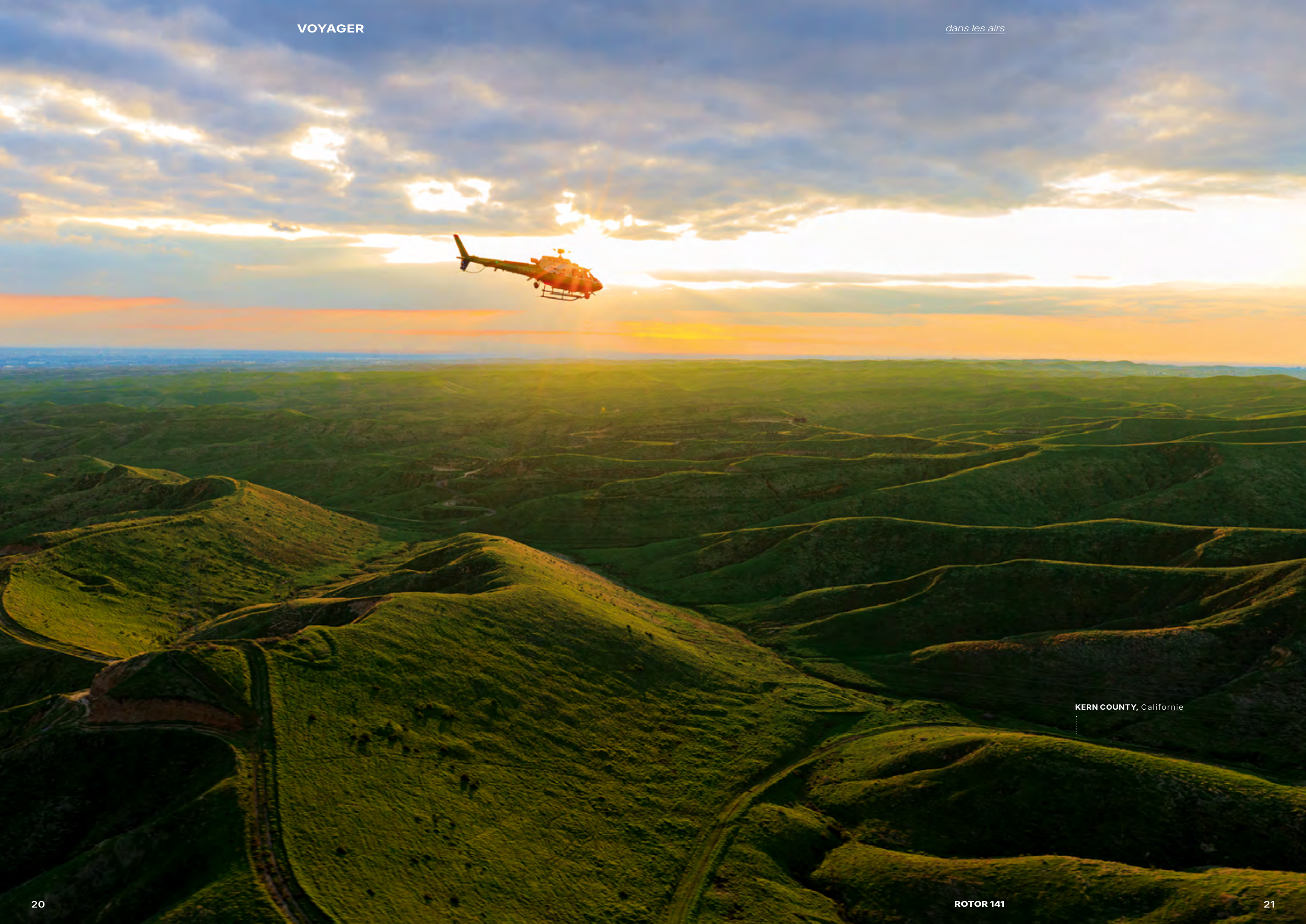
**725**

Militaire

**294**

Parapublic

**285**Secteur de
l'énergie**43**



KERN COUNTY, Californie

SUR LE FRONT DU support ET DES services

Airbus Helicopters s'engage dans une révolution culturelle pour regagner le terrain perdu en matière de soutien aux opérateurs. Avec un objectif ambitieux : devenir le numéro 1 d'ici 2028.

ARTICLE — Alexandre Marchand

Le constat dressé par Romain Trapp, Executive Vice-Président Support & Services depuis 2023, est sévère mais juste : « Il y a dix ans, le premier critère de sélection pour un hélicoptère était son niveau de performances. Mais les exigences ont évolué, et la disponibilité a pris une place croissante dans les exigences de nos clients. Or si nos hélicoptères sont toujours reconnus comme étant parmi les meilleurs sur le marché, la réputation de notre support n'est pas aussi bonne... ». Le COVID a porté un coup sévère aux opérations de soutien clients, débouchant sur un niveau d'insatisfaction trop important pour être ignoré. « C'est ce qui nous a poussé à mettre la satisfaction client au cœur de notre transformation. Nous voulons être vus comme un fournisseur fiable » résume notre interlocuteur. Pour y parvenir, Romain Trapp a souhaité appuyer le travail de ses équipes sur trois piliers, avec en premier lieu ce qu'il appelle « l'obsession du client ». « Si la performance opérationnelle reste essentielle, il n'en demeure pas moins que toutes les fonctions de la société doivent être centrées sur cette idée de satisfaction client, ce qui passe par la simplification des processus et la façon dont nous interagissons avec les opérateurs ». Une des critiques reçues par Airbus Helicopters portait également sur sa difficulté à s'engager sur des délais. « Nous avons travaillé sur notre capacité à donner des dates précises et à nous y tenir. C'est notre deuxième axe d'effort ». En dernier lieu, l'ambition

