

ROTOR



Un bouclier contre les menaces de demain

SAUVER P.04

Penser la verticalité :
s'adapter à la nouvelle
normalité

SAUVER P.6

Secours d'urgence
à la mode hawaïenne

SONDER P.28

Affûter ses griffes :
le Tigre se prépare pour
les batailles futures

SAUVER P.14

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

N° 142 - JUILLET 2026

Directrice de la Communication : Jennifer Newlands. **Rédacteur en chef :** Ben Peggie (stephen-benjamin.peggie@airbus.com), Isis Franceschetti (isis.franceschetti@airbus.com), Álvaro Frieria (alvaro.frieria@airbus.com), Jonas Schramm (jonas.schramm@airbus.com). **Responsable Photos :** Jérôme Deulin. **Crédit photo :** Airbus ; Airbus Helicopters ; Airbus Defence and Space ; Diane Bond ; Lorette Fabre ; Thomas Golsque ; Camille Moirenc ; Anthony Pecchi ; Eric Raz ; Thierry Rostang ; SIRPA ; Francisco Francés Torrontera ; Bryan Van Der Beek ; Ramon Wenink ; 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 Un bouclier contre les menaces de demain	30 SAUVER Les femmes prennent les commandes
24 SAUVER Le rôle de la défense dans nos vies	32 SONDER Mobilisé pour les hélicoptères qui sauvent des vies
26 EXPLORER 50 ans d'innovation : Life Flight intègre le H160 à sa flotte	34 SAUVER De la mer au grand écran
28 SONDER Secours d'urgence à la mode hawaïenne	40 SAUVER Une puissance accrue pour des soins intensifs
	44 SAUVER Au rendez-vous en cas d'urgence



Matthieu Louvot,
Président d'Airbus Helicopters

Les hélicoptères n'ont jamais été aussi essentiels. Jour après jour, ils sauvent des vies, éteignent des incendies et acheminent des produits indispensables dans les zones les plus isolées, là où aucun autre appareil ne peut intervenir. Dans un monde de plus en plus incertain, les États chargés de protéger la population doivent anticiper des menaces multiples et s'adapter à des crises inédites. La guerre reste malheureusement la plus grave des épreuves auxquelles une nation puisse être confrontée. Si les conflits récents ont revêtu des formes nouvelles et imprévisibles, les hélicoptères ont néanmoins démontré leur efficacité et leur polyvalence dans toutes les situations, qu'il s'agisse de secourir des soldats, de mener des opérations spéciales ou de lutter contre les drones ennemis. En 2025, nous avons été honorés de devenir le leader du marché militaire, en prise de commandes, en unités.. Ce résultat est la confirmation que nos hélicoptères et nos drones multi-rôles, agiles et performants, répondent aux besoins des forces armées. Cette position nous confère cependant la lourde responsabilité de garantir deux aspects essentiels : la disponibilité et la sécurité des opérations. Si nous sommes capables de répondre aux exigences de chaque opérateur, c'est parce que nous disposons d'une

JOUR APRÈS JOUR, ILS SAUVENT DES VIES, ÉTEIGNENT DES INCENDIES ET ACHEMINENT DES PRODUITS INDISPENSABLES

gamme duale polyvalente que complètent nos plateformes militaires spécialisées. Ainsi, le H225M et le H145M bénéficient de l'expérience acquise à travers des milliers d'heures de vol dans le cadre de missions civiles et parapubliques. Le dernier-né de notre flotte militaire, le H160M, tire parti des nombreuses innovations mises au point et perfectionnées sur son homologue civil tout en intégrant des systèmes d'armes et de connectivité de pointe grâce à HForce. Parallèlement, le NH90 ne cesse de monter en puissance à mesure qu'il évolue pour répondre aux besoins opérationnels futurs. Ce numéro de *Rotor* met en lumière la grande diversité des missions effectuées par nos hélicoptères et je suis ravi de partager ces récits avec vous. Qu'il s'agisse des scènes à couper le souffle filmées par Will Banks pour le cinéma à bord du H125 ou de l'aide d'urgence apportée par le H130 aux victimes des inondations au Mozambique, vous découvrirez les exploits remarquables que réalisent nos hélicoptères et leurs équipages. Ils jouent un rôle essentiel, que ce soit pour enrichir le quotidien ou pour sauver des vies. C'est pourquoi je suis extrêmement fier de revenir chez Airbus Helicopters pour assumer les fonctions de PDG de cette entreprise exceptionnelle et servir ses fantastiques clients.

SAUVER

à leurs côtés

UN BOUCLIER CONTRE

LES MENACES DE DEMAIN

ARTICLES —
Ben Peggie
Lou Massé et
Alexandre Marchand

Le monde a changé et, dans ce contexte toujours plus incertain, les conflits se sont eux aussi transformés. Face à la multiplication de menaces en constante mutation, la capacité d'un État à assurer sa défense est devenue primordiale. La défense est un enjeu qui nous touche tous. En dotant ses clients et les forces aériennes des moyens nécessaires pour prévenir les crises, protéger les citoyens et rétablir la stabilité, Airbus façonne l'avenir de la défense afin de préserver la puissance, l'autonomie et la résilience des pays européens et de leurs alliés. Investir dans la défense stimule par ailleurs l'innovation technologique, favorise la croissance et contribue ainsi à assurer l'avenir de l'Europe.

PENSER LA VERTICALITÉ

UNE STRATÉGIE D'ADAPTATION À LA NOUVELLE NORMALITÉ

Clé de voûte des opérations de secours et des missions militaires, les hélicoptères continueront à jouer un rôle central pendant de nombreuses années dans un climat d'incertitude géopolitique croissante.

ARTICLE — Ben Peggie

« Les acteurs du secteur de la défense et de la sécurité font face à des menaces de plus en plus variées et préoccupantes », explique Mathilde Royer, Executive Vice-President Strategy and Sustainability au sein d'Airbus Helicopters. « Les catastrophes naturelles liées au changement climatique se multiplient et beaucoup de pays intensifient leurs préparatifs en vue d'éventuels conflits. Parallèlement, l'utilisation généralisée des drones transforme les tactiques et stratégies de combat et nous anticipons une augmentation des opérations de guerre hybride. » Dans ce contexte, les voilures tournantes jouent un rôle majeur. « Dans les situations critiques, les hélicoptères à double usage présentent un avantage tactique dans les opérations militaires. Ils peuvent porter secours aux victimes de catastrophes et participer à la restauration d'infrastructures essentielles », poursuit-elle. À travers sa gamme d'appareils militaires spécialisés, comme le NH90 et le Tigre, et les versions militaires de ses hélicoptères civils, Airbus Helicopters propose des solutions adaptées. ...

► Conçu pour fournir des renseignements sur les théâtres d'opérations, le VSR700 pourra également participer à des missions d'attaque légère ou d'acquisition de cibles.



... « Dans ce monde en pleine mutation, il faut dépasser la logique des plateformes et tendre vers des écosystèmes multidomains intégrés. Le H160M offre de nouvelles possibilités aux opérateurs militaires, tandis que la flexibilité, l'adaptabilité et la modularité du H145M répondent parfaitement aux exigences multimitations, qui sont amenées à se développer avec la généralisation et l'évolution des tactiques de guerre hybride. Le système HForce et la modularité des appareils Airbus permettent aux H145M et H225M de passer en peu de temps de l'attaque légère à la lutte contre les incendies puis à une mission de transport tactique. Le déploiement rapide des hélicoptères hongrois en Albanie l'a clairement montré », précise Mathilde Royer.

