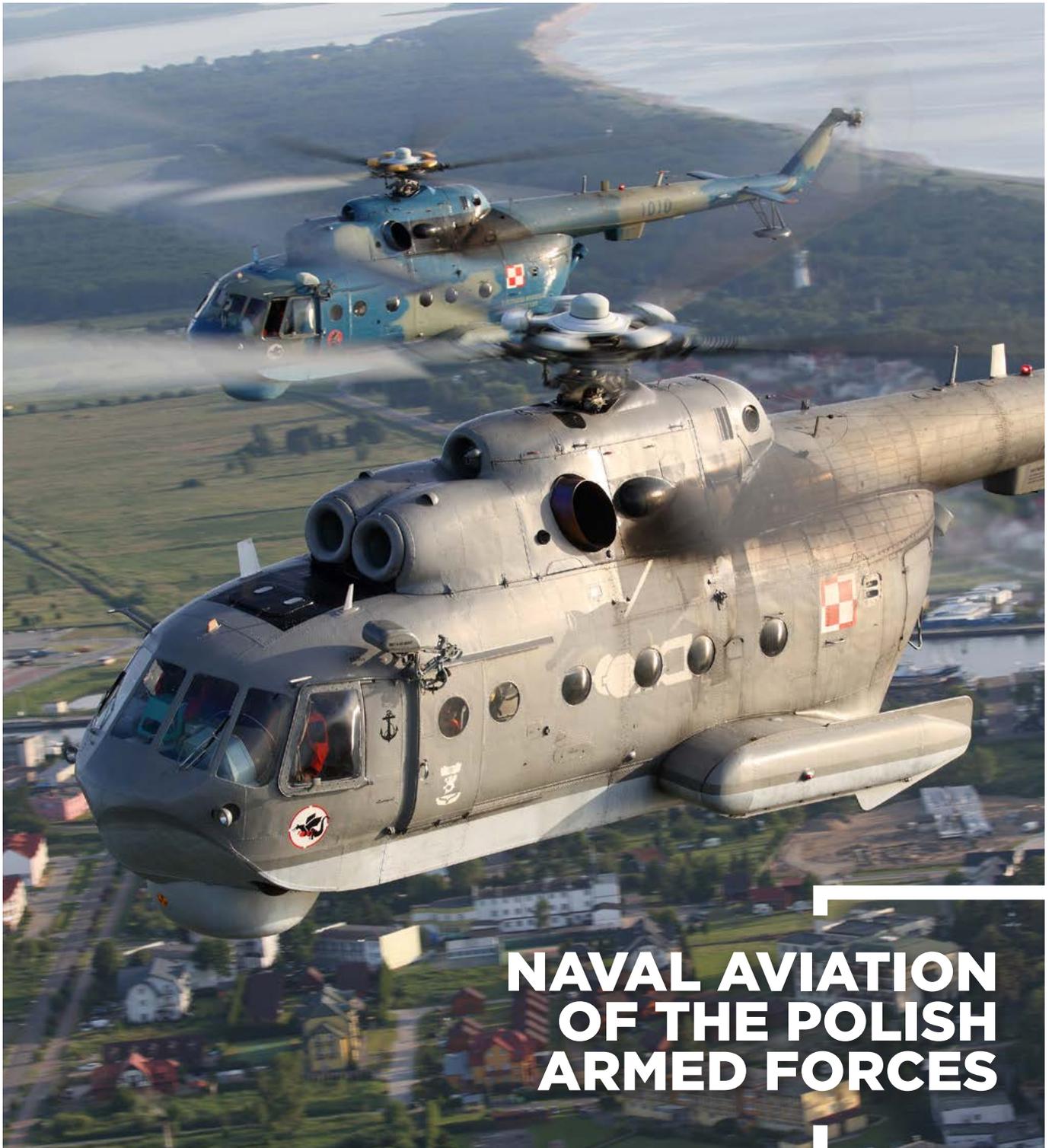




HELICOPTER INDUSTRY

The premier source for civil & military professionals.



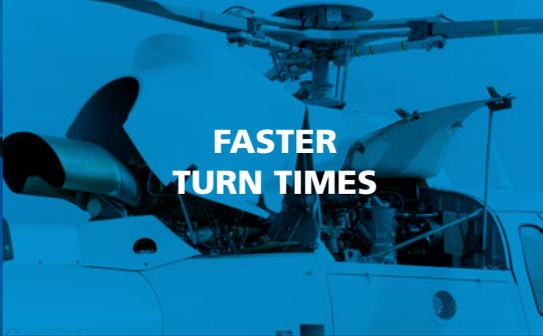
NAVAL AVIATION OF THE POLISH ARMED FORCES



**BIGGER.
BETTER.
BOLDER.**



**ENHANCED
CUSTOMER SERVICE**



**FASTER
TURN TIMES**



**INCREASED
CAPABILITIES**

**TWO INDUSTRY LEADERS
SETTING A NEW STANDARD
IN HELICOPTER MRO**

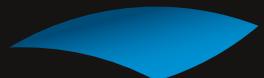
For over a century, customers have relied on StandardAero and Vector Aerospace as the industry experts for operational efficiency, innovation and custom MRO solutions. Today, we're one company – Bigger...Better...and Bolder – committed to providing best-in-class rotary-wing support for our customers!

AIRBUS HELICOPTERS *APPROVED*

StandardAero provides worldwide, OEM-approved support for the Airbus Helicopters H125/AS350, AS355 and H130/EC130 family of helicopters.

- Dynamic Component Repair
- Airframe Maintenance & Repair
- Engine and Accessory MRO
- Custom STC Solutions

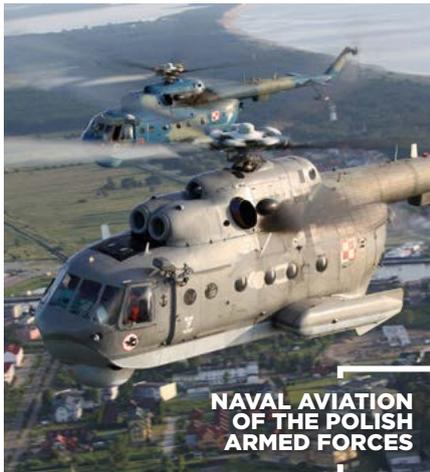
Our highly skilled technicians are the industry's trusted experts when it comes to Airbus helicopter aftermarket support.



StandardAero

Contact us today to let us know how we can support you!

www.standardaero.com/helicopters@standardaero.com
+1.204.318.7544



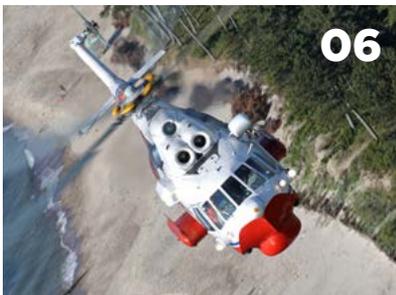
© Bartek Bera

EUROPE - MIDDLE EAST - AMERICAS - AFRICA - ASIA - RUSSIA #94

CONTENTS

02 | EDITORIAL

The private too...



BREAKING NEWS

By Frédéric VERGNÈRES



MILITARY

Naval aviation of the Polish Armed Forces

By Bartek BERA



FOCUS

Helitech 2018

By Frédéric VERGNÈRES



INTECH

Russian Helicopters woos Southeast Asia

By François BLANC



FEEDBACK

Meeting at the top

By Samuel PRÉTAT



Edito

ARNAUD DEVRIENDT | DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

THE HELICOPTER, STILL ...

Vertical flight, as it's called, concerns several sectors of the industry, starting with that of the helicopter - manufacturers, engine manufacturers, specialized equipment manufacturers and operators of all sizes.

But what is a helicopter?

It is not our intention to embark on a meticulous dissection of the terminology. But in the end, we know that there are several kinds of rotary wing aircraft. Thus, the «academic» works teach us that we must distinguish, in this prolific family, between the autogyro, the girodyne, the helicopter itself, and the combined and the convertible, aka «tilt rotor».

Everyone knows that these formulas, over the course of history, have experienced more or less advanced developments. And let us agree: the autogyro remains a machine rather reserved for recreation, even sports, while the convertible is now deployed only in the context of military activities. The helicopter, for its part, has inspired manufacturers from all over the world, and still does. In short, it dominates.

The birth of the modern helicopter - reliable and efficient - will have required many years of calculations, tests and fine-tuning. But who would have thought, during the 1930s, then in the aftermath of the Second World War, that this machine would eventually emerge on an industrial scale other than with a pilot on board?

Helicopter Industry has already had the opportunity to discuss some research work, even some demonstrations that feature small unmanned aircraft. However, at the end of 2018, a press release from the French National Office of Aerospace Studies and Research (Onera) caught our attention. It is about the acquisition, by this French research center, of two Yamaha Fazer R drones of Japanese design. These were thus chosen by researchers to «continue and develop our advanced research on drones». The formula may seem vague. It has been worded especially carefully. Because before flying autonomous drones every day, complex equations have yet to be solved.

However, we cannot fail to point out that in this area, it is the helicopter, again, which opens tremendous perspectives and allows people to imagine, if not invent, new practical applications specific to rotating wings.

L'HÉLICOPTÈRE, ENCORE...

Le vol vertical, puisqu'il est appelé ainsi, concerne plusieurs secteurs de l'industrie, à commencer par celle de l'hélicoptère constructeurs, motoristes, équipementiers spécialisés et exploitants de toutes tailles.

Mais qu'est-ce qu'un hélicoptère ?