de Romain Trapp est de dépasser une simple relation commerciale pour aller vers un partenariat stratégique avec le client, avec comme objectif essentiel la disponibilité des appareils. « Une logique qui est déjà en place avec certains de nos clients militaires et que l'on veut développer avec les opérateurs civils. Ce qui peut passer par l'augmentation des contrats à l'heure de vol mais surtout par un travail de fond sur les causes racines des indisponibilités ». Cet effort est renforcé par l'utilisation croissante de solutions numériques et notamment de l'intelligence artificielle : « 50 % des commandes que l'on reçoit exigent une livraison en moins de cinq jours pour des pièces que nos fournisseurs nous livrent en moyenne 9 mois après leur commande. Ce grand écart ne peut être efficacement piloté qu'avec de très bons outils prédictifs » souligne Romain Trapp. Le bilan du travail effectué depuis 2023 peut s'exprimer en quelques chiffres choc : + 20 % de pièces de rechange livrées aux activités support par les fournisseurs en 2024, + 15 % supplémentaires en 2025 et le même niveau de croissance est attendu en 2026. « C'est encore plus spectaculaire pour les ensembles dynamiques, avec une augmentation qui atteint 50 % entre 2023 et 2025 précise Romain Trapp. Nous sommes dans une dynamique de livraisons qui profite directement à nos clients ». Les enquêtes de satisfaction réalisées au sein de la profession montrent que le travail de fond commence à porter ses fruits. L'objectif de 2028 est à portée de main !

GARANTIR LA RESSOURCE HUMAINE

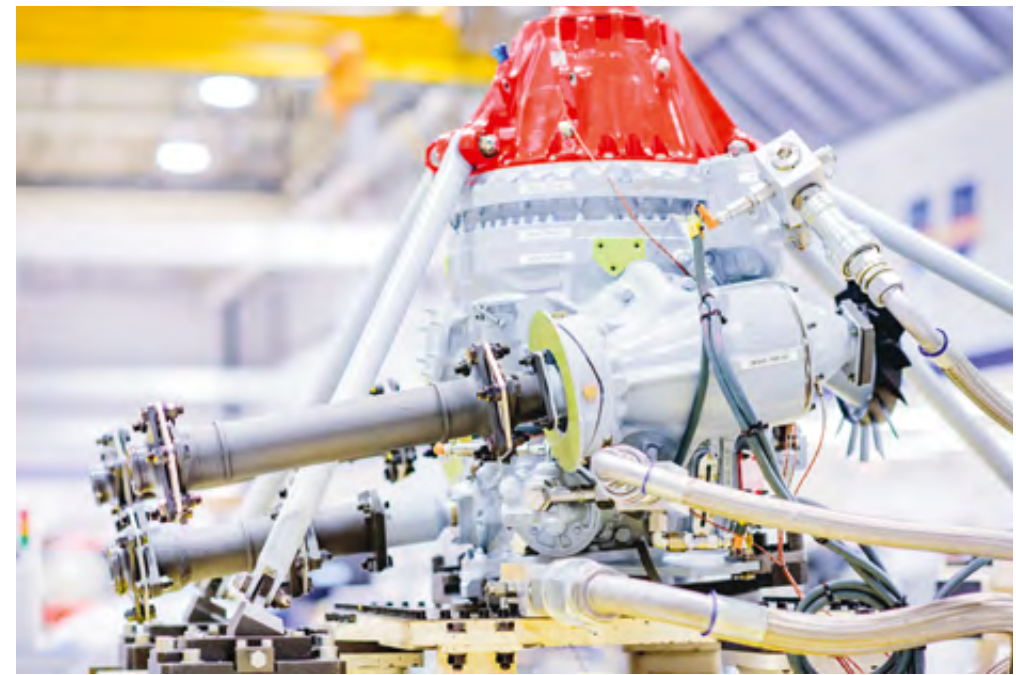
« La première difficulté citée par nos clients tient au manque de techniciens » souligne Romain Trapp. « C'est le premier facteur d'indisponibilité de leurs appareils. Pour y répondre, nous développons nos capacités de formation et nous signons des partenariats avec des écoles à l'étranger, ce qui apporte également une proximité géographique précieuse pour nos clients ». Un simulateur H160 entrera en service aux Etats-Unis en 2026, un simulateur H175 en Malaisie l'année suivante et un troisième H160/H175 au Brésil en 2028. Après la mise en service d'un premier simulateur H125 en réalité virtuelle, le développement de cette technologie va par ailleurs se poursuivre avec la mise en service cette année d'un outil consacré au H145.

SUR LE FRONT DES STOCKS

Trois nouvelles plateformes logistiques ont été mises en service en 2025, à Fort Erie (Canada), Perth (Australie) et Singapour. Là aussi, c'est l'idée de proximité géographique qui domine, avec plusieurs milliers de pièces immédiatement disponibles au plus près des opérateurs locaux.