UNE APPROCHE RÉVOLUTIONNAIRE

L'intégration des drones sera déterminante dans les conflits à venir. « Airbus Helicopters propose une gamme de drones tactiques destinés aux missions de renseignement à haut risque et opérations multirôles », poursuit-elle. Si le Flexrotor, le CapaX et le VSR700 ont été conçus pour effectuer des missions de renseignement, surveillance et reconnaissance, ils finiront selon Mathilde Royer par devenir polyvalents. Ils pourront également



▲ Mathilde Royer, Executive Vice-President Strategy and Sustainability au sein d'Airbus Helicopters

accomplir des missions de transport de fret, mais c'est la coopération hélicoptère-drone qui changera la donne. « Cette collaboration renforcera la survivabilité et la létalité des hélicoptères sur les théâtres d'opérations. » La solution HTeaming d'Airbus Helicopters facilitera les attaques à distance, les drones étant chargés de mener des missions de renseignement et d'acquisition de cibles. « L'intégration d'ALE (air-launched effects), des drones ou effecteurs lancés depuis un hélicoptère, permettra par ailleurs de disposer d'une capacité de frappe à très longue portée. Les hélicoptères se transformeront en hubs aériens polyvalents assurant le commandement et le contrôle d'essaims de drones », indique Mathilde Royer. À long terme, Airbus entend développer l'hélicoptère de nouvelle génération (NGRC) afin de garantir l'autonomie stratégique de l'Europe. « Au lieu de nous appuyer sur des plateformes non européennes ou des partenariats transatlantiques, nous prenons l'initiative de construire une solution pleinement souveraine », ajoute-t-elle. « En tant que leader du projet européen ENGRT, nous développons les technologies critiques, telles que les systèmes modulaires ouverts et la connectivité avancée, nécessaires aux futurs hélicoptères militaires. Airbus est très bien placé pour proposer aux pays de l'OTAN une solution concurrentielle entièrement conçue, fabriquée et maintenue en Europe. Nous ne nous contentons pas de construire une plateforme, nous préservons la souveraineté industrielle européenne en matière de défense, tout en assurant l'exécution efficace de toutes les missions critiques. » « Dans un monde toujours plus imprévisible, l'hélicoptère reste un allié sûr et flexible », conclut Mathilde Royer. En leur apportant la polyvalence nécessaire pour répondre à ces défis, Airbus veille à maintenir les hélicoptères au cœur des théâtres d'opérations, quelle que soit leur évolution.



▲ La Hongrie a déployé ses H225M en Albanie pour lutter contre les incendies au cours de l'été 2025.



► La collaboration entre les drones comme l'Aliaca et les hélicoptères offrira de nombreux avantages dans les missions de combat.



ENTRAÎNEMENT EN VUE POUR LE CT-153 JUNO

La tendance globale de hausse des budgets de défense s'illustre également au Canada, qui mise sur des investissements massifs pour préparer ses forces armées aux nombreux défis qu'elles pourraient être amenées à relever. Dans un premier temps, le pays entend se doter du meilleur appareil possible pour son programme d'entraînement.

ARTICLE — Ben Peggie



▲ Le colonel Lauri Denis de l'Aviation royale canadienne



Le premier H135 de l'Aviation royale canadienne en vol

Livré en juin 2026, le premier Airbus H135 de l'Aviation royale canadienne (ARC) a permis le lancement de son programme de formation des futurs personnels navigants (FAcT). Baptisé CT-153 Juno, en souvenir d'un événement majeur de l'histoire militaire canadienne, l'hélicoptère est doté d'une livrée associant le bleu foncé et le « jaune d'entraînement » traditionnel de l'ARC. Ce choix n'est pas le fruit du hasard : il met en lumière l'un des chapitres les plus glorieux de l'histoire de l'aviation canadienne, à savoir sa participation décisive au plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique visant à former les pilotes alliés durant la Seconde Guerre mondiale. Son nom rappelle par ailleurs le rôle clé joué par le Canada lors du débarquement de Normandie sur la plage de Juno. À l'heure actuelle, les tensions géopolitiques atteignent un niveau inégalé depuis cet affrontement mondial. Face aux conflits armés en cours en Europe et au Moyen-Orient, les États du monde entier se demandent s'ils disposent du matériel adapté pour se défendre. Le Canada ne fait pas exception. Ainsi, SkyAlyne a commandé 19 H135 afin de renouveler la flotte d'entraînement de l'ARC et désormais réceptionné le premier appareil.

S'ENTRAÎNER POUR ÊTRE LES MEILLEURS

L'arrivée de cet hélicoptère s'inscrit dans le cadre d'une refonte complète du programme de formation canadien. D'une durée de 25 ans, ce projet prévoit la livraison de 71 nouveaux appareils pour un investissement total de 11,2 milliards de dollars canadiens. « Le programme FAcT transformera profondément l'entraînement des équipages de l'ARC », explique Kevin Lemke, directeur général de SkyAlyne, une joint-venture créée par CAE et KF Aerospace, deux acteurs majeurs du secteur canadien de l'aéronautique et de la défense, qui assurent la maîtrise d'œuvre du projet. « Il s'agit d'un programme emblématique pour le gouvernement. C'est le plus gros contrat de service de l'histoire du Canada. » En effet, le projet prévoit une modernisation complète de la formation au sein de l'ARC, qui représente pour les autorités une étape essentielle dans la constitution d'une puissance aérienne de pointe. Le raisonnement est simple : pour bâtir la meilleure armée de l'air, il ne suffit pas d'avoir les meilleurs appareils, il faut d'abord former les pilotes qui les feront voler. « Peu importe le nombre d'appareils achetés », poursuit Kevin Lemke. « Si vous ne disposez pas d'équipages capables de faire fonctionner ces systèmes, vous n'avez pas de force aérienne. »

H135 : LE MEILLEUR DES DEUX MONDES

Certains estiment que pour maîtriser le pilotage il faut apprendre sur un appareil qui n'offre que peu d'assistance, sans les aides apportées par une avionique avancée conçue pour alléger la charge de travail du pilote. D'autres considèrent au contraire qu'il faut former les élèves-pilotes sur des hélicoptères de dernière génération, afin de les familiariser dès le début avec les technologies qu'ils utiliseront tout au long de leur carrière. Dans ce contexte, le H135 présente un avantage de taille : il permet non seulement aux pilotes de s'entraîner sur Helionix, mais aussi de désactiver certaines options et fonctionnalités. Les élèves bénéficient ainsi du meilleur des deux mondes : ils découvrent les technologies de pointe tout en apprenant les fondamentaux du pilotage. Selon le colonel Lauri Denis, le CT-153 Juno est l'outil idéal pour former les pilotes susceptibles d'être confrontés à des menaces très diverses. « C'est exactement le type d'entraînement dont les équipages ont besoin pour être prêts à embarquer sur nos plateformes de nouvelle génération et nos unités opérationnelles et être en mesure de combattre aux côtés de nos alliés pour défendre le Canada », précise-t-il. « Ici, nous savons tous que la menace est bien réelle. »

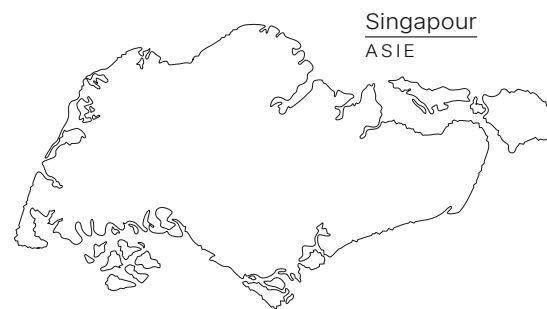
« C'est exactement le type d'entraînement dont les équipages ont besoin pour être prêts à embarquer sur nos plateformes de nouvelle génération et nos unités opérationnelles et être en mesure de combattre aux côtés de nos alliés pour défendre le Canada. »

LAURI DENIS,
COLONEL DE L'AVIATION
ROYALE CANADIENNE

SAUVER



▲ Le Flexrotor et le H225M ont effectué une démonstration concluante de la technologie HTeaming



TEAMING

AIRBUS S'ASSOCIE À SINGAPOUR POUR UNE COLLABORATION NOVATRICE

Imaginez un secouriste pouvant voler pendant 14 heures, de jour comme de nuit, pouvant transférer des photos et des vidéos, cartographier le terrain et transmettre des informations en temps réel à ses collègues, sans fatigue et sans pause. Voici Flexrotor, le drone d'Airbus capable de collaborer en parfaite synergie avec un H225M grâce à HTeaming.

ARTICLE — Ben Peggie

Lors des missions de recherche et de sauvetage, la visibilité peut faire toute la différence. Pour simuler cette opération vitale, un drone Flexrotor a été déployé pour la toute première fois en tandem avec un H225M de l'armée de l'Air singapourienne à l'aide du système HTeaming d'Airbus, en janvier 2026. Cette technologie a permis au Flexrotor de transmettre des informations essentielles à l'équipage du H225M, qui a pu, de son côté, commander et contrôler le drone au moyen d'une liaison de données spécialisée assurant le transfert des informations en temps réel sans alourdir la charge de travail des pilotes.