Il n'entre pas dans nos intentions de nous lancer dans un cours où la terminologie serait méticuleusement décortiquée. Mais enfin, nous savons qu'il existe plusieurs sortes de machines à voilure tournante. Ainsi, les ouvrages « académiques » nous apprennent qu'il faut distinguer, dans cette prolifique famille, l'autogyre, le girodyne, l'hélicoptère proprement dit, le combiné et le convertible, alias « tilt rotor ».

Chacun sait que ces formules, au fil de l'histoire, ont connu des développements plus ou moins poussés. Et convenons-en : l'autogyre reste une machine plutôt réservée aux loisirs, fussent-ils sportifs, tandis que le convertible n'est aujourd'hui déployé que dans le cadre d'activités militaires. L'hélicoptère, lui, a très largement inspiré et inspire toujours les constructeurs du monde entier. Bref, il domine.

La naissance de l'hélicoptère moderne - fiable et performant - aura nécessité de longues années de calculs, d'essais et de mises au point. Mais qui aurait cru, au cours de la décennie 1930, puis au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, que cette machine se dégagerait, à terme, un avenir à l'échelle industrielle autrement qu'avec un pilote à bord ?

Helicopter Industry a déjà eu l'occasion d'évoquer certains travaux de recherche, voire certaines démonstrations qui mettent en scène de petits appareils télépilotes. Or, en cette fin d'année 2018, un communiqué de presse de l'Onera (Office national d'études et de recherches aérospatiales) a retenu notre attention. Il y est question de l'acquisition, par ce centre de recherche français, de deux drones de conception japonaise, des Yamaha Fazer R. Ces plates-formes ont donc été choisies par des chercheurs pour « poursuivre et développer ses recherches avancées sur les drones ». La formule peut paraître vague. Elle est surtout prudente. Car avant de faire voler tous les jours des drones autonomes, de complexes équations doivent encore être résolues.

Cependant, nous ne pouvons manquer de relever que dans ce domaine, c'est l'hélicoptère, encore, qui ouvre de formidables perspectives et permet d'imaginer, sinon d'inventer, de nouvelles applications pratiques propres aux voilures tournantes.

We invite you to discover our website
Retrouvez l'ensemble de nos informations sur le site

helicopter-industry.com



 **kopter**
A black and white advertisement for Kopter helicopters. The main image shows a Kopter helicopter from a low-angle, front-facing perspective. The helicopter is parked on a dark asphalt surface. The cockpit is visible, with two pilots wearing red flight suits and helmets. The background features a lush green field, a line of trees, and a range of rugged, forested mountains under a blue sky with scattered clouds. The Kopter logo, a stylized four-pointed star, is positioned to the left of the brand name 'kopter' in a bold, sans-serif font.

For missions accomplished

Whatever the missions, whatever the times,
wherever the places, we'll get you where you're going.

Join us this Fall at Helitech and AMTC.





BREAKING NEWS

06 | EUROPE
10 | INTERNATIONAL



© Kopter

THE THIRD SH09 PROTOTYPE BEGINS ITS FLIGHT TESTS

Kopter Group AG has obtained the technical clearance and regulatory compliance to begin the flight tests of the third prototype (P3) of its SH09 helicopter program. Designed and assembled in the Kopter facility at Mollis airport, Switzerland, the P3 incorporates several improvements and modifications which benefits from the previous P1 and P2 flight tests results.

The P3 took off from Mollis airfield on November 22nd, 2018, for a 40-minute flight and successfully completed its first flight test program which included maneuvers to obtain preliminary flight data, validate test design features, and evaluate flight qualities.

"P3 demonstrated excellent handling characteristics today, I expect Kopter to make rapid progress in development of the SH09" reported shortly after the flight Richard Trueman, the Kopter's Chief Test Pilot.

Michele Riccobono, Kopter's Chief Technical Officer and Head of Flight Operations, who was on board the aircraft together with Adam Reynolds, Chief Flight Test Engineer, said : *« I am very pleased with P3, the Kopter design team have developed this latest SH09 to bring forward Kopter development and certification activity over the coming months, with P3, we have a key tool for this task ».*

While the P3 will carry out an intensive flight test campaign in Sicily, the Kopter team in Mollis will prepare the next prototype, the Pre-Series number 4 (PS4). In 2019, the PS4 will join the P3 in Sicily to undertake flight tests. In addition to its essential contribution to the development aircraft, the Mollis team will set its future focus on upgrading the existing facility into a fully operational commercial production center.

« I am proud of the Kopter team and its ability to develop the next generation single engine rotorcraft. With P3 we are set on the path towards delivery to our customers » said Andreas Lowenstein, Kopter Chief Executive Officer.

LE DERNIER PROTOTYPE SH09 DÉBUTE SES ESSAIS EN VOL

Kopter Group AG a entamé la phase suivante de son programme de développement et de certification avec son dernier prototype SH09 n°3 (P3). Le P3 a obtenu les autorisations techniques et la conformité réglementaire nécessaires pour commencer les essais en vol. Conçu en Suisse et assemblé sur le site de Kopter situé sur l'aérodrome de Mollis, il intègre plusieurs améliorations et modifications fondées sur les retours d'expérience issus des essais des prototypes P1 et P2. Le P3 a décollé de l'aérodrome de Mollis le 22 novembre dernier pour un vol d'une durée de 40 minutes. Il a réussi son premier programme d'essais en vol, qui comprenait une série de manœuvres visant à obtenir des données de vol préliminaires, à valider les caractéristiques de conception des essais et à évaluer les qualités de vol.

« Le P3 a démontré d'excellentes caractéristiques de maniabilité aujourd'hui, et je m'attends à ce que Kopter fasse des progrès rapides dans le développement du SH09 », a rapporté peu de temps après le vol Richard Trueman, le chef pilote d'essai de Kopter.

Pour Michele Riccobono, directeur technique et chef des opérations aériennes de Kopter, à bord de l'appareil en compagnie d'Adam Reynolds, ingénieur en chef des essais en vol, « Ce premier essai en vol du P3 était très satisfaisant. L'équipe de conception de Kopter a développé ce dernier SH09 pour faire avancer l'activité de développement et de certification du programme au cours des prochains mois. Avec le P3, nous avons un outil clé pour mener à bien cette tâche. »

Alors que le troisième prototype poursuivra le développement du type SH09 en réalisant une campagne intensive d'essais en vol en Sicile (Pouzzallo, province de Raguse), l'équipe de Kopter à Mollis finalisera la préparation du prochain prototype, un appareil de présérie numéroté PS 4. Celui-ci rejoindra le P3 en 2019 pour effectuer les tests en vol en Sicile. En plus de sa contribution essentielle au développement de l'appareil, l'équipe de Mollis se concentrera à l'avenir sur la modernisation de l'installation existante pour en faire un centre de production commerciale pleinement opérationnel. *« Je suis fier de l'équipe Kopter et de sa capacité à développer la prochaine génération de d'hélicoptère monomoteur », a déclaré Andreas Lowenstein, directeur général de Kopter avant d'ajouter : « Avec le P3, nous sommes sur la voie de la certification et de la livraison à nos clients ».*



© Babcock

SENER AND BABCOCK DELIVER SIXTH UPGRADED AB-212 TO SPANISH NAVY

As part of the modernization program for seven helicopters, The SENER engineering group and Babcock have delivered the sixth upgraded AB-212 to the Directorate-General of Armament and Material (DGAM) of the Spanish Ministry of Defense. This modernization program will allow these seven Spanish Navy AB-212 helicopters that became operational in 1974, to have an extended service life of at least 15 years, thanks to the addition of state-of-the-art equipment and avionics. The seventh and last unit will be delivered by the end of 2018. Within the joint-venture, SENER is responsible for the design, integration and documentation of tests, production support and operational troubleshooting. It is also responsible for providing Babcock with the results of analyses, including those of safety, which are necessary for the establishment of certification documents. Babcock's Design and Certification team is responsible for the design and integration of certain systems, as well as the industrialization process and ground and flight certification tests.

SENER ET BABCOCK LIVRENT UN SIXIÈME AB-212 MODERNISÉ À LA MARINE ESPAGNOLE

Le groupe d'ingénierie SENER et Babcock ont livré le sixième hélicoptère à la Direction générale de l'armement et des matériaux (DGAM) du ministère espagnol de la Défense, après avoir achevé avec succès un programme de prolongation de vie. Grâce à ce programme, sept hélicoptères AB-212 de la marine espagnole qui sont devenus opérationnels en 1974, verront leur durée de vie utile prolongée d'au moins 15 ans, grâce à l'ajout d'équipements et d'avionique de dernière génération. La septième et dernière unité sera livrée d'ici à la fin 2018. Dans le cadre de l'alliance des deux entités, SENER est responsable de la conception, de l'intégration, de la documentation des tests, du soutien à la production et du dépannage opérationnel. Il est également chargé de fournir à Babcock les résultats des analyses, notamment ceux de sécurité, nécessaires à l'établissement des documents de certification.

We speak your global aviation language...

AOG

URGENT

**Dauphin parts
in stock**



alpine.aero
air support



© Norwegian Armed Forces



PATRIA MANDATED FOR THE MAINTENANCE OF THE NH90 IN NORWAY

Patria Helicopters AS has received an order for NH90 helicopters heavy maintenance taking place in Bardufoss, Norway as the Norwegian Defence Logistics Organisation (NDLO) has released the first option of one year from April 2019 onwards.

Patria and the NDLO signed an agreement in 2017 on the support of the Norwegian Defence Forces NH90 helicopters' maintenance in Bardufoss. The agreement was for two years and included an option for extensions. Estimated value of the agreement, including options, was approximately 100 million Norwegian Kroner (NOK).