◀ Romain Trapp, Executive Vice President Customer Support & Services



◀ Airbus Helicopters a investi dans un nouveau banc d'essai à Grand Prairie afin de réduire les temps d'attente des clients.



◀ Un employé d'Airbus Helicopters effectuant un réglage.

LE scanner AÉRIEN DU Mexique

Le Service géologique du Mexique repousse les limites de la physique pour cartographier les richesses souterraines du pays. Opérant depuis les airs, le H125 fait office de plateforme technologique capable de radiographier le sous-sol et de transformer un territoire hostile en vecteur de développement économique.

ARTICLE — Juliana Fandino

◀ *Le H125 facilite la surveillance géographique dans des endroits autrement inaccessibles.*

Le Service de géologie du Mexique (SGM) a pour mission de cartographier les richesses souterraines d'un pays qui s'étend sur deux millions de kilomètres carrés. Au-delà de l'observation superficielle, l'objectif consiste à « radiographier » les profondeurs du territoire pour faire de son potentiel géologique un véritable axe de développement. Face à un relief accidenté aux multiples obstacles, le H125 s'avère un atout stratégique indispensable pour assurer la souveraineté scientifique du Mexique.

UNE TECHNOLOGIE AÉRIENNE DE POINTE

Les missions du SGM reposent sur un outil central : l'aéromagnétométrie à haute résolution. Le H125 transporte en effet un système d'acquisition de données aérogéophysiques composé d'une console multiparamétrique intégrée et de capteurs externes spéciaux. Le principal composant de ce système est un capteur magnétique d'environ 500 kg, suspendu à l'hélicoptère pour effectuer des mesures précises de l'intensité du champ magnétique terrestre. Ce capteur qui détecte les variations générées par les roches et la radiation des rayons gamma permet au SGM de localiser les gisements de fer et d'uranium, ainsi que les terres rares, de délimiter les bassins versants et de détecter des failles critiques afin de prévenir les catastrophes. Sans le H125, cette collecte de données serait impossible.

PERFORMANT PAR TEMPS CHAUD ET EN HAUTE ALTITUDE

Les missions se déroulent en zones montagneuses, à haute altitude et par des températures élevées (autour de 40 °C), des conditions qui altèrent les performances de la plupart des appareils. Grâce à son moteur Arriel 2D, le H125 conserve une réserve de puissance supérieure qui lui permet d'intervenir en toute sécurité entre les roches et les dénivelés, dans les régions où l'air est moins dense. « Nous en sommes entièrement satisfaits », explique José Sánchez, pilote du SGM. « Sa performance par temps chaud en fait l'appareil idéal pour ces opérations. Il se comporte remarquablement bien, même lors d'atterrissages sur des terrains accidentés, pourtant fréquents », souligne ...



▲
Le H125 paré au décollage.



▲
Vue aérienne du H125 et son équipement.



◀ Prise de notes.



◀ Compact et agile, le H125 peut se poser n'importe où.



◀ Les informations recueillies par le H125 sont synthétisées dans une carte.



Le H125 peut transporter des équipements de forage lourds jusqu'au sommet des montagnes.

"Sa performance par temps chaud en fait l'appareil idéal pour ces opérations. Il se comporte remarquablement bien, même lors d'atterrissages sur des terrains accidentés."

HÉCTOR ALBA,
DIRECTEUR DES OPÉRATIONS
GÉOLOGIQUES AU SEIN
DU SERVICE DE GÉOLOGIE
DU MEXIQUE

... Héctor Alba, Directeur des opérations géologiques au sein du Service de géologie du Mexique. Grâce à cette puissance, le H125 est en mesure de transporter de lourds équipements de forage jusqu'aux sites les plus inaccessibles pour y évaluer le potentiel minier. « Le déploiement du H125 nous permet non seulement de réduire les coûts, mais aussi le temps passé à explorer le territoire », poursuit-il.

Impact sur le développement national

Selon Flor de María Harp, Directrice générale du SGM, la valeur ajoutée de l'appareil est essentielle : « Sans l'aide du H125, il nous serait impossible de couvrir l'immense superficie dont nous avons la charge. » La mission de l'hélicoptère n'est pas seulement utile à l'industrie minière,

c'est un outil de gestion territoriale. Les données recueillies facilitent en effet la planification de l'utilisation des sols et le recensement des zones géothermiques, et favorisent ainsi l'exploitation durable des ressources. La polyvalence du H125 permet par ailleurs de faire face aux crises. Les inondations d'octobre 2025 ont révélé une autre facette de ces hélicoptères : déployés dans les opérations de secours d'urgence, ils ont prouvé que leur agilité, précieuse pour la prospection minière, l'était tout autant pour sauver des vies. Depuis 50 ans, Airbus et le SGM conjuguent leurs expertises pour s'assurer que chaque relevé aérien nourrit les décisions scientifiques et stratégiques du pays. Grâce au H125, les scientifiques mexicains prennent de la hauteur pour explorer leur pays en profondeur.



LE H140 PUISSANCE TROIS

Un an après son lancement au salon Verticon 2025, le H140 poursuit son extraordinaire avancée, tant sur le plan commercial que sur le plan de la certification et des missions. Dirk Petry, Directeur des programmes H135 et H140, fait le point sur ce programme.