LE DUO IDÉAL

La collaboration hélicoptère-drone présente des avantages considérables dans le cadre des missions SAR et SAR de combat. En matière de connaissance de la situation, c'est une véritable révolution. En effet, le Flexrotor offre une portée visuelle bien plus étendue que celle de l'hélicoptère avec lequel il collabore, ce qui limite les risques auxquels l'équipage de l'hélicoptère est exposé en milieu hostile, puisqu'il peut effectuer au préalable une reconnaissance de la zone. Enfin, il accélère la prise de décision grâce à la transmission directe des données vers l'hélicoptère. Les pilotes peuvent ainsi intervenir presque immédiatement lorsqu'ils repèrent un point d'intérêt ou pensent avoir localisé leur cible. Cette démonstration a été réalisée avec le soutien de la Defence Science and Technology Agency (DSTA) et de l'armée de l'Air de Singapour (RSAF). Lim Jiaxu, Programme Manager, revient sur les avantages de HTeaming : « La collaboration hélicoptère-drone change véritablement la donne pour les opérations les plus dynamiques. La distance de sécurité protège non seulement les pilotes, mais contribue également à l'efficacité de la mission. Les

▼ Le major Lim Ryan, officier d'état-major au sein du département des plans aériens de la RSAF



à leurs côtés

► Un membre d'équipage d'Airbus observe le Flexrotor lors de son décollage



► Zoom sur la tablette du système HTeaming, qui fournit à l'équipage les informations recueillies en temps réel par le Flexrotor.



données transmises en temps réel permettent par ailleurs à l'équipage de l'hélicoptère de prendre des décisions éclairées. » Pour le major Lim Ryan, officier d'état-major au sein du département des plans aériens de la RSAF, cette démonstration s'est avérée extrêmement utile : « Le Flexrotor a fourni des renseignements avancés sur le théâtre d'opérations, améliorant la représentation de la situation. L'équipage a ainsi pu prendre des décisions tactiques en temps réel, renforcer sa réactivité face aux menaces et accroître l'efficacité de la mission grâce à la distance de sécurité supplémentaire offerte par le drone. »

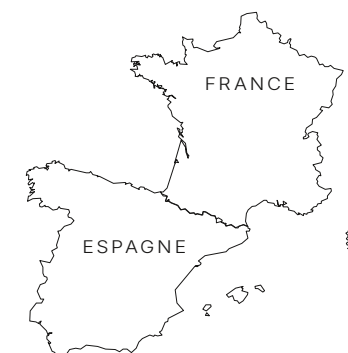
OBJECTIF : AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES MISSIONS

Conscient dès son lancement de l'importance que revêtirait ce système à l'avenir, Airbus Helicopters a conçu HTeaming pour qu'il soit compatible avec tous les modèles d'hélicoptères et capable de commander tout type de drone. Pour Lim Jiaxu, cette démonstration n'est qu'une première étape, mais il est extrêmement motivant d'imaginer la suite. « Le succès de la démonstration donne un avant-goût du potentiel extraordinaire du teaming », se réjouit-il. « Cela incite la DSTA à aller plus loin dans sa collaboration avec Airbus et la RSAF, afin de mettre au point de nouvelles solutions susceptibles d'améliorer considérablement les opérations. Ce n'est que le début. Nous travaillons déjà avec Airbus pour développer cette technologie afin d'améliorer l'efficacité des missions plus complexes. »

AFFÛTER SES GRIFFES : LE TIGRE SE PRÉPARE POUR LES BATAILLES FUTURES

Le programme Tigre Mark III modernise un hélicoptère de combat largement éprouvé, grâce à une avionique et un armement de nouvelle génération, intégrés au sein d'une plateforme aux qualités reconnues. Cette rénovation à mi-vie garantit dans les décennies à venir sa pertinence comme l'hélicoptère d'attaque apte à affronter les enjeux des champs de bataille de haute intensité.

ARTICLE — Lou Massé



LE FUTUR DE LA DÉFENSE EUROPÉENNE

“La coopération entre la France et l’Espagne permet de mutualiser les efforts afin de développer l’hélicoptère de combat moderne le plus pertinent”, explique Marie Thomines, Programme Manager. Aux côtés de Cindy Mecrin, Ingénieure en Chef, elles pilotent le développement de ce projet majeur chez Airbus Helicopters. Lancé en 2022, sous l’égide de l’Organisation Conjointe de Coopération en matière d’Armement pour la France et l’Espagne, il naît d’un besoin crucial, celui de répondre aux réalités des théâtres d’opérations modernes. “Le Mark III représente le véritable enjeu de la coopération européenne. C’est la réussite d’un collectif qui fait le lien entre deux nations” explique Marie Thomines. Le programme repose sur l’agilité et la furtivité éprouvées du Tigre. “On garde les éléments qui font la force de la machine. De cette façon, on maintiendra sa performance”, explique Cindy Mecrin. Avec cette modernisation à mi-vie, le Tigre sera équipé d’une nouvelle avionique digitalisée et de nouveaux systèmes d’armes ultra-performants (viseur optronique, cockpit tactile, casque numérique). “L’intégralité du câblage est revue pour pouvoir prendre en compte tous les flux de données modernes et permettre plus de débit, plus de communication, et plus de données. Récemment, Le Tigre Mark III a franchi des jalons importants

◀ Le Tigre dans toute sa splendeur

▲ Le Tigre en plein vol

avec, notamment, l’entrée en service de « l’hélicoptère zéro », un banc d’essai au sol, pour les essais des nouveaux systèmes. L’objectif pour 2026 sera le premier vol à bord du Tigre Mark III, étape majeure de ce projet.

CAP SUR LE CHAMP DE BATAILLE DIGITALISÉ

“Nous allons doter le Tigre MkIII d’une capacité d’interopérabilité avec les éléments de troisième dimension comme les drones”, explique Cindy Mecrin. “On intègre des armes de dernière génération, le viseur Euroflir 510 permet de voir beaucoup plus loin, avec une performance de visée plus importante. On veut un hélicoptère adapté à la haute intensité et aux champs de bataille agressifs, afin de voir avant d’être vu”, dit Marie Thomines. “Le programme Mark III accroît les performances du Tigre et augmente la sécurité de l’équipage via la volonté de l’affranchir de certaines missions périlleuses qu’il a à réaliser dans des zones de combat intenses, en laissant des systèmes non-habités les remplir à sa place. On a une élongation du système d’armes, on peut rentrer plus facilement au cœur de certaines zones de combat, sans mettre en danger l’équipage ou la mission”, détaille Cindy Mecrin. En réduisant la charge cognitive et en améliorant la précision grâce à ses nouveaux capteurs infrarouges, le Tigre Mark III permet ainsi de “décharger certaines tâches critiques à distance pour éviter d’exposer la machine et son équipage à des dangers immédiats, lorsqu’ils entrent en profondeur sur les théâtres d’opérations”, explique-t-elle.

LE TIGRE MKIII : LE FUTUR DE LA DÉFENSE EUROPÉENNE

Le programme Mark III c’est la promesse “d’une machine qui va rester agile parce qu’elle aura gardé ses performances, elle sera très rapidement sur le terrain et gardera toute sa vitesse et sa vélocité.” Le projet répond pleinement aux exigences européennes actuelles, tout en gardant une capacité d’adaptation aux besoins futurs des nations. “Le Mark III a un potentiel de croissance qui est défini pour l’ensemble des systèmes avioniques. Cela permettra demain d’avoir une avionique modulaire et évolutive. C’est une machine à la pointe de la technologie qui a déjà fait ses preuves, et qui continuera à faire ses preuves”, conclut Cindy Mecrin.



UN H160 PEUT EN CACHER UN AUTRE...

En proposant différents niveaux possibles de militarisation, le H160 permet d'assurer dès aujourd'hui une large gamme de missions.

ARTICLE — Alexandre Marchand



▲ Les pylônes d'armement du H160M pourront accueillir les futurs systèmes d'armes.

Airbus Helicopters vient de conduire une première campagne de tir avec le H160M équipé d'une mitrailleuse axiale 12,7 mm. «Il s'agit d'un évènement majeur pour un appareil militaire qui présente une très forte intégration de ses armements avec ses senseurs, son avionique, son système de mission, mais aussi son pilote automatique», souligne Vincent Chenot, Directeur du programme H160M. «Cette intégration nous permet de développer des modes de tir innovants pour maximiser les performances des passes de tir, aussi bien pour la mitrailleuse axiale que pour les autres armements à venir.» Cette intégration se traduit par un suivi automatique des cibles, le pilote automatique se chargeant in fine de piloter la trajectoire de l'appareil en lacet et en tangage pour garantir la précision du tir. Le H160M sera d'ailleurs équipé d'un casque TopOwl semblable à celui du Tigre, avec des modes et des fonctions identiques, et utilisera la même suite de guerre électronique que l'hélicoptère de combat. «Avec ses grands écrans tactiles, la nouvelle avionique Flyt'X de Thales installée dans le H160M facilite en outre la gestion de la mission», note Charles Lanzalavi, Responsable technique du programme. Le H160M embarque à cet effet un assistant de mission, développé avec Airbus Defence and Space, clé de voûte de l'intégration système.