«This follow-on order is an important milestone for Patria in Norway as it shows Patria's capability in supporting military programs with cost-effective solutions in long-term and is considered by us as a sign of trust from the customer,» says Jukka Holkeri, President of the International Support Partnerships business unit from Patria.

PATRIA MANDATÉ POUR LA MAINTENANCE DU NH90 EN NORVÈGE

Patria Helicopters AS a reçu une commande pour la maintenance lourde d'hélicoptères NH90 à Bardufoss, en Norvège, au sein de l'organisation logistique de défense norvégienne (OLDN) à compter d'avril 2019. Patria et l'ONDL avaient signé un accord en 2017 portant sur la maintenance des hélicoptères NH90 des Forces de défense norvégiennes à Bardufoss. L'entente, d'une durée de deux ans, comportait une option de prolongation. La valeur estimée de l'accord, y compris les options, était d'environ 100 millions de Couronnes Norvégienne (NOK). « Cette nouvelle commande est une étape importante pour Patria en Norvège, car elle démontre la capacité de Patria à soutenir des programmes militaires avec des solutions rentables à long terme et est considérée par nous comme un signe de confiance du client », à déclaré Jukka Holkeri, président de l'unité commerciale International Support Partnerships (ISP) chez Patria.



© Safran

SAFRAN SUPPORTS THE DANISH AIR FORCE ARRIEL ENGINE FLEET

Safran Helicopter Engines has signed a contract with the Danish Defense for the Arriel 1D1 engine maintenance of 11 Royal Danish Air Force (RDAF) Fennec AS550C2s. The engines will now be covered by Safran's Global Support Package (GSP) and the contract will last until the mid-2030s, when the fleet will be withdrawn. In July 2016, Safran had signed a seven-year contract to support 14 EH101 Merlin RTM 322s also operated by the Danish Air Force. Since then, 75 engines have been covered by Safran's GSP program. This new agreement meets RDAF requirements for engine availability for national and international military operations.

SAFRAN SOUTIENT LA FLOTTE DE MOTEURS ARRIEL DE L'ARMÉE DE L'AIR DANOISE

Safran Helicopter Engines a signé un contrat avec l'organisation danoise d'acquisition et de logistique de défense, pour la maintenance des moteurs de onze Fennec AS550C2 équipés d'Arriel 1D1 auprès des forces aériennes royales danoises (FARD). Les moteurs seront désormais couverts par le Global Support Package (GSP) de Safran. Le contrat durera jusqu'au milieu des années 2030, lorsque la flotte sera retirée. En juillet 2016, Safran avait signé un contrat de sept ans pour l'entretien de quatorze EH101 Merlin RTM 322 exploités également par la force aérienne danoise. Depuis lors, 75 moteurs ont été couverts par le programme GSP de Safran. Cette nouvelle entente répond aux exigences du FARD en matière de disponibilité des moteurs en prévision d'opérations militaires nationales et internationales.



**AIRCARGO TANKS
FERRY TANKS**

**DOUBLE REVENUE
FLIGHTS
& NO EMPTY RUNS !
DEFUEL & LIFT MAX.
– THEN REFUEL FOR
HOME RUN.**



Australian
Made

Ph: + 61 7 5598 1959
Email: turtlepac@yahoo.com.au
www.turtlepac.com



© Leonardo



MITSUI BUSSAN AEROSPACE OF JAPAN SIGNS FOR FOUR HELICOPTERS

Leonardo and Mitsui Bussan Aerospace, Japan's official distributor of the AW169, AW139 and AW189 helicopter models, yesterday announced have signed a contract for four additional aircraft at an official ceremony held at Japan Aerospace 2018.

According to the Italian manufacturer, this contract strengthens the partnership between Leonardo and Mitsui and is a key factor in the continued growth of the Leonardo fleet in the country where the AW139 is the best-selling in its segment. In March 2018, Mitsui Bussan Aerospace and Leonardo renewed their distribution agreement for three years. The partners also renewed a basic order agreement to increase the stock of spare parts and further strengthen customer support services in Japan.

MITSUI BUSSAN AEROSPACE OF JAPAN SIGNE POUR QUATRE HÉLICOPTÈRES

Leonardo et Mitsui Bussan Aerospace, le distributeur officiel au Japon des modèles d'hélicoptères AW169, AW139 et AW189, ont annoncé un contrat pour quatre appareils supplémentaires lors d'une cérémonie officielle tenue lors du salon Japan Aerospace 2018.

Selon l'industriel italien, ce contrat vient renforcer le partenariat entre Leonardo et Mitsui et constitue un facteur clé dans la croissance continue de la flotte de Leonardo dans le pays où l'AW139 est le plus vendu dans son segment. En mars dernier, Mitsui Bussan Aerospace et Leonardo ont renouvelé leur contrat de distribution pour trois ans. Les partenaires ont également renouvelé un accord de commande de base afin d'augmenter le stock de pièces de rechange et de renforcer encore les services d'assistance à la clientèle sur l'archipel nippon.



© Bell

BELL DELIVERS THE FIRST BELL 505 TO THE SACRAMENTO POLICE

Bell announced that it has equipped the Sacramento Police Dept. with a Bell 505. The single-engine will be equipped with several law enforcement provisions, including a 15-inch monitor, a mobile map system, a speaker, an MX-10 EO / IR sensor and a Trakka Beam Searchlight projector.

«The Bell 505 will be invaluable in critical calls for service when minutes matter and will allow us to best protect the citizens of Sacramento,» said Sergeant Randy Van Dusen of the Sacramento Police Department's Air Operations Team. *«The ergonomic seats allow the pilot and tactical flight officer to fly for hours comfortably, and the large windows allow for greater visibility that makes searching for suspects and missing persons easier.»*

BELL LIVRE LE PREMIER 505 À LA POLICE DE SACRAMENTO

Bell a annoncé avoir livré un Bell 505 au service de police de Sacramento. Le monomoteur est doté de matériels et fonctionnalités spécifiques, en lien avec ses missions de surveillance policière. Il est notamment équipé d'un écran de contrôle 15 pouces, d'un système de cartes mobiles, d'un haut-parleur, d'un capteur EO/IR MX-10 et d'un projecteur Trakka Beam Searchlight.

« Le Bell 505 sera d'une valeur inestimable pour les appels d'urgences lorsque les minutes comptent. Il nous permettra de mieux protéger les concitoyens de Sacramento », devait souligner le sergent Randy Van Dusen de l'équipe des opérations aériennes du service de police de Sacramento, lors de la réception de l'appareil, avant d'ajouter : *« Les sièges ergonomiques permettent au pilote et à l'agent de bord tactique de voler pendant des heures confortablement, et les grandes fenêtres permettent une meilleure visibilité qui facilite la recherche de suspects et de personnes disparues ».*



© Priority 1

US COAST GUARD AND PRIORITY 1 CONCLUDE AGREEMENT FOR TRAINING WINCH OPERATORS

Priority 1 Air Rescue (P1AR) has been awarded a contract by the United States Coast Guard (USCG) to provide beginner-to-advanced instructor training for helicopter winch operators for helicopter crews MH-65 D/E and MH-60T. The contract provides for a period of up to five years and approximately 475 to 500 students. USCG flight mechanics will attend the P1AR Search and Rescue Tactical Training Academy (SART/TAC) in Mesa, Arizona. They will participate in ground training, training with the USCG's specific SAR equipment, and complete training on winch and virtual winch simulator with instructors.

Historically, like many other weapons-related services, the USCG has trained its helicopter winch operators through training around a structured program with all winch practice complemented by subsequent training with the helicopter in flight. This qualification took 4 to

9 months. To meet the training challenges of the increasingly demanding USCG missions, Priority 1 Air Rescue will provide the Coast Guard unit with a tailor-made training solution that includes eLearning and Computer Assisted Training (CAT ???), training guides and manuals, interactive learning and student training management systems and materials. To meet the wide range of USCG SAR mission requirements, P1AR will incorporate proven instructional design approaches and standardized training modules as well as a state-of-the-art simulation system. The virtual winch simulator will allow participants to perform mission-specific winch and search and rescue upgrades in operationally relevant environments. It will also improve crew readiness by reducing risks and costs, while maximizing the value of training.

For Brad Matheson, President of Priority 1 Air Rescue «It's a great honor to work with the USCG Office of Aviation Forces and the USCG Aviation Helicopter Standardization Branches. This is certainly one of the most important companies we have had the opportunity to work with,» adding, «We are committed to providing the US Coast Guard with innovative solutions that offer dynamic and effective training programs in order to improve operational readiness and reduce training costs. Although the USCG training program is customized and uses the latest version of our simulator, it is similar to our advanced ab-initio and offshore search and rescue training program which we have been offering to our clients at SART/TAC since 2012».

L'US COAST GUARD ET PRIORITY 1 CONCLUENT UN ACCORD POUR LA FORMATION DES TREUILLISTES

Priority 1 Air Rescue (P1AR) a obtenu un contrat de la part de l'United States Coast Guard (USCG) afin de fournir une formation d'instructeur (de niveaux débutant à avancé) pour les opérateurs de treuils d'hélicoptères destinés aux équipages des hélicoptères MH-65 D/E et MH-60T. Le contrat prévoit une période d'exécution allant jusqu'à cinq ans et environ 475 à 500 étudiants. Les mécaniciens en vol de l'USCG assisteront à la P1AR Search and Rescue Tactical Training Academy (SART/TAC) située à Mesa, en Arizona. Ils participeront à l'instruction au sol, à l'entraînement avec l'équipement SAR spécifique de l'USCG et suivront une formation complète sur treuil et sur simulateur de treuillage avec instructeurs.