ARTICLE — Jörg Michel

Les essais en vol du H140 progressent bien. Où en est la campagne de certification ?

DIRK PETRY : Nos essais en vol se déroulent exactement comme prévu. Nous disposons actuellement pour nos campagnes de trois prototypes, dont le troisième (PT3) a réalisé son premier vol fin 2025. À l'heure actuelle, le PT2 est déployé en Finlande et en Norvège dans le cadre de la campagne de certification. En Finlande, le H140 est soumis à des conditions de froid extrême, jusqu'à -40 °C, tandis qu'en Norvège, les essais portent sur les entrées d'air des moteurs par fortes chutes de neige. Voir les trois prototypes réunis dans les airs juste avant Noël a été un moment très émouvant pour toute l'équipe. Nous avons jusqu'ici cumulé un très grand nombre d'heures de vol. Ces avancées sont le reflet de la qualité, des compétences et de l'ambition de notre équipe. Le développement d'un hélicoptère s'avère extrêmement complexe. Pouvoir rester aussi fidèle

à notre calendrier représente un succès considérable. Cet été, le PT2 se rendra aux États-Unis pour effectuer des essais par temps chaud et en altitude. 2026 sera véritablement l'année des essais, non seulement pour les prototypes, mais aussi pour nos laboratoires volants, qui testent les composants et les fonctionnalités.

Le H140 a été présenté au salon Verticon il y a un an. Comment évaluez-vous le succès du lancement de cet hélicoptère ?

D.P. : Verticon 2025 a été pour nous un franc succès. Lors du salon, nous avons enregistré plus de 74 intentions d'achat qui ont été converties en commandes fermes au cours des derniers mois. Nous totalisons à ce jour 100 commandes, dont 61 fermes, qui font du H140 le bimoteur léger actuellement le plus prisé du marché. Dans un premier temps, nous avons avant tout ciblé le segment des services médicaux d'urgence. À présent, nous



◀ Dirk Petry, Directeur des programmes H135 et H140.

“ Nous totalisons à ce jour 100 commandes qui font du H140 le bimoteur léger actuellement le plus prisé du marché. ”

DIRK PETRY, DIRECTEUR DES PROGRAMMES H135 ET H140



souhaitons étendre nos activités à d'autres secteurs. Nous avons ainsi enregistré de premières réservations sur le segment du transport de passagers et des missions de service public qui inaugurent cette expansion. Nous sommes en très bonne voie pour une mise en service opérationnel en 2028.

Quelles sont les prochaines étapes stratégiques du programme en matière de conception et de production ?

D.P. : Nous entrons désormais dans une phase passionnante. À Verticon cette année, nous présenterons l'ACH140 à travers une maquette de cabine grandeur nature dévoilant le nouvel intérieur ACH Line. Ce concept est élaboré en interne en étroite collaboration avec les collègues d'Airbus Helicopters Italia et des fournisseurs pionniers dans le développement de

matériaux et de designs innovants et durables. Le H140 est un appareil véritablement polyvalent. Après les services médicaux d'urgence et l'aviation privée et d'affaires, nous nous tournerons vers les segments du maintien de l'ordre et de l'énergie. Parallèlement, l'industrialisation bat son plein. Nous réalisons un quatrième prototype (PT4), construit dans un environnement de production en série. Actuellement en phase d'assemblage des MCA (Major Component Assembly), il rejoindra bientôt la chaîne d'assemblage final (FAL) pour un premier vol prévu au cours de l'hiver. Par ailleurs, la production industrielle des premiers hélicoptères de série a été lancée. Le cinquième H140 sera exploité par Airbus Helicopters pour la certification des équipements optionnels et je suis fier de pouvoir affirmer que le premier appareil destiné à un client entre actuellement en production.

ENTRE FLAMME ET NATURE : Phoenix PREND SON ENVOL

Basée à Fort McMurray (Canada), Phoenix Heli-Flight intervient au cœur de l'un des plus grands gisements de pétrole de la planète, les sables bitumineux de l'Athabasca. Paul Spring, son PDG, explique pourquoi cette implantation amène ses hélicoptères Airbus à réaliser un large éventail de missions, jouant ainsi un rôle clé dans la protection de la biodiversité fragile de la région et dans la sécurité des populations locales.

ARTICLE — Ben Peggie

"Nous nous posons dans des zones parmi les plus inhospitalières de la planète : des marécages et des espaces exigus et confinés où personne ne s'aventure. C'est l'appareil idéal pour ce type de mission."

PAUL SPRING, PDG DE PHOENIX HELI-FLIGHT

La flotte multicolore de Phoenix Heli-Flight

« L'exploration du pétrole lourd et du gaz est au cœur de notre activité, mais nous sommes aussi entourés d'une vaste forêt boréale », déclare Paul Spring. « Les feux de forêt couvrant 200 000 à 300 000 hectares sont assez fréquents ici. Nous réalisons une surveillance environnementale intensive autour des sables bitumineux, car le Canada offre d'excellentes conditions de production, mais nous sommes également très respectueux de l'environnement. »