«Cette avionique hautement intégrée et automatisée permettra aux utilisateurs de conduire des missions complexes avec un équipage de deux personnes seulement. Il s'agira par exemple pour les pilotes de la Marine d'opérer un radar tactique de dernière génération doté de nombreux modes, sans l'intervention d'un troisième membre d'équipage.» L'appareil sera par ailleurs nativement doté d'une capacité de collaboration avec les drones. Les bras d'emport du H160M et les renforcements associés de la structure lui confèrent en outre un potentiel de croissance significatif pour de nouveaux développements, avec l'intégration de nouveaux types d'effecteurs, notamment des missiles, mais aussi des munitions téléopérées (drones). «Les bras d'emport du H160M doivent anticiper ces besoins en termes d'interfaces physiques», précise Vincent Chenot. Les études sur l'intégration du missile Akeron LP de MBDA ont été notifiées par la DGA. L'Akeron LP est un missile air-sol multirôle léger à longue portée, suffisamment polyvalent pour mener des missions antichars, anti-surface et éventuellement anti-drones. Le H160M peut en outre être équipé de deux réservoirs supplémentaires de 250 litres chacun, venant renforcer une autonomie déjà confortable. À l'horizon 2030, au terme des travaux de développement et de qualification, toutes ces caractéristiques feront du H160M un appareil puissant et endurant. «Cependant, tous les utilisateurs n'exigeront pas nécessairement un tel niveau de performance», souligne Vincent Chenot. «En tirant parti des développements déjà effectués pour la Gendarmerie et la Marine nationale françaises, nous sommes déjà en mesure de proposer une version du H160 parfaitement apte à effectuer un très large panel de missions militaires.» La Marine nationale utilise ses appareils depuis 2022, tandis que la Gendarmerie française a reçu son premier exemplaire fin 2025. Ces appareils sont notamment équipés d'une boule optronique Safran EOS410, d'un phare de recherche, d'un treuil et de cordes lisses, et de blindages optionnels. Associé à des moyens de communication spécifiques et à des liaisons de données, le système de mission pourra faciliter les missions complexes. L'interopérabilité avec des drones constitue un axe de développement fort, avec une démonstration en vol à venir. L'intégration d'armements en sabord est également envisageable. Au menu pour ces appareils, des missions de protection des bâtiments et des zones côtières, d'observation, de lutte antiterroriste, mais aussi de reconnaissance ou d'appui de forces au sol. «Un panel de capacités très large disponible dès aujourd'hui, qui sera complété d'ici quelques années sur le haut du spectre par le H160M», résume Vincent Chenot.

LA NOUVELLE VIE DU NH90

Avec plus de 530 appareils en service et 500 000 heures de vol enregistrées à travers le monde, le NH90 est solidement implanté dans le paysage militaire. L'heure est venue de préparer l'avenir avec le lancement de plusieurs améliorations visant à garder l'appareil au meilleur niveau.

ARTICLE — Alexandre Marchand

Le NH90 a été un programme très ambitieux et innovant, aussi bien par ses choix techniques que par la complexité de son montage industriel. « Au fil des ans, nous avons consacré beaucoup d'efforts au développement, à la qualification, à l'industrialisation et à la résolution des problèmes de maturité », explique Axel Aloccio, Directeur du programme NH90 chez Airbus Helicopters. « Le système industriel et les configurations techniques étant désormais arrivés à maturité, nous nous concentrons sur le soutien en service afin de garantir à nos clients davantage d'heures de vol et une disponibilité accrue. »

Identifiant plusieurs axes d'améliorations, Axel Aloccio souligne la prise de conscience croissante de la plupart des clients. Le contrat TLS (Through Life Support), adopté par la quasi-totalité des États opérateurs du NH90 à travers la NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency) couvre de nombreux services. Par ailleurs, un nouveau type de contrat de soutien, le NOS, a vu le jour. Réunissant actuellement la France, l'Allemagne et la Belgique, il comprend la gestion intégrée du flux logistique, des engagements stricts en matière de disponibilité des pièces et un vaste éventail de services complémentaires pouvant être mis en œuvre sur demande. D'autres efforts sont consacrés à l'augmentation des capacités de production et de réparation des pièces les plus critiques. Et les résultats sont au rendez-vous : en quelques années, le volume de pièces livrées a été multiplié par deux. Depuis 18 mois, nous pouvons également compter ...



▲ Axel Aloccio, Directeur du programme NH90 chez Airbus Helicopters.

La Marine allemande a réceptionné son premier NH90 Sea Tiger en décembre 2025.



▲ L'équipage d'un NH90 TTH scrutant l'horizon.

proposer à nos clients différents scénarios et options d'amélioration à long terme», précise Axel Aloccio. Cette étude sera centrée sur la définition d'une nouvelle suite avionique modulaire, facilitant l'intégration des nouvelles technologies, l'élaboration d'un nouveau plan de maintenance permettant d'améliorer la disponibilité de la flotte et de réduire les coûts d'exploitation, l'intégration de nouvelles capacités de mission, notamment une connectivité accrue et la collaboration avec les drones, le tout pour répondre aux besoins des théâtres d'opérations au-delà de 2040. Avec toutes ces modernisations, le NH90 devrait atteindre les années 2080 en excellente condition.

... sur l'échange standard des pièces entre pays utilisateurs, qui permet aux clients du NH90 de recevoir des pièces neuves ou réparées dans des délais très courts grâce à un système d'échange immédiat avec NHIndustries. «C'est un changement de mentalité fort qui témoigne de la volonté de NHIndustries et des clients du NH90 de trouver des solutions novatrices pour améliorer la logistique du programme», note Axel Aloccio. À moyen terme, l'objectif consiste à faire évoluer les versions TTH (Tactical Transport Helicopter) et NFH (NATO Frigate Helicopter) avec un Bloc 1 porteur d'évolutions logicielles et de nouvelles capacités en matière de connectivité, d'interopérabilité, de transmission des données et de guerre électronique. Le développement est d'ores et déjà lancé, les modernisations prévues seront qualifiées à partir de 2028 et des discussions sont en cours avec la NAHEMA en vue de finaliser les contrats de rétrofit de plus de 200 NH90 d'ici la fin de l'année. «Nous travaillons également avec la NAHEMA sur l'extension de la durée de vie des appareils, qui passerait de 30 à 50 ans», poursuit Axel Aloccio. Ainsi, les appareils commandés par l'Espagne avec une livraison prévue après 2030 seraient toujours en service en 2080! Une vision à très long terme qui pourrait d'ailleurs s'appliquer aux appareils de futurs clients en Asie, au Moyen-Orient ou dans les pays de l'OTAN. À long terme, la priorité reste le «NH90 Block 2». «Nous venons de signer avec la NAHEMA un contrat portant sur l'étude d'architecture visant à



► Deux NH90 TTH suédois en mission

« C'est un changement de mentalité fort qui témoigne de la volonté de NHIndustries et des clients du NH90 de trouver des solutions novatrices pour améliorer la logistique du programme. »

AXEL ALOCCIO,
DIRECTEUR DU PROGRAMME NH90
CHEZ AIRBUS HELICOPTERS



Le rôle de la défense dans notre vie

Près de chez nous et loin des champs de bataille, les systèmes de défense et de sécurité peuvent jouer un rôle clé dans notre quotidien.

Surveillance maritime



NH90
Lutte anti-sous-marine

Intervention d'urgence



H175M

CAPA-X

Recherche et sauvetage



H145M



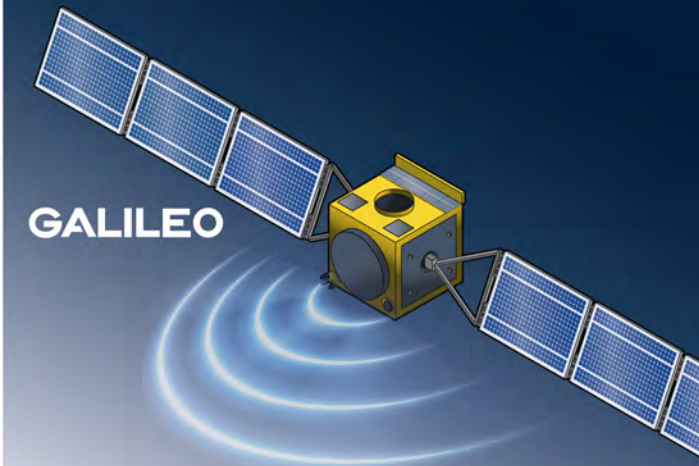
ALIACA

Lutte contre les incendies



H225M

GALILEO



Navigation par satellite

FLEXROTOR



A400M



C295



STYRIS



Sécurisation de l'espace aérien



EUROFIGHTER

Protection des services essentiels

CYBERSÉCURITÉ





50 ANS D'INNOVATION Life Flight INTÈGRE LE H160 à sa flotte

Memorial Hermann Life Flight est une institution légendaire dans l'univers des services médicaux d'urgence hélicoptérés.