Historiquement, comme beaucoup d'autres services liés aux armées, l'USCG a formé ses treuillistes sur hélicoptère par le biais d'une formation autour d'un programme structuré avec toute la pratique de treuil complétée par la suite par une formation avec l'hélicoptère en vol. Cette qualification prenait de quatre à neuf mois. Pour répondre aux défis de formation de la mission de plus en plus exigeante de l'USCG, Priority 1 Air Rescue fournira à l'unité des gardes côtes une solution de formation sur mesure, incluant l'apprentissage en ligne et la formation assistée par ordinateur (FCA), des guides et manuels de formation, l'apprentissage interactif et des systèmes et supports de gestion de formation des étudiants. Pour répondre au très large éventail d'exigences des missions SAR de la USCG, P1AR intégrera des approches éprouvées en matière de conception pédagogique et des modules de formation normalisés, ainsi qu'un système de simulation de dernière génération. Le simulateur de treuil virtuel permettra aux participants d'effectuer des évolutions de treuil et de recherche et de sauvetage propres à une mission dans des environnements pertinents sur le plan opérationnel. Il permettra également d'améliorer l'état de préparation des équipages en réduisant les risques et les coûts, tout en maximisant la valeur de la formation.

Pour Brad Matheson, président de Priority 1 Air Rescue, « C'est un immense honneur de travailler avec l'USCG Office of Aviation Forces et l'USCG Aviation Helicopter Standardization Branches. Il s'agit certainement de l'une des entreprises les plus importantes auxquelles nous avons eu l'occasion de participer », avant d'ajouter : « Nous nous engageons à fournir à la garde côtière américaine des solutions novatrices qui offrent des programmes de formation dynamiques et efficaces afin d'améliorer la préparation opérationnelle et réduire les coûts de formation. Bien que le programme de formation de l'USCG soit personnalisé et qu'il utilise la dernière version de notre simulateur, il est semblable à notre programme de formation en recherche et sauvetage ab initio et offshore de niveau avancé que nous offrons à nos clients à SART/TAC depuis 2012 ».



© USDoD

COLLINS AEROSPACE AND US ARMY SIGN CONTRACT FOR CH-47F AVIONICS

Collins Aerospace has been awarded a five-year contract with the US Army Aviation and Missile Command (AMCOM) logistics center to upgrade and repair components of the CH-47F Chinook helicopter fleet for the land forces. This contract also includes the update of the additional component repair capabilities of the Common Avionics Architecture Systems (CAAS). «With this contract, we are able to upgrade the first generation of CAAS hardware at a substantial cost to the Army,» said Rod Hall, Senior Program Manager for Collins Aerospace, adding that, while «*The contract includes repair capabilities for the latest CAAS hardware configuration, it will also allow Collins Aerospace to expand the scope of support provided and increase functionality for end users.*» Adopted by the US Army as a standard for CH-47F cockpit avionics, the CAAS provides flight crews with combat-proven situational awareness. The system integrates multiple communication, navigation and mission subsystems through its Flight2 open systems architecture and is currently used on more than 500 aircraft worldwide.

COLLINS AEROSPACE ET L'ARMÉE AMÉRICAINE SIGNENT UN CONTRAT POUR L'AVIONIQUE DES CH-47F

Collins Aerospace a obtenu un contrat de cinq ans avec le centre logistique de l'U.S. Army Aviation and Missile Command (AMCOM) pour la mise à niveau et la réparation des composants de la flotte d'hélicoptères CH-47F Chinook de l'armée de terre. Ce contrat inclut également la mise à jour des capacités supplémentaires de réparation des composants du Common Avionics Architecture Systems (CAAS). «*Grâce à ce contrat, nous sommes en mesure de mettre à niveau la première génération de matériel CAAS à un coût substantiel pour l'armée de terre*», souligne Rod Hall, gestionnaire principal de programme pour Collins Aerospace, avant d'ajouter que si «*le contrat inclut des capacités de réparation pour la dernière configuration du matériel CAAS, il va également permettre à Collins Aerospace d'élargir l'étendue du soutien fourni et d'augmenter la fonctionnalité pour les utilisateurs finaux*». Adopté par l'armée américaine comme norme pour l'avionique du poste de pilotage des CH-47F, le CAAS fournit aux équipages de conduite une connaissance de la situation éprouvée au combat lors des missions. Le système intègre de multiples sous-systèmes de communication, de navigation et de mission grâce à son architecture de systèmes ouverts Flight2 et est actuellement utilisé sur plus de 500 aéronefs dans le monde.



© Russian Helicopters



RUSSIAN HELICOPTER SIGNS CONTRACT FOR THE DELIVERY OF 20 ANSAT HELICOPTERS IN CHINA

Russian Helicopter has signed a contract for the delivery of 20 Ansat helicopters for the Chinese Emergency and Disaster Relief Association at the 2018 China Air Show. These helicopters, which will be delivered to the customer in a versatile configuration, must provide primary medical care and emergency medical evacuation of patients and can be used on difficult access terrain and remote areas where access to transportation is difficult. In addition, the Ansat Medical Module provides resuscitation, intensive care and monitoring of the main bodily functions of an injured person during while being transported to transportation to a hospital.

«This contract marks the full-fledged introduction of Ansat to the international market. The helicopter has demonstrated an excellent performance within the framework of air medical service development program in Russia, and now it is going to save lives in China. Production capacity of Kazan Helicopters will ensure supplies both to Russian and foreign customers. By the end of the year we plan to validate Ansat type certificate in China and deliver all helicopters under this contract in 2019-2020,» commented Andrey Boginskiy, Director General of Russian Helicopters Holding Company.

«The signing of this agreement brings civil aviation cooperation between China and Russia in the field of civil aviation to a new level. The acquisition of Ansat helicopters by the Chinese Medical Association indicates that they have confidence in our technology,» said Anatoly Serdyukov, Industrial Director of Rostec Aviation Cluster.

RUSSIAN HELICOPTER SIGNE UN CONTRAT POUR LA LIVRAISON DE 20 HÉLICOPTÈRES ANSAT EN CHINE

Le 8 novembre dernier, la société Hélicoptères de Russie a signé un contrat pour la livraison de 20 hélicoptères Ansat à l'association chinoise de médecine de secours d'urgence et de catastrophe, lors du salon aéronautique de Chine 2018. Les voilures tournantes seront livrées au client dans une configuration polyvalente. Ces hélicoptères doivent assurer les soins médicaux primaires et l'évacuation médicale d'urgence des patients et peuvent être utilisés sur des terrains difficiles et dans des zones reculées où l'accès au transport est difficile. En outre, le module médical d'Ansats prévoit la réanimation, les soins intensifs et la surveillance des principales fonctions corporelles d'une personne blessée pendant son transport vers un hôpital.

« Le fait que nous signons le contrat aujourd'hui signifie que les hélicoptères Ansats arrivent sur le marché international. Ces hélicoptères se sont révélés très efficaces lors de la mise en œuvre du programme de développement de l'ambulance aérienne en Russie. Il vont à présent sauver également des vies en Chine. La capacité de production de l'usine d'hélicoptères de Kazan permettra d'approvisionner les clients russes et étrangers. Nous prévoyons de valider le certificat Ansat en Chine avant la fin de 2018 et de fournir toutes les machines dans le cadre de ce contrat en 2019 et 2020 », a confirmé dans un entretien Andrey Boginskiy, directeur général de Russian Helicopters. « La signature de cet accord porte la coopération entre la Chine et la Russie dans le domaine de l'aviation civile à un niveau supérieur. L'acquisition d'hélicoptères Ansats par l'association chinoise de médecine indique que ces derniers ont confiance dans notre technologie », a déclaré pour sa part Anatoly Serdyukov, directeur industriel de la branche aviation de Rostec.



© Russian Helicopters

RUSSIAN HELICOPTERS DELIVERS TWO MI-172 HELICOPTERS TO EQUATORIAL GUINEA

As part of the contract with the Government of Equatorial Guinea, Russian Helicopters produced and transferred to the customer two Mi-172 helicopters manufactured by Kazan Helicopters (KVZ). One of the helicopters produced under this contract is being delivered as part of a modification for a VIP version. To meet the demand, the aircraft will be equipped to carry up to 12 passengers in greater comfort. The second Mi-172 has been transferred to the passenger version, which can carry up to 26 people.

«Equatorial Guinea is a long-time partner of Russian Helicopters. In 2006, we also delivered two Mi-172 helicopters in Salon VIP and Passenger modifications to the country. I would like to note that Russian helicopters are popular in Africa due to their advantages: reliability, easy operation, good price/quality ratio. Therefore, I am sure that this contract will not be the last one,» said the CEO of the Russian Helicopters holding company, Andrey Boginsky.

RUSSIAN HELICOPTERS LIVRE DEUX HÉLICOPTÈRES MI-172 À LA GUINÉE EQUATORIALE

MD Helicopters a effectué la livraison d'un nouvel hélicoptère MD 530F auprès du Virginia Beach Police Department (VBPD). Premier appareil de la marque MD Helicopters à rejoindre l'unité d'aviation du VBPD depuis sa création, le nouveau MD 530F sera, selon l'opérateur, *« un ajout important et fiable à la flotte qui offrira une amélioration de l'efficacité opérationnelle, ainsi qu'une plus grande possibilité de polyvalence des missions. »*

Le service de police de Virginia Beach fonctionne 20 heures par jour, sept jours par semaine, au service des 450 000 citoyens qui habitent les 800 km² de la ville. L'équipage composé de deux personnes appuie les agents au sol dans l'exécution des patrouilles aériennes, la recherche et le sauvetage, la surveillance et l'évaluation des lieux du crime et des dommages. *« L'Unité de l'aviation joue un rôle inestimable dans notre capacité à protéger et à servir les citoyens et les visiteurs de Virginia Beach »,* souligne Reginald Padgett, du service de police de Virginia Beach, avant d'ajouter : *« En tant que plate-forme de commandement efficace dans des situations critiques, comme les poursuites de véhicules et de suspects ou les opérations de recherche de personnes disparues, l'unité hélicoptère fournit une connaissance optimale de la situation qui protège à la fois les officiers et les civils sur le terrain. »*



© MD Helicopter

VIRGINIA BEACH POLICE WELCOMES AN MD530F

MD Helicopters delivered a new MD 530F helicopter to the Virginia Beach Police Department (VBPD). As the first MD Helicopters aircraft to join the VBPD's aviation unit since the unit's inception, the new MD 530F will be, according to the operator, *«an important and reliable addition to the fleet that will provide a better operational efficiency and greater mission versatility»*.