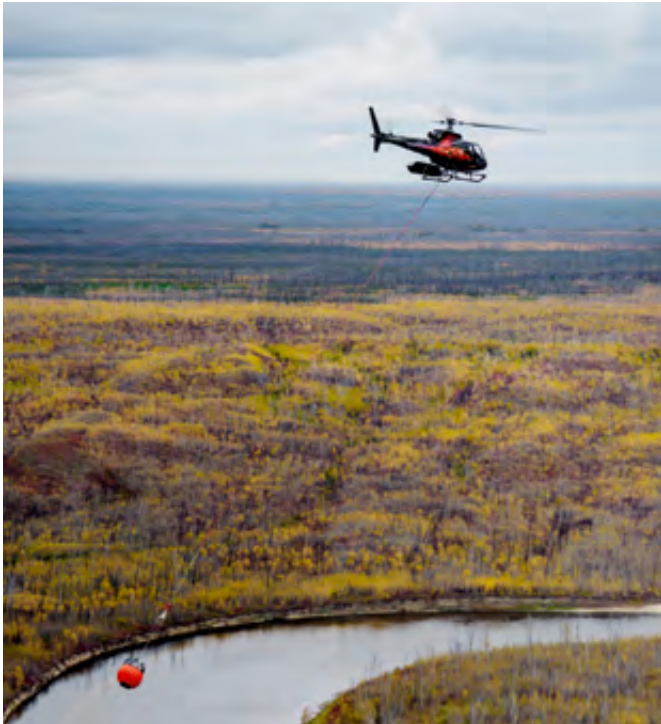
Des grues sous surveillance

Manifestement passionné par l'impact positif des missions de Phoenix, Paul Spring évoque volontiers l'une de ses interventions les plus spécialisées. « Surveiller la faune sauvage est l'une de mes missions critiques préférées », indique-t-il. « Nous surveillons par exemple la grue blanche, une espèce menacée. Nous embarquons deux vétérinaires, un représentant de Parcs Canada et deux biologistes spécialisés dans la faune sauvage. En plus de surveiller leur habitat aquatique et leurs nids, nous capturons les poussins vivants avant l'envol et leur

posons aux pattes des bagues GPS qu'ils garderont toute leur vie, afin de suivre leur trajet de retour vers le Texas grâce aux tours de localisation. Cette population d'oiseaux en voie de disparition évolue entre le Canada et le Texas. Il serait impossible de faire ce travail sans le H125. Nous nous posons dans des zones parmi les plus inhospitalières de la planète : des marécages et des espaces exigus et confinés où personne ne s'aventure. C'est l'appareil idéal pour ce type de mission. » La topographie de la région amène l'équipe de Phoenix à réaliser des opérations très variées dans des environnements difficiles. « Nous effectuons beaucoup de missions complexes », précise Paul Spring. « Nous nous posons sur des plaques de glace en dérive et déployons des nageurs-sauveteurs pour sauver des vies, mais notre mission la plus exigeante reste sans doute la lutte contre les incendies. » Selon lui, les hélicoptères ont une fonction cruciale, car ils permettent aux pilotes de se concentrer sur leur mission. « Les journées sont longues, la fumée intense et nous travaillons avec plusieurs appareils. ...



▲ Paul Spring, PDG de Phoenix Heli-Flight



... Pour nous, la visibilité est capitale — grands hublots, fenêtres panoramiques et bulles sont indispensables. Le confort est également un aspect important. Quand on passe une journée entière à larguer de l'eau avec un hélicoptère, on effectue un cycle toutes les 2 à 2,5 minutes. On ne peut pas se permettre d'être épuisé en fin de journée, car il faut être capable de repartir le lendemain. »

Une collaboration porteuse d'avenir

Fier du rôle que joue Phoenix Heli-Flight auprès de la population locale, Paul Spring estime que l'isolement géographique crée un lien particulier entre les habitants et les hélicoptères qu'ils voient régulièrement en action. « Isolée, exposée aux incendies et située dans une zone d'industrie lourde, notre communauté a parfaitement conscience du rôle que jouent les hélicoptères. Les habitants nous voient sur les routes, dans les forêts, toujours là pour aider. La population nous est très reconnaissante et notre travail est bien perçu. Quand la population se trouve en danger, nous sommes là pour aider, et heureux de pouvoir le faire. » Tout en souhaitant investir dans de nouveaux hélicoptères, Paul Spring voit dans les drones, comme beaucoup de ses collègues, un moyen de faciliter les opérations parapubliques. « Nous avons intégré les drones dans notre programme de recherche et sauvetage. Nous n'avons pas toujours la possibilité de déployer tous les appareils nécessaires. Les drones apportent donc une aide précieuse quand ils interviennent aux côtés des hélicoptères. Ils font désormais partie de notre avenir. » Avec la variété de ses missions et l'étendue du territoire accidenté sur lequel l'opérateur protège les populations et la faune sauvage, les conditions sont réunies pour permettre à Phoenix Heli-Flight d'expérimenter le déploiement des technologies de teaming (collaboration hélicoptères-drones).

▲ Remplissage du seau.

◀ Les hélicoptères de Phoenix Heli-Flight, qui effectuent un large éventail de missions depuis Fort McMurray (Canada), sont immédiatement identifiables pour la population.

▼ La lutte contre les incendies à l'aide d'un seau est la mission la plus délicate de Phoenix Heli-Flight.