Ce fut le premier fournisseur de services médicaux aériens du Texas et le deuxième à l'échelle des États-Unis. Fondé en 1976 par James Henry « Red » Duke, ce programme était révolutionnaire pour son époque. Un demi-siècle plus tard, il continue d'innover, déployant le premier H160 doté d'une cabine médicale aérienne, conçue par Metro Aviation.

ARTICLE — Ben Peggie



◀ Le premier H160 SMUH en mission au profit de Memorial Hermann.

Savoir innover et tout donner pour les patients : comme le confirme son directeur Rudy Cabrera, les principes fondateurs de Life Flight n'ont pas changé. Infirmier depuis 34 ans, il fait lui-même toujours preuve d'un engagement sans faille et d'une admiration sans bornes pour l'homme qui a fondé ce programme devenu incontournable. « Le docteur "Red" Duke est à l'origine de ce service », explique Rudy Cabrera. « C'est sous son impulsion qu'a été créé le programme de transport médical aérien de l'hôpital Memorial Hermann. Grâce au H160, nous continuons d'accomplir sa mission, son rêve, en allant chercher les patients toujours plus loin pour assurer leur prise en charge. Nos hélicoptères ont évolué, mais notre mission reste la même : amener l'unité de soins intensifs de Memorial Hermann jusqu'aux patients. »

Le chaînon manquant

Le choix du H160 est stratégique. Ses H145 couvrant les missions urbaines essentielles, Life Flight entend, avec le H160 plus spacieux, permettre à Memorial Hermann d'atteindre des patients plus éloignés, sans forcément avoir recours à des avions, et ce, grâce à des trajectoires directes réduisant le nombre de transferts dans le transport des patients. « Le H160 nous offrira davantage de possibilités grâce à une plus grande autonomie et une vitesse accrue », explique Damon Sanger, Directeur Aviation chez Memorial Hermann. « Nous pourrions ainsi secourir des patients hors du rayon d'action de notre flotte actuelle. La sécurité de l'avionique, le cockpit Helionix et le pilote automatique sont les raisons qui ont motivé notre choix. Le H160 nous permet de faire notre travail plus efficacement au profit des patients. »

Une unité de soins intensifs volante

La société Metro Aviation, basée à Shreveport, en Louisiane, était chargée d'optimiser la cabine spacieuse du H160.

Pour Milton Geltz, Directeur général de Metro, il s'agissait avant tout de concevoir un environnement parfaitement ergonomique. « Chez Metro Aviation, nous passons beaucoup de temps à analyser les configurations pour nous assurer qu'elles surpassent les attentes et facilitent le quotidien des professionnels du transport médical aérien, car leur métier est très exigeant », explique-t-il. « Cette cabine a été conçue pour offrir aux équipes médicales suffisamment d'espace et de souplesse pour travailler efficacement avec tout le matériel dont elles ont besoin à portée de main. » Amy McMullen, Directrice de la configuration des appareils chez Metro, souligne un avantage majeur, notamment pour le transport de nouveau-nés : « Pour les bébés, la taille de la cabine sera un atout, car les équipes médicales pourront s'installer des deux côtés pour prodiguer des soins. Dans un appareil plus petit, elles n'ont pas toujours cette flexibilité et cette liberté de mouvement. »

Soutenir l'équipage

Enfin, l'avionique de pointe du H160 permet à un équipage qualifié de se concentrer pleinement sur sa mission. « Dans le domaine de la médecine aérienne, l'autonomie est essentielle », précise Rudy Cabrera. « Nous prenons le patient en charge immédiatement. C'est à nous de prendre les décisions vitales sans disposer des ressources que peut avoir un hôpital. » Malgré les conditions difficiles, les équipes continuent de faire un excellent travail. « À les regarder, on a l'impression que c'est facile, mais ça ne l'est pas », souligne Damon Sanger. « La pression qui repose sur leurs épaules est réelle. On a beau avoir le meilleur programme de formation, à 2 h du matin, c'est le professionnalisme de nos pilotes et de nos équipes médicales qui fait toute la différence. Notre succès est indissociable du leur. »



▲ Gros plan sur le logo de Memorial Hermann



▲ La cabine spacieuse du H160 offre à l'équipage la flexibilité nécessaire pour sauver des vies.

SECOURS D'URGENCE à la mode hawaïenne

Les habitants d'Hawaï se mobilisent depuis plus de 28 ans pour doter leurs services d'urgence d'équipements de pointe. L'amour qu'ils portent à leur terre a été le moteur de leur engagement.

ARTICLE — Heather Couthaud

On ne se retrouve pas à Hawaï par hasard. On le choisit, ou c'est l'île qui vous choisit. Pour ses habitants, Big Island, la plus grande île de l'archipel, évoque le miroitement des coulées de lave refroidies ou l'endroit idéal pour observer un arc-en-ciel au pied d'une cascade. C'est cet attachement profond à ce territoire qui a coûté la vie à Daniel R. Sayre en 1997, lors d'une randonnée vers les chutes de Kapaloa dans la vallée de Pololu. En mémoire de leur fils, Frank Sayre et Laura Mallery-Sayre ont créé une fondation en l'honneur des secouristes qui ont travaillé sans relâche pendant 10 heures pour récupérer le corps de Daniel. Plus de 28 ans plus tard, le couple constate que la Daniel R. Sayre Memorial Foundation a eu un impact sur la population hawaïenne bien plus important qu'ils ne l'auraient imaginé.

Trop peu depuis trop longtemps

« L'équipe de secours ne disposait que de très peu de fonds », se souvient Laura Mallery-Sayre, directrice générale de la Fondation. À l'époque, les sapeurs-pompiers d'Hawaï, qui gèrent les opérations de recherche et sauvetage, les services médicaux d'urgence, la lutte contre les incendies et la surveillance des plages, manquaient cruellement d'équipements pour accomplir leurs missions. « Ils s'étaient contentés de si peu pendant si longtemps,

que tout le monde trouvait cela normal. Nous avons changé cette vision. » Sur ses 10 000 km², l'île abrite 200 000 habitants répartis entre zones urbaines, exploitations agricoles, cottages isolés et autres sites. Entre accidents maritimes, aventuriers égarés et transport de patients victimes d'AVC, les interventions des sapeurs-pompiers sont extrêmement variées. Les Sayre ont donc collecté des fonds au sein de la communauté pour acheter des équipements de protection contre le froid, des camions, des embarcations, et financer la formation.

Quand un incendie crée le déclic

Tout a basculé à la suite d'un incendie de forêt qui a failli ravager la maison de l'un des donateurs de l'île. Cet événement a été le point de départ d'une collaboration avec la Fondation Sayre en vue de financer des achats conséquents, dont le premier H125, baptisé Ka 'lo ou « le faucon ». Reconnu pour ses performances en haute altitude, le H125 a été sélectionné pour sa capacité à intervenir sur les plus grands volcans hawaïens, le Mauna Loa et le Mauna Kea, des sommets prisés des alpinistes et des skieurs qui s'élèvent à près de 4 000 m. Auparavant, en cas d'accident, les équipes de secours « devaient installer les victimes sur des brancards et les évacuer à pied. C'était dangereux pour tout le monde. Avec le H125, ils peuvent voler jusqu'au sommet

► Le H125 hawaïen en action.

« Nous avons sensibilisé l'ensemble de la communauté sur l'importance pour nos pompiers d'avoir, non seulement les équipements dont ils ont besoin, mais aussi les meilleurs. »

LAURA MALLERY-SAYRE, DIRECTRICE EXÉCUTIVE ET LE DR. FRANK SAYRE, PRÉSIDENT ET COFONDATEUR DE LA DANIEL R. SAYRE MEMORIAL FOUNDATION



de n'importe quelle montagne de l'île », précise Laura Mallery-Sayre. Par ailleurs, le rayon d'action de l'hélicoptère leur permet de couvrir l'ensemble du territoire. Laura Mallery-Sayre se souvient d'un homme vivant dans le sud de l'île dont la jambe avait été sectionnée sous le genou à la suite d'un accident de tondeuse. « C'est une zone très isolée, mais l'équipe SMU a pu s'y rendre à bord du Ka 'lo pour lui poser un garrot. Il a fallu 25 minutes à l'hélicoptère, contre 1 h 30 pour une ambulance, ce qui a permis au patient d'être transféré à l'hôpital à temps pour être sauvé. »

Une nouvelle étape

À l'automne, la Fondation et la population réceptionneront leur deuxième hélicoptère Airbus : un H145 équipé d'un intérieur médical Aerolite qui transportera les patients en état critique de Big Island à Oahu. Il sera exploité par l'association à but non lucratif Life Flight Network dans le cadre d'une mission plus large visant à étendre l'accès aux soins d'urgence. Dans le même temps, les sapeurs-pompiers continuent de sauver des vies. Laura Mallery-Sayre se souvient avoir vu le H125 survoler la baie à la recherche d'un nageur et d'un navire en détresse, avec le soutien de deux bateaux de sauvetage. « C'était très émouvant de voir ces trois appareils que nous leur avions offerts en pleine action dans une opération de secours », conclut-elle.