The Virginia Beach Police service operates 20 hours a day, 7 days a week, serving the 450,000 citizens living in the city's 800 square kilometers. The crew consists of two people, support ground agents in performing air patrols, search and rescue, monitoring and evaluation of crime scene and damage. *«The Aviation Unit plays an invaluable role in our ability to protect and serve Virginia Beach citizens and visitors,»* said Reginald Padgett of the Virginia Beach Police Dept., adding, *«As effective command platform in critical situations such as vehicle and suspect prosecution or missing persons search operations, the helicopter unit provides optimal situational awareness that protects both officers and civilians on the ground»*.

LA POLICE DE VIRGINIA BEACH ACCUEILLE UN MD530F

MD Helicopters a effectué la livraison d'un nouvel hélicoptère MD 530F auprès du Virginia Beach Police Department (VBPD). Premier appareil de la marque MD Helicopters à rejoindre l'unité d'aviation du VBPD depuis sa création, le nouveau MD 530F sera, selon l'opérateur, *«un ajout important et fiable à la flotte qui offrira une amélioration de l'efficacité opérationnelle, ainsi qu'une plus grande possibilité de polyvalence des missions.»*

Le service de police de Virginia Beach fonctionne 20 heures par jour, sept jours par semaine, au service des 450 000 citoyens qui habitent les 800 km² de la ville. L'équipage composé de deux personnes appuie les agents au sol dans l'exécution des patrouilles aériennes, la recherche et le sauvetage, la surveillance et l'évaluation des lieux du crime et des dommages. *«L'Unité de l'aviation joue un rôle inestimable dans notre capacité à protéger et à servir les citoyens et les visiteurs de Virginia Beach»,* souligne Reginald Padgett, du service de police de Virginia Beach, avant d'ajouter : *«En tant que plate-forme de commandement efficace dans des situations critiques, comme les poursuites de véhicules et de suspects ou les opérations de recherche de personnes disparues, l'unité hélicoptère fournit une connaissance optimale de la situation qui protège à la fois les officiers et les civils sur le terrain.»*

THE ROYAL THAI AIR FORCE RECEIVES TWO NEW H225M

The Royal Thai Air Force has taken delivery of its seventh and eighth versatile helicopters H225M (formerly EC725). Since 2012, the Thai Air Force has placed orders for a total of 12 H225M as part of its fleet modernization program. According to a contract signed in 2016, these new aircraft will join the current fleet of six Air Force H225Ms for combat, search and rescue, search and rescue, and troop missions.

LE ROYAL THAI AIR FORCE REÇOIT DEUX NOUVEAUX H225M

Le Royal Thai Air Force a pris livraison de ses septième et huitième hélicoptères polyvalents H225M (anciennement EC725). Depuis 2012, la force aérienne thaïlandaise a passée des commandes pour un total de douze H225M dans le cadre de son programme de modernisation de flotte. Faisant partie d'un contrat signé en 2016, ces nouveaux appareils s'ajouteront à la flotte actuelle de six H225M de la Force aérienne pour les missions de recherche et sauvetage au combat, les vols de recherche et sauvetage et les missions de transport de troupes.



© Airbus Helicopters



© Airbus Helicopters

AIRBUS TO DELIVER FIRST CANADIAN H145 IN HEMS CONFIGURATION TO STARS

Following a competitive bidding process, the Airbus H145 has been selected as a replacement for the aging fleet of STARS air ambulances, becoming the first H145 in the Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) configuration in Canada. The twin engine H145 was chosen because of its sales in the air medical services segment and its safety record with its predecessors the BK117 and the EC145. STARS will use the H145 the interior of which will be , mainly for medical evacuation missions, will help STARS professionals provide emergency medical transport for critically ill and injured people, many of whom are most of them in rural areas.

The first batch of H145 will be delivered in 2019 and will be operated from the STARS base in Calgary, Alberta.

AIRBUS LIVRERA LE PREMIER H145 CANADIEN EN CONFIGURATION HEMS À STARS

À la suite d'un processus d'appel d'offres, le H145 d'Airbus a été sélectionné comme appareil de remplacement de la flotte vieillissante des ambulances aériennes STARS, devenant ainsi le premier H145 en configuration HEMS – Helicopter Emergency Medical Service à entrer au Canada. Le bimoteur H145 a été choisi en raison de ses ventes sur le segment des services médicaux aériens et de ses antécédents en matière de sécurité avec ses prédécesseurs ; le BK117 et l'EC145. Le H145, dont l'intérieur sera équipé pour les missions d'évacuation sanitaire, aidera les professionnels de STARS à assurer un transport médical d'urgence auprès des personnes gravement malades et blessées, dont beaucoup se trouvent dans des zones rurales.

La première tranche de H145 sera livrée en 2019 et sera stationnée sur la base STARS de Calgary, en Alberta.



© Airbus Helicopters

AIRBUS HELICOPTERS STRENGTHENS ITS NORTH AMERICAN MEDICAL AVIATION MARKET WITH ORDER FOR SIX NEW AIRCRAFT

Airbus Helicopters expands its North American Emergency Medical Services segment with the sale of six helicopters to two customers during the 2018 Air Medical Transport Conference held in Phoenix, Arizona in last October.

«Airbus Helicopters has been supporting the air medical market in North America since its creation, and we are proud to further our partnership with customers to help save lives in the safest and most modern aircraft,» said Chris Emerson, president of Airbus Helicopters, Inc. and head of the North America region. x

REACH Air Medical Services will add three H125s and two H130s to its current fleet. The new aircraft slated for delivery later this year, will allow REACH to expand its service area while modernizing its fleet. Headquartered in Sacramento, Calif., REACH is a subsidiary of Global Medical Response (GMR), which provides critical care air transport service to communities throughout California, Oregon, Nevada, Montana, Texas, and Colorado.

Also at the show, Airbus welcomed a new customer – Medical Air Rescue Company (MARC) – which signed for its first Airbus helicopter, the H130. The acquisition is part of the company's long-term plan to modernize its fleet and expand its operations into the challenging mountainous regions in Wyoming, where the aircraft will be based. Scheduled for delivery in December 2018, the new aircraft will help the growing organization serve roughly 2,400 patients a year across South Dakota, Wyoming, Montana, Nebraska and Texas.

These orders come on the heels of two milestones for the twin-engine H145 in North America's EMS market. In March 2018, Boston MedFlight took delivery of its first of three H145s.

AIRBUS HELICOPTERS SE RENFORCE SUR LE MARCHÉ MÉDICAL AÉRIEN EN AMÉRIQUE DU NORD AVEC LA COMMANDE DE SIX NOUVEAUX APPAREILS

Airbus Helicopters étend sa présence sur le marché nord-américain sur le segment des services médicaux d'urgence avec la vente de six hélicoptères auprès de deux clients durant l'Air Medical Transport Conference 2018, qui s'est tenu à Phoenix, en Arizona, du 22 au 24 octobre dernier. « Airbus Helicopters soutient le marché du transport médical aérien en Amérique du Nord depuis sa création, et nous sommes fiers de poursuivre notre partenariat avec nos clients pour aider à sauver des vies dans des appareils les plus sûrs et les plus modernes », devait souligner pour l'occasion Chris Emerson, président d'Airbus Helicopters, Inc. et responsable de la région Amérique du Nord. REACH Air Medical Services devrait ajouter trois H125 et deux H130 à sa flotte actuelle. La livraison du premier appareil, prévue plus tard cette année, permettra à REACH d'étendre sa zone de service tout en modernisant sa flotte. Basé à Sacramento, en Californie, REACH est une filiale de Global Medical Response (GMR), qui fournit des services de transport aérien de soins intensifs aux communautés de Californie, d'Oregon, du Nevada, du Montana, du Texas et du Colorado, et a accueilli un nouveau client, Medical Air Rescue Company (MARC), qui a signé pour son premier Airbus H130. Cette acquisition s'inscrit dans le plan à long terme de la société visant à moderniser sa flotte et à étendre ses activités dans les régions montagneuses difficiles du Wyoming, où l'appareil sera basé. Ce dernier, dont la livraison est prévue en décembre, aidera l'organisation en pleine croissance à desservir environ 2 400 patients par année dans le Dakota du Sud, le Wyoming, le Montana, le Nebraska et le Texas.

Ces commandes font suite à deux étapes importantes pour le bimoteur H145 sur le marché nord-américain des EMS. En mars 2018, Boston MedFlight a pris livraison de son premier H145, devenant ainsi la première compagnie médicale aérienne aux États-Unis à exploiter ce type d'appareil en configuration EMS.



© Erickson

ERICKSON WINS AIR SERVICES CONTRACT WITH U.S. PACIFIC COMMAND

The United States Department of Defense (DOD) announced on September 27, 2018 that it awarded Erickson Incorporated dedicated rotary wing and fixed wing aircraft to the US Pacific Command (USPACOM) area of responsibility (AOR). The USPACOM AOR is defined as, but not limited to, continental Asia, Philippine islands, and countries supporting operations in the Philippines.