à leurs côtés



“Les habitants nous voient sur les routes, dans les forêts, toujours là pour aider. La population nous est très reconnaissante et notre travail est bien perçu. Quand la population se trouve en danger, nous sommes là pour aider, et heureux de pouvoir le faire.”

PAUL SPRING,
PDG DE PHOENIX HELI-FLIGHT

▲ L'isolement géographique crée un lien entre les habitants et les hélicoptères qu'ils voient en action.

"Le dernier pionnier de la première heure"

Jim Laird et Ron Dotson, respectivement ambulancier et infirmier navigants, ont travaillé pendant près de 40 ans pour HealthNet Aeromedical Services, réalisant chacun plus de 5 000 missions. Retour sur des années remarquables et un dévouement exemplaire.

ARTICLE — Heather Couthaud



La devise de la Virginie-Occidentale, *Montani Semper Liberi* (les montagnards sont toujours libres), traduit un véritable esprit d'aventure — une maxime particulièrement bien choisie pour ces audacieux pionniers qui ont créé le premier programme de secours médical aérien de l'État en 1986. « J'ai débuté ma carrière lors du lancement du programme. Je suis le dernier pionnier de la première heure », déclare Jim Laird, ambulancier navigant chez HealthNet, un organisme à but non lucratif spécialisé dans le transport médical d'urgence, aérien et terrestre. Professionnel aguerri du transport sanitaire, il se souvient du jour où le West Virginia University Hospital et le Charleston Area Medical Center ont uni leurs forces pour mettre

deux hélicoptères H125 A-Star en service. « Le concept était si novateur que lors de notre première mission, nous avons dû chercher un hôpital disposé à nous accueillir », se remémore-t-il. Ron Dotson, infirmier navigant, a travaillé presque aussi longtemps pour HealthNet. Les hommages de ses collègues sont éloquentes : « Je voulais vous remercier d'avoir été l'un de mes tout premiers mentors à la Harrison County Emergency Squad dans les années 1980 », a déclaré Carlton Burkhammer, ancien ambulancier navigant, lors du départ à la retraite de Ron Dotson en 2023.

De la naissance à la maturité

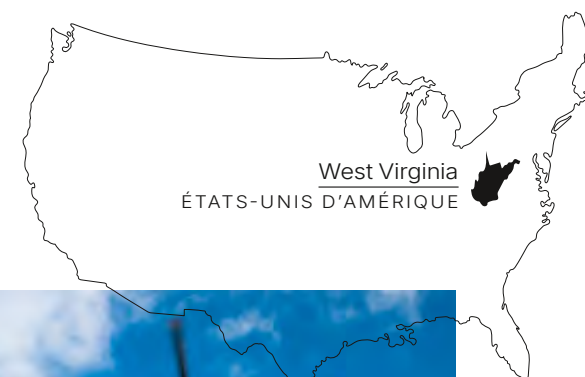
« Le transport aérien a mis du temps à s'imposer. Les gens n'y étaient pas habitués

▲ HealthNet exploite huit H135 et deux H145 (non représentés sur la photo).

et les conditions de vol dans la région sont assez difficiles, explique Jim Laird. La Virginie-Occidentale se distingue en effet par ses centres urbains densément peuplés et ses zones rurales enclavées. Avec les Appalaches et les monts Allegheny, l'altitude moyenne atteint 430 m, et les conditions météo peuvent changer en un clin d'œil. Aujourd'hui, les missions sont confiées à un pilote expérimenté qui connaît parfaitement les enjeux des services médicaux d'urgence héliportés (SMUH). Dans la cabine, l'infirmier et l'ambulancier navigants disposent du matériel nécessaire pour faire face à toutes les situations, de l'arrêt cardiaque à l'intubation. « Au tout début, nous avions six semaines pour nous former auprès des médecins et adapter les pratiques au transport aérien », précise Jim Laird. « À l'époque, nous n'utilisions pas de respirateurs comme aujourd'hui. J'ai eu la chance d'assister à l'arrivée des nouvelles technologies, ce qui m'a permis d'accepter le changement. »

Une flotte ultra moderne

Composée au départ de deux H125, la flotte d'HealthNet comprend aujourd'hui huit H135 et deux H145 qui assurent des missions de sauvetage à partir de huit bases. En septembre 2025, l'opérateur a par ailleurs réceptionné le premier exemplaire



de ses cinq H135 de nouvelle génération. Configuré pour les opérations SMUH, cet hélicoptère certifié pour le vol aux instruments (IFR) offre des conditions de vol plus sûres. « Le programme de sécurité est fondé sur le respect systématique d'un même protocole. Le concept de « culture juste », qui permet à n'importe qui d'interrompre le vol s'il perçoit un risque, a ensuite vu le jour », indique Jim Laird. HealthNet impose à ses équipes de suivre une formation à la survie. Air Methods, son opérateur aérien, exige une formation trimestrielle. « Cela a évolué au fil du temps, pour permettre aux autres de réussir », poursuit-il. Le H135 qui rejoint la flotte se distingue par ses caractéristiques de sécurité et par sa configuration médicale. Ses portes-cargos à l'arrière et sa cabine spacieuse facilitent le chargement et le transport de tous les patients, des nouveau-nés et patients pédiatriques en soins intensifs aux individus à haut risque. À bord, le matériel médical se compose de réserves de sang et de plasma, d'antibiotiques, de moniteurs, de respirateurs, de pompes à perfusion et d'appareils à ultrasons. « Tout est conçu pour la prise en charge des patients. La disposition des sièges et l'agencement des équipements sont pensés pour faciliter les soins », confie Jim Laird. S'adressant aux nouvelles générations d'ambulanciers, il ajoute : « Votre succès dépendra de ce que vous êtes prêts à donner. Le plus beau jour de ma vie reste celui où je me suis approché d'un patient victime d'un arrêt cardiaque. Je lui ai fait un signe de la main et il m'a répondu d'un doigt d'honneur, parce que j'avais effectué sur lui sept défibrillations. Ensuite, il a éclaté de rire. »

◀ Un H135 survolant un hôpital.