LES FEMMES PRENNENT LES COMMANDES

Des missions de sauvetage à la gestion rigoureuse des chaînes d'approvisionnement, le secteur des hélicoptères entend renforcer sa maturité en dépassant les stéréotypes de genre pour se focaliser sur les résultats. Rencontre avec trois femmes de premier plan dont la réussite rebat les cartes dans le monde du pilotage et de la gestion opérationnelle en Amérique latine.

ARTICLE — Belen Morant



à leurs côtés

« C'est vous êtes l'autorité suprême et prenez les décisions cruciales sur les lieux. »

DR. ADRIANA VALERO,
DIRECTRICE MÉDICALE
D'HELISTAR

Dans un secteur où la sécurité est une priorité absolue et n'admet aucun compromis, la diversité de genre s'est imposée comme un moteur d'innovation et de rigueur opérationnelle. L'objectif n'est pas de respecter des quotas, mais de veiller à ce que les profils les plus qualifiés occupent la place qui leur revient, dans les hangars comme les cockpits. À l'heure actuelle, Airbus Helicopters compte 23 % de femmes en Amérique latine, une proportion qui atteint près de 30 % au Mexique. Une révolution dans une industrie aéronautique mondiale où, d'après les données fournies par Women in Aviation International (WAI), les femmes représentent à peine 5 % des pilotes et environ 9 % des techniciens de maintenance.

Aux commandes entre ciel et sauvetage

Dans l'aviation de haute montagne et les opérations tactiques, où la sécurité dépend entièrement de la précision des manœuvres, la capitaine María José Narváez a brisé les codes en devenant la première femme de l'armée de l'Air équatorienne à piloter un H145. Dans ces scénarios, l'efficacité opérationnelle gomme toutes les différences cachées sous l'uniforme. « En mission, il est impossible de distinguer si le pilote est un homme ou une femme. À l'atterrissage, les gens sont toujours étonnés lorsque je retire mon casque après avoir coupé les gaz », souligne-t-elle. Faute de modèles féminins auxquels se référer, elle a pris les commandes du H145 à force de discipline et de travail acharné. Son parcours montre qu'un secteur atteint sa maturité lorsque le professionnalisme chasse les préjugés. « C'est en nous que résident les principaux obstacles. Il suffit d'accepter le défi, de travailler et de franchir chaque étape », explique la capitaine, convaincue que « les seules limites sont celles que nous nous fixons ».

Savoir prendre des décisions dans l'urgence

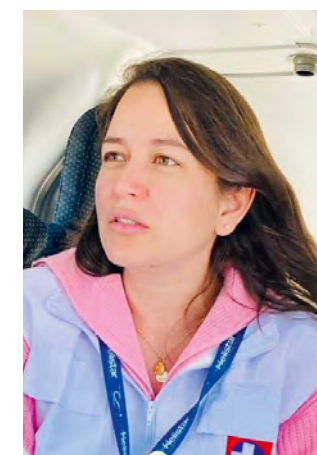
En Colombie, Adriana Valero, Directrice médicale d'Helistar, dirige les évacuations sanitaires aériennes dans des zones difficiles. Son autorité ne doit rien à son titre, mais à sa capacité à stabiliser les patients dans des conditions extrêmes. « En matière de soins préhospitaliers, c'est vous êtes l'autorité suprême et prenez les décisions cruciales sur les lieux », précise-t-elle.

◀ Les missions de la capitaine María José Narváez aux commandes du H145 de l'armée de l'Air équatorienne vont de l'infiltration de troupes aux opérations de sauvetage lors de catastrophes naturelles.

Sa nomination à ce poste d'encadrement a été soutenue par une vision globale qui entend porter la médecine aérienne de la région au plus haut niveau grâce à la formation continue. Loin des approches idéologiques, elle considère sa promotion, source de fierté familiale, comme la validation de ses capacités naturelles. « Je ne suis pas là pour parler de machisme ou de féminisme. Je suis simplement fière d'être une femme exerçant une activité qui était jugée inaccessible », affirme avec conviction celle qui a fait du rotor son meilleur allié pour sauver des vies.

Concilier vie professionnelle et familiale

Sur le site Airbus de Querétaro, au Mexique, rouage essentiel de la stratégie industrielle de l'entreprise à l'échelle mondiale, Ana Molina gère plus de 200 collaborateurs en tant que responsable de la production. À l'initiative de la création de la Training Academy en 2018, elle croit résolument au potentiel humain : « Toute personne ayant une bonne attitude peut être formée ». Ses responsabilités actuelles reflètent l'évolution de l'industrie aéronautique en Amérique latine, qui intègre les femmes à des postes clés de la chaîne d'approvisionnement. Cette vision stratégique vient renforcer la résilience de la structure régionale et sa capacité à faire face aux défis du secteur. Pour Ana Molina, mère d'un adolescent, la réussite professionnelle à un poste de direction est compatible avec la vie de famille : « On peut être à la fois dirigeante dans notre secteur et présente pour sa famille. Vouloir, c'est pouvoir. »



▲ Adriana Valero, directrice médicale d'Helistar



▲ Ana Molina, Single Parts Manager au sein d'Airbus Helicopters au Mexique

MOBILISÉ POUR LES HÉLICOPTÈRES QUI SAUVENT DES VIES

Chaque mission réussie est le début d'une histoire qui se poursuit bien après l'atterrissage de l'appareil. Eoin Walker, promoteur des services médicaux d'urgence (SMU) au sein d'Airbus Helicopters, évoque avec Shane Bradley l'hélicoptère qui lui a sauvé la vie, son chemin vers la guérison et son extraordinaire périple caritatif de plus de 1 700 km.

ARTICLE — Eoin Walker



▲ Shane Bradley

► Le H135 de Devon Air Ambulance. Grâce à l'hélicoptère, Shane Bradley a rapidement obtenu les soins qui lui ont sauvé la vie.

▼ Le périple de plus de 1 600 km de Shane Bradley

Un dimanche ordinaire où tout a basculé

EOIN WALKER : Shane, que s'est-il passé le 7 juillet 2025 ? Au départ, tout semblait parfaitement normal. À quel moment avez-vous pris conscience que quelque chose n'allait pas ?

SHANE BRADLEY : Je me suis réveillé tôt, pensant avoir une indigestion, puis j'ai vaqué à mes occupations pendant quatre heures. Je discutais avec ma femme quand j'ai soudain ressenti une forte oppression au niveau du thorax. Je me suis retrouvé à genoux, ruisselant de sueur. Très vite, ce que je pensais être un simple problème digestif s'est transformé en symptôme grave.

EW : Votre famille vous a rapidement emmené à l'hôpital le plus proche. Que s'est-il passé avant l'arrivée de l'hélicoptère de Devon Air Ambulance ?

SB : Les infirmières ont été formidables. Elles étaient très bien formées et rassurantes. Elles m'ont donné un spray de GTN (trinitrate de glycéryle) avant d'appeler les secouristes qui m'ont administré de la morphine. Ma femme s'est excusée auprès de l'équipe médicale, persuadée que je faisais encore du cinéma. Je n'oublierai jamais son expression quand l'infirmière lui a répondu avec douceur : « Non, il fait une crise cardiaque ».

Une intervention décisive

EW : On dit souvent qu'il faut tout un système pour sauver une vie. Vous souvenez-vous de l'arrivée de l'ambulance aérienne ?

SB : J'avais de brèves pertes de connaissance. L'hélicoptère s'est posé 300 mètres plus loin sur le parking d'une école. Je me rappelle qu'un secouriste m'a réveillé dans l'ambulance. Il plaisantait avec moi pour me maintenir éveillé et atténuer ma peur. Plus tard, mon médecin m'a dit que le transfert en hélicoptère lui avait « permis d'agir » grâce au temps économisé. J'habitais à près de 90 km de l'hôpital spécialisé



et les routes sont en très mauvais état. Le temps jouait contre moi. L'intervention de l'hélicoptère a été décisive. Il m'a permis de gagner cette course contre la montre en offrant à l'équipe médicale les précieuses minutes nécessaires pour me sauver la vie. J'ai été conduit directement au bloc opératoire pour la pose d'un stent. Son déploiement m'a soulagé immédiatement. J'avais l'impression de renaître.