The contract involves \$28,447,076 fixed-price, indefinite-delivery/indefinite-quantity. Kevin Cochie, VP & GM, Erickson Defense and National Security, said *«Erickson is proud to perform this mission in support of the Department of Defense and the Warfighters. Our combination of experience supporting these operations, and ability to utilize the B214ST Helicopter, a platform where we are Bell's product support provider, enables us to offer exceptional value and performance to U.S. Government customers».*

ERICKSON REMPORTE UN CONTRAT DE SERVICES AÉRIENS AVEC L'U.S. PACIFIC COMMAND

Erickson Incorporated s'est vu attribuer un contrat à prix fixe, à livraison indéterminée et à quantité indéterminée avec options pour trois années supplémentaires auprès de l'U.S. Pacific Command. Le contrat prévoit la fourniture d'aéronefs à voilure tournante et à voilure fixe affectés à la zone de responsabilité de U.S. Pacific Command (USPACOM). La zone de responsabilité de ladite zone est définie comme étant, sans s'y limiter, l'Asie continentale, les îles Philippines et les pays qui appuient les opérations aux Philippines. Erickson exécutera le contrat en utilisant des plates-formes aériennes Erickson. « Erickson est fier d'accomplir cette mission pour soutenir le Département de la Défense. Notre expérience dans le soutien de ces opérations et notre capacité à utiliser l'hélicoptère B214ST nous permettent d'offrir une valeur et un rendement exceptionnels aux clients du gouvernement américain », a commenté pour l'occasion Kevin Cochie, vice-président et directeur général d'Erickson Defense and National Security.





helitech[®] international

HELITECH 2018 : A CONTRASTED EVENT
FROM THE POINT OF VIEW OF THE ATTENDEES, THE HELITECH HELICOPTER SHOW, HELD FROM 16TH-18TH OCTOBER 2018 IN AMSTERDAM, SEEMED STRANGELY CALM. THE NUMBER OF VISITORS DID NOT LIVE UP TO THE IMPORTANCE OF THIS EUROPEAN EVENT WHICH SHOULD, HOWEVER, FIND A SECOND WIND IN 2019.

HELITECH 2018 : UNE ÉDITION CONTRASTÉE
LE SALON DE L'HÉLICOPTÈRE HELITECH, QUI S'EST TENU DU 16 AU 18 OCTOBRE DERNIER, À AMSTERDAM, AURA SEMBLÉ, AU GRAND DAM DES ACTEURS PRÉSENTS, ÉTRANGEMENT CALME. CEUX-CI N'ONT EN EFFET PAS PU COMPTER SUR UN NOMBRE ÉLEVÉ DE VISITEURS MALGRÉ L'IMPORTANCE QUE REVÊT CETTE MANIFESTATION SUR LE PLAN EUROPÉEN. L'ÉVÉNEMENT DEVRAIT CEPENDANT TROUVER UN SECOND SOUFFLE EN 2019.

BY/PAR FRÉDÉRIC VERGNÈRES



©Helitech Event

Without being catastrophic, this trade fair, organized under the auspices of the European Helicopter Association - EHA – brought together more than 150 exhibitors over three days and a little more than 2,800 visitors. It seems, however, that over the years, the event has struggled to assemble numerous participants, contrary to the main helicopter exhibition, the Heli-Expo, organized by the HAI - Helicopter International Association - which takes place in United States every year at the beginning of each year. In fact, the organizers are counting on the renewal of this European fair which will take place in Farnborough in 2019 under a new name: Vertical Flight Expo Conference. A second wind, desired by Reed Exhibitions, but with the BHA-British Helicopter Association - and not EHA as emphasized in a press release by the organizer: *«We have been in talks with the EHA for many months but it is clear that both sides have a different vision of the future of the brand. That's why we decided by mutual agreement that Reed Exhibitions will be solely responsible for managing the event from 2019, as we seek to broaden the mandate of the show by focusing on the proposal of an accessible place that offers more demonstration opportunities, a technological showcase and focus on increasing the number of operators.»* It remains to be seen whether the professionals and especially the manufacturers will respond without the European association. If the organization says it wants to keep holding the event every other year in Farnborough and Amsterdam respectively, it also underlines that it will develop the idea, already present for the 2018 event, of holding conferences on various topics. The new event will also focus its attention on the development of a real static exhibition for tests.

Sans être catastrophique, ce salon professionnel, organisé sous l'égide de l'European Helicopter Association (EHA) a réuni plus de 150 exposants sur les trois jours, et un peu plus de 2 800 visiteurs. Il semble cependant, au fil des ans, que l'événement peine à rassembler, contrairement la principale « messe » de l'hélicoptère, l'Heli-Expo organisé par l'HAI (Helicopter Association International) qui se déroule chaque début d'année aux Etats-Unis. Toutefois, les organisateurs tablent sur le renouveau de ce salon européen qui se déroulera à Farnborough en 2019 sous un nouveau nom : Vertical Flight Expo Conference. Promesse d'un second souffle, souhaité par Reed Exhibitions, mais en partenariat avec le BHA (British Helicopter Association) et non l'EHA, comme le souligne dans un communiqué de presse l'organisateur : *« Nous sommes en pourparlers avec l'EHA depuis de nombreux mois, mais il est clair que les deux parties ont une vision différente de l'avenir de la marque. C'est pourquoi nous avons décidé d'un commun accord que Reed Exhibitions sera seul responsable de la gestion de l'événement à partir de 2019, car nous cherchons à élargir le mandat du salon en mettant l'accent sur la proposition d'un lieu accessible qui offre plus de possibilités de démonstration, une vitrine technologique, et met l'accent sur l'augmentation du nombre d'opérateurs ».* Reste à savoir si les professionnels, notamment les constructeurs, répondront présents sans l'association européenne. Si l'organisation indique qu'elle tient à garder le roulement une année sur deux entre Farnborough et Amsterdam, elle souligne en revanche qu'elle développera l'idée, déjà présente pour l'édition 2018, des conférences sur différents thèmes. La nouvelle édition concentrera également son attention sur l'aménagement d'une véritable exposition statique pour les essais.

A TREMOR OF RESUMPTION

If the stakes of the future fair are still a little vague, the European market, although complex, remains strategic for the manufacturers. According to market forecasts published by Airbus Helicopters in December 2017, Europe will remain the third most important region in terms of rotary wing demand during the 2017-2036 period. Renewal or new aircraft acquisitions could lead to the delivery of 22,000 helicopters in the next 20 years. The European continent is expected to account for 18% of this market, just behind the United States (23%) and Asia Pacific (36%). Regarding the global market, 2018 has shown signs of recovery in terms of deliveries for the third consecutive year. Thus, for the first nine months of the year, the GAMA - General Aviation Manufacturer Association - indicates that deliveries of rotary wings pistons are up 15.8% compared to 2017. On the turbine side, 510 aircraft were delivered since the beginning of the year, an increase of 8.3% compared to 2017. In total, the first three quarters of the year showed 730 aircraft starting to be operated against 661 in 2017 during the same period, an increase of 10.4%. In the civilian sector, the Robinson R44 remains by far the most delivered aircraft with 161 deliveries in the first nine months, ahead of the Bell 505 (91) and the H125 of Airbus Helicopters (86).

FRÉMISSEMENT DE REPRISE

Si les contours du futur salon restent encore un peu flous, le marché européen, bien que complexe, reste quant à lui bel et bien stratégique pour les industriels, à commencer par les constructeurs. Selon les prévisions de marché publiées par Airbus Helicopters en décembre 2017, l'Europe restera, sur la période 2017-2036, la troisième région la plus importante en termes de demande de voilure tournante. Le renouvellement ou les nouvelles demandes d'appareils pourraient aboutir à la livraison de 22 000 hélicoptères dans les vingt prochaines années. Le continent européen devrait représenter 18 % des parts de ce marché, juste derrière les États-Unis (23 %) et l'Asie-Pacifique (36 %). Concernant le marché mondial, 2018 montre pour la troisième année consécutive des signes de reprise sur le plan des livraisons. Ainsi, sur les neuf premiers mois de l'année, le GAMA (General Aviation Manufacturer Association) indique que les livraisons de voilures tournantes à piston sont en progression de 15,8 % par rapport à 2017. Côté turbine, 510 machines ont été livrées depuis le début d'année, soit une hausse de 8,3 % comparé à 2017. Au total, les trois premiers trimestres ont permis l'entrée en exploitation de 730 machines, contre 661 en 2017 durant la même période – soit une hausse de 10,4 %. Dans le domaine civil, le Robinson R44 reste de loin la machine la plus livrée avec 161 exemplaires sur les neuf premiers mois, devant le Bell 505 (91 exemplaires) et le H125 d'Airbus Helicopters (86 machines).





©Helitech Event

THE OFFSHORE MARKET STILL PAUSED

On the military side, Sikorsky has been leading deliveries since the beginning of the year, with the launch of 78 Black Hawk / Seahawk, far ahead of Bell with 40 aircraft (H-1 and V-22). Helitech 2018 was also an opportunity to take stock of the offshore market. The fall in the price of oil in 2016 led to market overcapacity. The overflow of available aircraft has indeed forced all operators to postpone or cancel their orders resulting in the filing of bankruptcy of some of them. For now, the segment still does not seem to be fully recovered, the oil suppliers are still facing a barrel price too low to endorse new commercial prospection. In fact, according to the analysis conducted by Flight Ascend Consultancy and presented during Helitech, we learn that a hundred H225 machines have been removed from active service. In addition to being cyclical, this withdrawal also follows the accident of an aircraft of this type in the North Sea in April 2016. The timid resumption of flight hours in this segment of activity does not allow for now mean that orders are going to be coming in anytime soon, and operators are choosing to optimize the use of their fleet instead. On the aircraft side, the study shows, besides the known H225 difficulties in this sector, that the Sikorsky S-92 fleet is suffering from high operational cost due to its under-exploitation and as such, its residual value is declining. In fact, the Sikorsky aircraft is expected to gradually disappear from the sector during the next fleet reshuffle among operators. Only the AW139 and its «versatility» seem to be doing well in this «oil & gas» sector since it has seen its listing rise in the rental market.