▲ Un H135 de HealthNet en vol au-dessus de la Virginie-Occidentale.



Course CONTRE LA MONTRE au Texas

En ce début d'année 2026 marqué par des crues historiques dans le nord de la Californie, Rotor revient sur les inondations survenues le 4 juillet à Kerrville, au Texas, et sur l'intervention des gardes-côtes qui ont sauvé la vie de dizaines de personnes.

ARTICLE — Heather Couthaud

« Ce qui m'a le plus frappé, c'est la résilience de toute une communauté », se souvient Seth Reeves, maître de 1^{ère} classe (Petty Officer 3rd Class) des garde-côtes américains, près de six mois après les inondations meurtrières qui ont touché la région de Texas Hill Country. Ces crues exceptionnelles ont révélé la puissance redoutable de la nature. À Kerrville, les fortes pluies tombées dans la nuit du 4 juillet 2025 ont transformé la Guadalupe River, d'ordinaire si tranquille, en un torrent déchaîné qui, en moins d'une heure, a débordé de son lit et pris de court les communautés riveraines. Au lever du jour, il est apparu que les évacuations ne pourraient se faire que par les airs. Le courant violent avait immobilisé les véhicules et rendu les routes et les ponts impraticables. Bravant la pluie et le vent, les unités aériennes de plusieurs agences gouvernementales ont alors évacué par hélicoptère les personnes piégées par la montée des eaux. Parmi elles figurait l'équipage d'un MH-65 des garde-côtes américains, stationné sur la base aérienne de Corpus Christi. Ses quatre membres ont en effet participé à l'opération qui a permis de sauver 15 jeunes campeurs au Camp Mystic et d'assurer la prise en charge de 169 autres victimes dans la même journée.

Poursuivre ou renoncer

Rejoindre la zone d'intervention relevait déjà de l'exploit. Au-dessus de Kerrville, le lieutenant Ian Hopper, commandant de bord, le lieutenant Blair Ogujiofor, copilote, le maître de 1^{ère} classe (Petty Officer 3rd Class) Scott Ruskan, nageur-sauveteur, et le mécanicien de bord Seth Reeves ont affronté des conditions météo extrêmes qui les ont forcés à se placer en attente pendant 45 minutes avant de se dérouter vers un autre aérodrome pour faire le plein et se ressaisir. Lors d'une autre tentative, « j'étais aux commandes », explique Ian Hopper, « Blair Ogujiofor gérait les communications et les obstacles, Scott Ruskan surveillait son radar météo (pour que ni Blair ni moi n'ayons besoin de regarder vers le bas) et Seth Reeves consultait Google Maps (nous avons décidé de tenter une approche de Camp Mystic) ». Cette fois encore, la météo défavorable les a contraints à se dérouter et à patienter jusqu'à ce que la tempête s'apaise. L'équipage du MH-65 s'est alors vu confier la zone de Camp Mystic avec d'autres appareils, dont un hélicoptère de l'armée de Terre. Décrivant les conditions du vol en formation vers le camp, Ian Hopper précise : « Cette étape était la plus délicate, il fallait décider de poursuivre ou de renoncer

à leurs côtés

toutes les 2 minutes, à chaque colline... Il fallait ralentir pour éviter de repasser en IIMC [conditions météorologiques de vol aux instruments] (environ 45-50 nœuds)... Étant donné que nous venions de ravitailler l'appareil et que l'altitude était plus élevée qu'à Corpus, sans parler de l'humidité et de la chaleur, nous tirions parfois jusqu'à 90 % du couple pour franchir les collines en restant sous les nuages. Lorsque nous sommes arrivés sur la zone du camp, les alertes TCAS [signaux d'évitement du trafic aérien] se sont succédé sans interruption. »

Un sauvetage complexe

Une douzaine d'hélicoptères de toutes tailles évoluaient dans le secteur. Aussi, Hopper a-t-il décidé de se poser sur une petite piste au nord. Sur place, il a brûlé du carburant pour que le MH-65 puisse effectuer un vol stationnaire hors effet de sol (HES) lors des sauvetages. « Nous volions vers une zone inconnue, dans un relief entièrement nouveau, avec de nombreuses tours au sommet des collines et une couche nuageuse assez basse », explique Ian Hopper. « Nous ne connaissions pas les zones d'atterrissage, qui exigeaient une forte puissance pour atterrir et décoller en vol stationnaire HES. Le TCAS se déclenchait sans cesse, les communications étaient totalement saturées. Seth Reeves a assuré la gestion de la cabine avec professionnalisme, veillant à ce que les campeurs soient en sécurité, malgré le manque de harnais. » Responsable des secours sur le lieu d'intervention, Scott Ruskan avait décidé de rester auprès des jeunes campeurs afin de coordonner le transfert des survivants dans les autres hélicoptères. De son côté, Ian Hopper s'est posé sur une autre zone au sol trop mou pour l'atterrissage d'appareils plus lourds, d'où il y a transféré trois autres groupes de campeurs en 3,5 heures avant d'aller récupérer Scott Ruskan, effectuant ainsi un vol total de 7,5 heures. Pour cette intervention exceptionnelle, Ian Hopper et Scott Ruskan se sont vu décerner la Distinguished Flying Cross. Blair Ogujiofor et Seth Reeves ont quant à eux reçu l'Air Medal.