Une nouvelle vie pour « Shane 2.0 »

EW : Les soignants ont rarement l'occasion de suivre le rétablissement des patients. Comment avez-vous vécu, vous et votre famille, les semaines qui ont suivi ?

SB : Le choc physique a été énorme. J'ai toujours été actif. Je suis réserviste dans l'infanterie de l'armée de Terre et je cours régulièrement. Ma famille avait du mal à croire que cela puisse m'arriver à moi. Cette sensation de faiblesse était très frustrante. Une semaine plus tard, j'avais juste envie de faire quelque chose de banal, comme préparer le dîner. La semaine suivante, j'ai rendu visite à mes collègues pendant seulement 20 minutes et je suis rentré épuisé. Cela a radicalement changé ma façon de voir les choses. À présent, je suis beaucoup plus détendu. Je me surnomme « Shane 2.0 ». Je suis plus patient, j'encaisse mieux les coups et je me réveille chaque matin tout simplement heureux d'être là. « Je remercie l'équipe qui a épargné à ma famille la douleur de me perdre. Tous les matins, en ouvrant les yeux, je réalise combien la vie est précieuse. »

Un ultime remerciement

EW : Pour marquer l'anniversaire de cette seconde chance, vous vous êtes lancé dans un défi moto extraordinaire au profit de Devon Air Ambulance. De quoi s'agit-il ?

SB : Dans ma famille proche, je suis le troisième à avoir été évacué par hélicoptère, donc je sais à quel point ces appareils jouent un rôle vital. Le 26 juillet, je participerai avec deux autres motards au challenge « SaddleSore 1000 » organisé par l'Iron Butt Association. Nous allons parcourir environ 1 700 km en moins de 24 heures. Nous partirons du parking de l'école où l'hélicoptère est venu me chercher. Nous ferons une halte à la base de Devon Air Ambulance, puis nous traverserons la Manche jusqu'à Calais pour rejoindre l'usine d'Airbus Helicopters à Donauwörth, en Allemagne, où l'appareil a été construit. Faire le lien entre ma passion pour la moto et l'appareil qui m'a sauvé la vie est extrêmement symbolique. Il faut soutenir ce service. Tout le monde peut en avoir besoin un jour ou l'autre.

De la mer AU grand écran

La carrière de Will Banks a commencé au sein de la Royal Navy. Désormais, il vole pour le cinéma, une carrière qui lui a valu d'immortaliser certaines des cascades les plus impressionnantes de Tom Cruise.

ARTICLE — Ben Peggie



▲ Will Banks, directeur de GB Helicopters

« En février 1997, je me trouvais à bord du HMS Monmouth lorsque le navire a viré de bord en pleine mer. Nos amarres ont cédé et nous avons basculé par-dessus bord, plongeant la tête la première dans la mer », explique Will Banks, directeur de GB Helicopters. « Cet incident a brutalement mis fin à ma carrière dans la Marine, à juste titre. » Will Banks a ensuite été pilote de ligne pendant environ huit ans avant de renouer avec les hélicoptères dans le secteur de l'aviation d'affaires. Il a alors racheté l'ancien H125 de l'Empire Test Pilots School, puis fondé Cheshire Helicopters, rebaptisée par la suite GB Helicopters pour refléter son rayonnement international. Avec son partenaire Phil Arntz, chef opérateur aérien, il a également cofondé The Aerial Film Company, une société internationale spécialisée dans les prises de vue aériennes qui fournit hélicoptères, avions, systèmes Shotover et équipes techniques aux productions cinématographiques et télévisuelles du monde entier.

Quand le H125 crève l'écran

Pour répondre aux besoins de l'industrie du cinéma, Will Banks souhaitait créer une entreprise globale, capable d'offrir

la flexibilité nécessaire aux sociétés de production susceptibles de modifier leurs plannings à tout moment. « Nous avons en quelque sorte créé un guichet unique pour le cinéma », souligne-t-il. « Nous possédons tous les équipements requis pour maîtriser l'ensemble du dispositif de soutien aux productions, un atout essentiel quand les dates sont sans cesse amenées à changer. Nous couvrons tous les aspects, du soutien au sol aux différents accessoires, grâce à un personnel hautement qualifié dans tous les domaines. » Bien que la flotte de GB Helicopters comprenne divers types d'hélicoptères, Will Banks ne tarit pas d'éloges sur un modèle Airbus en particulier, sans lequel il serait bien plus difficile de réaliser des films. « Le H125 bénéficie d'une manœuvrabilité inégalée, aussi bien dans sa version monomoteur que bimoteur », explique-t-il. « Le monomoteur est sans conteste l'incarnation même de l'excellence. C'est un appareil formidable. Il y a très peu de choses à améliorer. Sa polyvalence et tous les accessoires qui nous facilitent la tâche sont incomparables. Lors de tournages en zones isolées, sa fiabilité et ses besoins réduits en maintenance lui permettent de voler longtemps sans

...

« Le H125 bénéficie d'une manœuvrabilité inégalée, aussi bien dans sa version monomoteur que bimoteur. »

WILL BANKS, DIRECTEUR DE GB HELICOPTERS





▲ Plan rapproché avec le H125

... que l'équipe de soutien ait à intervenir. Il y a des paniers pour déplacer le matériel, des cadres physiques pour porter la grande Shotover. Aucun autre hélicoptère ne permet de filmer avec la K1. Il peut tout faire. »

Mission improbable

L'un des récents temps forts de Will Banks a été sa participation à un blockbuster aux cascades inédites. « Nous avons tourné presque intégralement les deux derniers *Mission impossible*, une véritable prouesse », se félicite-t-il. « Nous avons passé environ quatre mois et demi en Afrique, dans le cadre de deux séjours. Le tournage a été intense et très animé. Nous volions au plus près des voilures fixes, réalisant des prises de vues grand-angle au-dessus des gorges afin de cadrer le biplan en plein écran tout en conservant les canyons en arrière-plan. Nous étions extrêmement proches, à grande vitesse, dans des espaces confinés. C'était génial... » À l'avenir, comme tout acteur, Will Banks rêve de mettre ses services au profit d'une grande franchise britannique. « Les James Bond sont cultes, évidemment, mais Guy Ritchie ne serait pas mal non plus. J'adore ce genre. » Au terme d'une carrière entièrement dédiée à l'aviation, entre avions, voilures tournantes, compagnies aériennes et films prestigieux, Will Banks est certain d'une chose : il n'est pas près de tourner le dos aux hélicoptères. « J'adore les hélicoptères, tout ce qu'ils sont capables de faire et toutes les missions qu'ils permettent d'accomplir, qu'il s'agisse de lever des charges ou de tourner des films d'action », conclut-il. « Chaque jour apporte son lot de surprises. »

▲ L'H125 offre tout ce dont Banks a besoin pour son métier de photographe pour le cinéma.

► Obtenir la prise de vue parfaite d'un sous-marin

► Tournage d'une scène emblématique avec le biplan

▼ Will Banks et Phil Arntz



« J'adore les hélicoptères,
tout ce qu'ils sont capables
de faire et toutes les missions
qu'ils permettent d'accomplir,
qu'il s'agisse de lever
des charges ou de tourner
des films d'action. »

WILL BANKS, MANAGER DE GB HELICOPTERS



Will Banks, la tête (et l'hélicoptère) dans les nuages

◀ Vue aérienne du H145 lors du transfert d'un patient nécessitant une aide d'urgence.

UNE PUISSANCE ACCRUE POUR DES SOINS INTENSIFS

Montez à bord du nouvel H145 à cinq pales de ChristianaCare, aux côtés de l'équipage qui sauve des vies dans l'urgence.