LE MARCHÉ OFFSHORE TOUJOURS EN PAUSE

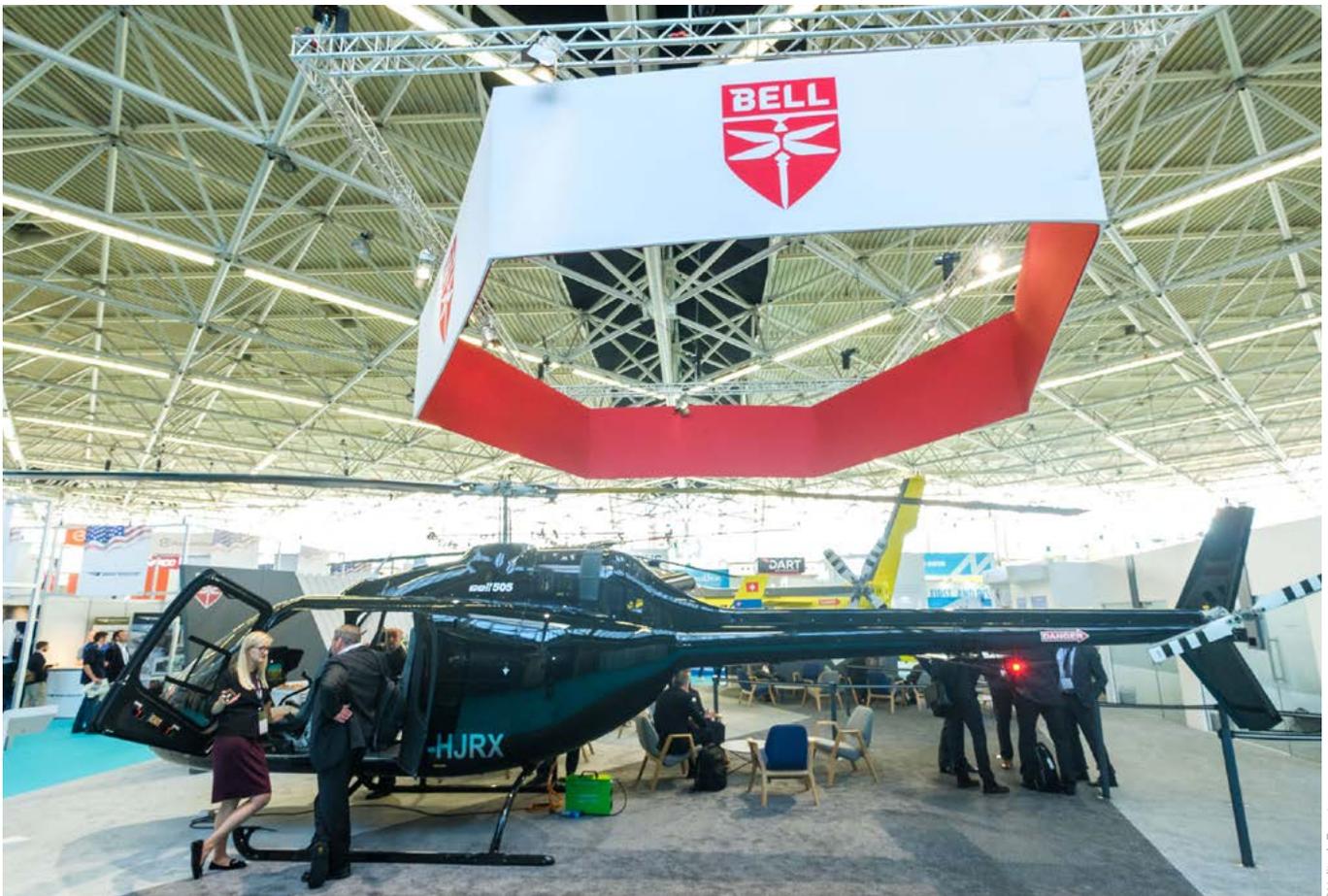
Côté militaire, Sikorsky trône en tête des livraisons depuis le début d'année, notamment avec la mise en service de 78 Blackhawk/Seahawk, loin devant Bell avec 40 machines (H-1 et V-22). Le salon, qui s'est tenu à Amsterdam, a par ailleurs été l'occasion de faire le point sur le marché de l'offshore. La chute du cours du baril en 2016 a conduit à une surcapacité du marché. Le trop-plein de machines disponibles a en effet obligé l'ensemble des opérateurs à repousser, voire annuler leurs commandes, entraînant le dépôt de bilan de certains d'entre eux. L'heure ne semble toujours pas à la reprise sur le segment, les pétroliers étant toujours confrontés à un prix du baril toujours trop bas pour entériner de nouvelles prospections. De fait, selon l'analyse réalisée par Flight Ascend Consultancy et présenté durant Helitech, on apprend qu'une centaine de machines H225 ont été retirées du service actif. En plus d'être conjoncturel, ce retrait fait également suite à l'accident d'un appareil de ce type en Mer du Nord, en avril 2016. La timide reprise des heures de vols sur ce segment d'activité ne permet pas, pour l'heure, d'envisager une quelconque reprise des commandes. Les opérateurs font le choix d'optimiser l'utilisation de leur flotte. Côté machine, l'étude nous apprend, outre les difficultés connues du H225 sur ce secteur, que la flotte de Sikorsky S-92 souffre d'un coût opérationnel trop important du fait de sa sous-exploitation et que sa valeur résiduelle décline. Au point que l'appareil de Sikorsky pourrait disparaître peu à peu du secteur à l'occasion des prochains remaniements de flotte chez les opérateurs. Seul le plus polyvalent AW139 semble tirer son épingle du jeu dans ce secteur «oil & gas», puisqu'il a vu sa cotation augmenter sur le marché de la location.

STRONG POTENTIAL IN THE EUROPEAN MARKET FOR BELL

During the event, Patrick Moulay, Executive Director of International Sales for Bell, confirmed the importance of the European market for the helicopter manufacturer. The latter indeed has 230 orders on the old continent, far ahead of the United States (150), including the 505 model already in service in 10 countries in Europe including Great Britain, Germany and France. The mono-turbine is attracting new customers, whether they own R44s and EC120s, or they want to replace part of the H125 fleet. In addition to corporate missions, and its proprietary use, the Bell 505 should indeed also meet the needs of many aerial work operators thanks to its cargo capacity, for which certification should occur at the beginning of 2019. The manufacturer also mentioned the 525. The «Relentless» will indeed enter the final certification phase with the arrival of the fifth aircraft in the first quarter of 2019. Bell plans to receive certification from the FAA - Federal Aviation Administration - of its twin-engine at the end of the year 2019 and from the EASA - European Aviation Safety Agency - at the beginning of the year 2020. The aircraft which is intended at first in the «offshore» and VIP sectors, is also planned to enter the SAR - Search & Rescue - market by 2021-2022 and the military market afterwards.

FORT POTENTIEL SUR LE MARCHÉ EUROPÉEN POUR BELL

Durant l'événement, Patrick Moulay, directeur exécutif des ventes à l'international pour Bell, a confirmé l'importance du marché européen pour l'hélicoptériste. Ce dernier dispose en effet de 230 commandes sur le Vieux continent, loin devant les États-Unis (150), notamment grâce au modèle 505 déjà en service dans 10 pays en Europe, dont le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France. Le monoturbiné séduit de nouveaux clients, y compris les propriétaires de R44 et d'EC120, mais également ceux qui visent le remplacement d'une partie de la flotte de H125. Outre les missions corporate, et son utilisation par des propriétaires, le Bell 505 devrait en effet trouver preneur auprès de certains opérateurs de travail aérien, grâce à sa capacité cargo, et dont la certification devrait intervenir au début de l'année 2019. L'industriel a également évoqué l'avancée du programme Bell 525. Le « Relentless » va en effet entrer dans la phase finale de certification avec l'arrivée du cinquième appareil au premier trimestre 2019. Bell prévoit une certification par le FAA (Federal Aviation Administration) de son bimoteur à la fin de l'année 2019, et celle de l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) au début de l'année 2020. L'appareil se destine dans un premier temps au secteur « offshore » et VIP. Il est également prévu pour entrer sur le marché SAR (Search & Rescue, recherche et sauvetage) à l'horizon 2021-2022 et sur celui du militaire dans la foulée.