◀ *Un Dauphin des garde-côtes américains.*

▼ *Un membre d'équipage sur le treuil. Les équipes des garde-côtes américains ont été récompensées pour avoir sauvé 15 jeunes et évacué 169 autres personnes.*





DE LA PUISSANCE EN RÉSERVE : LES SUPER PUMAS D'HELICARRIER SONT TOUJOURS À LA HAUTEUR

Opérateur québécois, Frédéric Carrier déploie ses Super Pumas dans la lutte contre les incendies. Il revient sur les performances de cet hélicoptère dans les situations critiques.

ARTICLE — Ben Peggie

▲ Les performances de son moteur font du Super Puma l'appareil idéal pour les missions par temps chaud et en altitude, et la lutte contre les incendies.

Quand on lui demande dans quelles missions les Super Pumas d'HeliCarrier sont particulièrement efficaces, Frédéric Carrier, leur propriétaire, répond sans hésiter : « la lutte contre les incendies et la construction. Ces appareils sont puissants, fiables, faciles à utiliser et peuvent être déployés rapidement. »

Une puissance à toute épreuve

Visiblement fasciné par cet appareil, Frédéric Carrier attribue l'excellente performance du Super Puma dans les longues missions de lutte contre les incendies à la conception de son moteur. « Ce que j'apprécie aux commandes, c'est la philosophie d'Airbus, fondée sur le détarage », souligne-t-il. « Les ressources nécessaires pour accomplir la mission sont toujours disponibles et les performances aux rendez-vous. » Pour les lecteurs non initiés, un moteur détaré est un moteur dont la puissance réelle dépasse largement la limitation maximale autorisée par l'aéronef, au niveau de la mer et par temps froid. Le système ne permet pas au pilote d'exploiter l'intégralité de la puissance disponible du moteur. Celle-ci est donc bridée dans ces conditions. Cette limitation peut sembler contraignante, mais par temps chaud ou en altitude, le moteur du Super Puma dispose ainsi des réserves nécessaires pour maintenir sa puissance maximale autorisée, quand des moteurs moins robustes commencent à s'essouffler. À haute altitude et par temps chaud, cette réserve de puissance constitue un avantage précieux pour les missions parapubliques, et surtout pour la lutte contre les incendies. Les pilotes peuvent ainsi compter sur la régularité des performances du Super Puma, quelles que soient les conditions. Ils savent par ailleurs que le moteur a de la puissance en réserve pour effectuer les manœuvres, car il n'a pas été poussé jusqu'à sa limite thermique.

Prêt à intervenir

L'exploitation en deçà des limites thermiques maximales réduit l'usure des composants et permet d'allonger les intervalles de maintenance tout en optimisant la disponibilité de l'appareil. C'est d'ailleurs selon Frédéric Carrier un autre point fort du Super Puma dans la lutte contre les incendies : il est toujours prêt à intervenir, y compris pour les missions à l'étranger, qui représentent une part importante des activités d'HeliCarrier. De plus, les performances du Super Puma lui permettent de rejoindre rapidement et efficacement n'importe quelle zone d'intervention. « Il est facile à déployer et très rapide », poursuit-il.

« Pour un convoyage vers le Chili, par exemple, le pilote automatique prend en charge le long trajet, et grâce à ses origines offshore, l'appareil est ultra rapide et facile à déployer. Rayon d'action, endurance et vitesse : il a tous les atouts. »

L'avantage passager

Le Super Puma est en outre un hélicoptère de catégorie Standard, ce qui constitue pour Frédéric Carrier un avantage supplémentaire. « Je suis un fervent défenseur de la catégorie Standard. Pouvoir embarquer des passagers est un véritable plus », explique-t-il. Contrairement à certains hélicoptères lourds déployés dans des missions parapubliques, le Super Puma peut transporter du personnel. Il est donc en mesure de transférer des sapeurs-pompiers à des fins logistiques ou d'évacuation, renforçant ainsi son arsenal de lutte contre les incendies. Avec de tels atouts, il n'est pas étonnant que Frédéric Carrier ne songe pas à orienter sa flotte de Super Puma vers d'autres missions. Il sait que l'appareil dispose de la puissance dont il a besoin. « Le cœur de métier d'HeliCarrier est la construction, la réparation des lignes électriques et la lutte contre les incendies. Dans les cinq prochaines années, nous poursuivrons les activités que nous maîtrisons depuis 15 ans, c'est-à-dire précisément ce que nous faisons aujourd'hui. »



airbus.com



Faire équipe pour démultiplier **vos capacités opérationnelles.**

Airbus.
Made to matter*



*Faire la différence

AIRBUS