ARTICLE — Ben Peggie

ChristianaCare LifeNet est un opérateur de services médicaux d'urgence hélicoptérés (SMUH) géré par Air Methods, qui dessert le Delaware et ses environs. Membre de l'équipe depuis sa création en 2001, John Damiani, ambulancier navigant et responsable des opérations, a accompagné l'évolution de ce service, aujourd'hui très performant. Pour lui, cet hélicoptère est comme un nouveau coéquipier apportant des capacités opérationnelles indispensables. « Le H145 à cinq pales nous permet d'accéder plus facilement au patient, de transporter plus de matériel et d'améliorer la qualité de nos traitements et de nos soins », explique-t-il. Des améliorations possibles grâce à la puissance de l'appareil. « C'est un véritable gros-porteur », note John Damiani. « Nous voulons être en mesure de réaliser des missions telles que le transport de patients sous oxygénation par membrane extracorporelle ou des transports néonataux en soins intensifs dans notre région et prendre en charge des patients qu'un hélicoptère standard ne pourrait pas transporter. »

Des soins de nouvelle génération

« Toutes les actions de ChristianaCare sont ancrées dans nos valeurs d'amour et d'excellence. Nous traitons chaque patient comme un membre de notre famille et lui prodiguons toujours les meilleurs soins possibles », souligne John Roussis,

Directeur des services préhospitaliers de ChristianaCare. « Nous jouons un rôle clé dans l'accomplissement de cette mission en apportant directement aux patients des soins comparables à ceux d'un hôpital. » L'amélioration du transport médical d'urgence est une priorité qui explique la modernisation des flottes par les opérateurs SMUH. Les équipes prennent désormais en charge des patients présentant des besoins médicaux toujours plus complexes, et ce, grâce à des équipements embarqués de pointe. Les hélicoptères, qui se contentaient autrefois de transporter un patient et une équipe médicale, sont devenus des unités de soins intensifs volantes. Si ChristianaCare a choisi le H145, c'est pour être prêt à prodiguer des soins intensifs de nouvelle génération. Sa capacité d'emport accrue et sa cabine spacieuse offrent la flexibilité requise pour répondre en toute sécurité à des exigences en constante évolution, tout en procurant aux équipes soignantes un environnement de travail agréable.

Quand le silence sauve des vies

Avionique avancée, automatisation et dispositifs d'aide au pilotage réduisent la charge de travail des pilotes, permettant aux équipes de se concentrer sur la sécurité et la prise en charge des patients. Seul aux commandes, Colin Hague est isolé du travail des secouristes qui s'affairent derrière lui. Pour lui, la communication est essentielle et le H145 présente un énorme avantage. ...



▲ Colin Hague, pilote.

« Les améliorations apportées par Helionix, notamment la charge de travail réduite du pilote et la représentation optimisée de la situation, sont de véritables atouts. »

COLIN HAGUE, PILOTE



▲ John Damiani, ambulancier navigant et responsable des opérations



▲ John Roussis, directeur des soins préhospitaliers

... « Grâce à ces technologies de pointe, la cabine est beaucoup plus silencieuse, ce qui facilite les échanges entre les membres d'équipage et contribue à créer un environnement de travail plus sûr et plus efficace », précise-t-il, soulignant que leur base se trouve dans l'une des régions les plus dynamiques des États-Unis. Toujours en alerte face à un volume d'appels important, il mesure pleinement les avantages de l'avionique du H145. « Les améliorations apportées par Helionix, notamment la charge de travail réduite du pilote et la représentation optimisée de la situation, sont de véritables atouts », poursuit Colin Hague. En outre, le Fenestron est particulièrement adapté aux missions SMUH. « Il réduit non seulement le niveau sonore pour les riverains, mais renforce également la sécurité, notamment lors des atterrissages sur les lieux d'intervention, en pleine nature ou sur la chaussée, où se trouvent souvent de nombreux secouristes, sapeurs-pompiers, policiers ou civils pouvant s'approcher de l'appareil, ainsi que les membres de l'équipage occupés à installer le patient à bord », conclut-il. En service depuis tout juste un mois au moment de l'interview, le H145 fait déjà forte impression auprès de l'équipe, grâce à une puissance renforcée, une sécurité de vol accrue et davantage d'espace pour les patients. De quoi sauver de nombreuses vies pour les 25 années à venir et au-delà.



▲
Le H145 de ChristianaCare en vol. Sa faible signature sonore et ses vibrations réduites en font l'hélicoptère idéal pour les opérations de SMUH.
▼
L'équipe médicale se prépare à installer un patient dans la cabine du H145.





Au rendez-vous EN CAS D'URGENCE

Début 2026, le Mozambique a connu des inondations sans précédent qui ont privé des centaines de milliers d'habitants de vivres et de produits de première nécessité. L'EC130 B4 a été déployé pour apporter une aide d'urgence aux populations inaccessibles par voie terrestre.

ARTICLE — Heather Couthaud

▲ Vue des inondations depuis le cockpit.

Passé le camp de base de Xai-Xai, les broussailles infranchissables et les profondes ravines laissées par les crues rendaient toute progression impossible. C'est dans ce camp que le Programme alimentaire mondial (PAM) distribuait nourriture et produits essentiels aux populations mozambicaines isolées par des semaines de pluies et d'inondations ayant détruit les routes et les ponts. Bien que d'importants moyens aériens aient été mobilisés pour les secours, personne n'imaginait que l'EC130 B4 serait chargé de la mission la plus exigeante : effectuer, pendant deux semaines, des centaines de rotations au départ d'un aéroport régional inondé. Tout a commencé le 4 février 2026. L'opérateur BAC a alors reçu un appel de la Fondation Airbus qui travaille avec des

organisations comme le PAM dans le cadre de missions humanitaires. Le pilote Frasier Cilliers a alors rallié la province de Gaza aux commandes de l'EC130 B4 et coordonné son action avec le PAM. Il est resté sur place pendant toute la durée de la mission, totalisant plus de 50 heures de vol.

Pensé pour les missions extrêmes

Les contraintes de vol exigeaient un hélicoptère à la fois adaptable et robuste, un défi à la mesure des capacités de l'EC130 B4. Société accréditée BARS (Basic Aviation Risk Standard), appliquant les normes de sécurité mondiales en matière de gestion des risques aériens, BAC Helicopters avait reconfiguré l'hélicoptère pour le transport de fret, ôtant les sièges arrière

afin d'exploiter pleinement le volume de la cabine. Grâce à ses sièges amovibles, l'Airbus EC130 B4 offre le plus vaste espace cabine de sa catégorie, un atout qui lui a permis de s'imposer sur le segment du tourisme et du transport de passagers. Cette caractéristique, associée à une masse maximale au décollage de 2 427 kg, a permis à Frasier Cilliers de larguer des vivres en continu tout au long de la mission.

À plein régime

À Xai-Xai, point de distribution de la nourriture, l'équipe appliquait un plan minutieusement établi. Tout était conditionné et empilé, prêt pour le chargement du lendemain matin, moment où la pression allait s'intensifier. Jour après jour, Frasier Cilliers effectuait des rotations rapides vers des zones isolées, tandis que les équipes au sol préparaient le chargement suivant. Les conditions étaient favorables, mais la saison des pluies obligeait à surveiller de près les orages en fin de journée. Les calculs de masse et le centrage devaient être d'une précision absolue. Chaque chargement était évalué au kilo près afin de déterminer la quantité de carburant que pouvait emporter l'EC130 B4 et d'exploiter pleinement ses capacités pour enchaîner un maximum de rotations.

Voir et être vu

Avant tout premier atterrissage sur une zone, le pilote effectuait une reconnaissance aérienne pour choisir le meilleur emplacement. Les hublots panoramiques de l'EC130 B4 lui confèrent une visibilité inégalée qui permet aux pilotes de repérer

▼ La population ne pouvait se passer de ces produits de première nécessité.



à leurs côtés



▲ L'EC130 se prépare à décoller

▼ L'EC130 chargé de ravitaillement

facilement les zones de sol sec depuis le ciel. « Il est arrivé plusieurs fois que Frasier décide d'atterrir un peu plus loin que ce qui avait été convenu avec le PAM, parce que le terrain était plus plat, l'herbe était plus courte ou il y avait moins de poussière », se souvient Greg Strydom, responsable de la sécurité et de la sûreté des vols chez BAC Helicopters. Toutes les personnes présentes sur le site de largage avaient reçu pour consigne, de la part de Frasier Cilliers et de son homologue du PAM, de rester à l'écart de l'appareil jusqu'à l'arrêt complet des moteurs. Le pilote avait expliqué les règles de sécurité aérienne et la manière d'approcher l'appareil pour le décharger. « Le risque, dans ce genre de mission, c'est que les nombreuses personnes présentes sur le terrain se précipitent trop tôt vers l'hélicoptère. Le rotor de queue peut représenter un réel danger. Fort heureusement, l'EC130 B4 est équipé d'un Fenestron qui permet d'atténuer ce risque », explique Greg Strydom. La cabine spacieuse de l'appareil, son rotor de queue caréné et sa taille compacte ont été des facteurs clés dans le succès de la mission. « Si le largage suivant était suffisamment proche, l'équipe effectuait toutes les opérations sans arrêter les pales », poursuit-il. « Elle chargeait rapidement le fret afin d'effectuer le plus de livraisons possible. »

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

Airbus.
Made to matter*



*Faire la différence

AIRBUS