©HeliTech Event

KOPTER READY FOR THE ENTRY INTO SERVICE OF SH09

Kopter Group has presented during the event the first prototype (P1) of the SH09 with the livery of its launch customer SAS Malaysia, and made a point on the progress of the program. The helicopter manufacturer, who confirmed 70 firm orders and 100 letters of intent, flew its third prototype (P3) just a few weeks after the Amsterdam show. The aircraft, which will undergo its first flight tests in Switzerland and will be later transferred to Sicily, for weather reasons, to maintain the progress of the program. This relocation should indeed allow the aircraft to perform an average of ten hours of flight per week and meet the deadlines for certification. The P3 flights with the third prototype A new rotor head, new blades and new materials for the cabin will be tested in flight with the P3. In addition to testing the P3 Moreover, Kopter says it is finalizing the finishes of the pre-serie aircraft number 4 (PS04) The latter which should however take to the air fly only after any modifications resulting from the P3 flights analysis on the P3 to correct any problems. The PS04 is expected to serve as a final phase aircraft for European and EASA certification and, shortly thereafter, for US validation (FAA). On the production side, Kopter expects a rise in cadence progresses with four aircraft the first year, 18 in the second and 42 during the third year. With the ramp-up of its program and the upcoming commissioning of its multi-role helicopter, Kopter has announced a new distributor, Swiss Helikopter Norway AS, for Scandinavia, Finland, Iceland and Greenland. In order to maintain the SH09 delivery slots available for the region and taking into account the ramp-up of firm orders, Swiss Helikopter Norway AS has at the same time confirmed its commitment to the region by obtaining four firm orders. These four pre-ordered SH09s will be available on the market from delivered in 2021. Swiss Helikopter Norway AS will benefit from the technical support of Helitrans AS, a Norwegian operator that was announced earlier this year at Heli-Expo in Las Vegas as a SH09 launch customer after ordering 12 units and 6 options.

KOPTER PARÉ POUR L'ENTRÉE EN SERVICE DU SH09

Kopter Group, qui a présenté pour l'événement le SH09 P1 (Prototype #1) avec la livrée de son client de lancement, SAS Malaysia, a par ailleurs fait un point sur l'avancée du programme. L'hélicoptériste a confirmé disposer de 70 commandes fermes et d'une centaine de lettres d'intention. Il a fait voler son troisième prototype quelques semaines à peine après le salon d'Amsterdam. L'appareil subira ses premiers essais en vol en Suisse. Il sera transféré par la suite, pour des raisons météorologiques, en Sicile, afin de maintenir le rythme du programme. Cette délocalisation devrait en effet permettre à l'appareil de réaliser une dizaine d'heures de vol en moyenne par semaine et tenir les délais pour la certification. Les vols avec le troisième prototype matérialiseront les essais d'une nouvelle tête rotor et de nouvelles pales, ainsi que l'utilisation de nouveaux matériaux en cabine. Parallèlement aux essais du P3, Kopter indique finaliser les finitions de l'appareil de présérie (PS04). Ce dernier ne devrait cependant prendre l'air qu'après analyses des vols sur le P3 afin de corriger les éventuels problèmes. Le PS04 devrait servir d'appareil de phase finale pour la certification européenne (EASA) et, peu après, de la validation américaine (FAA). Côté production, Kopter prévoit une montée en cadence progressive avec quatre appareils la première année, 18 la seconde et 42 durant la troisième année. Fort de la montée en puissance de son programme et de la mise en service prochaine de son hélicoptère multirôle, Kopter a annoncé l'entrée en scène d'un nouveau distributeur, Swiss Helikopter Norway AS, pour la Scandinavie, la Finlande, l'Islande et le Groenland. Afin de maintenir les créneaux de livraison de SH09 disponibles pour la région et compte tenu de la montée en puissance des commandes fermes, Swiss Helikopter Norway AS a, dans le même temps, confirmé son engagement pour la région en obtenant une commande ferme pour quatre hélicoptères. Ces quatre SH09 précommandés seront disponibles sur le marché à partir de 2021. Swiss Helikopter Norway AS bénéficiera du soutien technique d'Helitrans AS, un opérateur norvégien qui a été annoncé plus tôt cette année à Heli-Expo, à Las Vegas, comme client de lancement du SH09 après en avoir commandé 12 unités, plus 6 options.

AIRBUS LIFTS THE VEIL ON ITS RACER DEMONSTRATOR

During Helitech, Airbus unveiled the progress of its European-funded Racer Demonstrator Program (Rapid And Cost-Efficient Rotorcraft) as part of the Clean Sky 2 program.

The unit, which combines rotor and propeller propulsion, aims to offer the best compromise between speed, economy, durability and performance. After validation of the aerodynamic configuration of the demonstrator last year, the main subsystems have now passed their preliminary design review (PDR), leaving room for the launch of the first component manufacturing. The final assembly of the prototype is scheduled for the fourth quarter of 2019. According to Tomasz Kryszinski, Head of Research and Innovation at Airbus Helicopters, «*The PDR marks a major achievement for the Racer program because it allows the finalizing of interfaces and 3D definitions of major subsystems, before detailed design and manufacture of key components take place.*»

According to the helicopter manufacturer, production of the lateral drive shaft, one of the most important components of the Racer, was launched. The update on the program has also enabled Airbus Helicopters to present the main partners of the project, Italian Avio Aero, for the transmissions side boxes of the unit, Integrated Systems, based in Hamble in the United Kingdom, for the titanium cradle of the wing (BLADE ???) and the Romanian company INCAS / Romaero for the manufacture of the composite side panel. The Spanish company Aernnova has announced that it has begun manufacturing the primary structure of the tail parts.

AIRBUS LÈVE UN PEU PLUS LE VOILE SUR SON DÉMONSTRATEUR RACER

Durant le salon Helitech, Airbus a dévoilé quelques aspects de son programme de démonstrateur Racer (Rapid And Cost-Efficient Rotorcraft) financé par l'Union européenne dans le cadre du programme Clean Sky 2.

L'appareil combine une propulsion par rotor et hélice. Il vise à offrir le meilleur compromis entre vitesse, rentabilité, durabilité et performance. Après la validation de la configuration aérodynamique du démonstrateur l'an dernier, les principaux sous-systèmes ont maintenant passé avec succès leur revue de conception préliminaire (PDR), laissant place au lancement de la fabrication des premiers composants. L'assemblage final du prototype est prévu pour le quatrième trimestre de 2019. Selon Tomasz Kryszinski, responsable de la recherche et de l'innovation chez Airbus Helicopters, «*Le PDR marque une réalisation majeure pour le programme Racer, car il permet de figer les interfaces et les définitions 3D des principaux sous-systèmes, avant la conception détaillée et la fabrication des composants clés.*»

Selon l'hélicoptériste, la production de l'arbre de transmission latéral, l'un des composants les plus importants du Racer, a été lancée. Le point sur le programme a par ailleurs permis à Airbus Helicopters de présenter les principaux partenaires du projet, à savoir l'Italien Avio Aero pour les boîtes de transmissions latérales de l'appareil, Integrated Systems, basée à Hamble, au Royaume-Uni, pour le berceau en titane de l'aile, ainsi que l'entreprise roumaine INCAS/Romaero pour la fabrication du panneau latéral en composite. L'entreprise espagnole Aernnova a quant à elle annoncé avoir débuté la fabrication de la structure primaire des pièces de queue.





©Helitech Event

The first flight tests of the Racer are expected to begin in 2020 and will include approximately 200 flight hours. The first part will focus on the gradual opening of the flight envelope and the evaluation of the main performance objectives as well as speed, handling qualities, stability and aerodynamics. The second phase will aim to demonstrate the ability of the concept to carry out potential missions for which increased speed and efficiency would bring significant added value, such as Emergency Medical Services (EMS), Search and Rescue (SAR) and private transportation. This second phase of flight tests will also allow the development of silent flight procedures specific to the Racer demonstrator formula in order to meet specifically with the Clean Sky 2 criteria in particular.

ENSTROM MAKES A SALE DURING HELITECH

Enstrom Helicopter Corp signed a contract on 17th October 2018 for the delivery of a new 280FX in France. The transaction was carried out by their dealer, François Gatineau, CEO of Rotor & Aircraft Sarl. The aircraft will be delivered in the spring of 2019, and will be operated by the Golf Tango company based in Toussus le Noble.

Les premiers essais en vol du Racer devraient débuter en 2020. Ils comprendront environ 200 heures de vol. La première partie portera sur l'ouverture progressive du domaine de vol et sur l'évaluation des principaux objectifs de performance, ainsi que sur la vitesse, les qualités de maniabilité, la stabilité et l'aérodynamique. La deuxième phase visera à démontrer l'aptitude du concept à effectuer des missions potentielles pour lesquelles une vitesse et une efficacité accrues apporteront une valeur ajoutée significative à laquelle les services médicaux d'urgence (EMS), la recherche et le sauvetage (SAR) et le transport privé se montrent très sensibles. Cette deuxième phase d'essais en vol permettra également de mettre au point des procédures de vol silencieuses, propres à la formule du démonstrateur Racer, notamment afin de répondre aux critères de CleanSky 2.

ENSTROM RÉALISE UNE VENTE DURANT HELITECH

Enstrom Helicopter a signé, le 17 octobre, durant le salon, un contrat pour la livraison d'un nouveau 280FX en France. La transaction a été réalisée par leur concessionnaire, François Gatineau, p-dg de Rotor & Aircraft Sarl. La machine, qui sera livrée au printemps 2019, sera exploitée par la société Golf Tango, basée à Toussus-le-Noble.



Live from Helitech 2018 *En direct de l'Helitech 2018*



SAF EXPANDS ITS FLEET WITH SIX HELICOPTER ORDERS

The SAF civilian operator, based in the French Alps, has ordered from Airbus Helicopters six new aircraft for emergency medical services (EMS), mountain rescue, aerial work and passenger transport. This order relates to three single light helicopters and three twin light helicopters that will be operated in mainland France and on Reunion Island, where SAF recently acquired Hélicoptère. Delivery of the six aircraft is scheduled for 2019.

SAF ÉLARGIT SA FLOTTE AVEC UNE COMMANDE DE SIX HÉLIROPTÈRES

L'opérateur civil SAF, basé dans les Alpes françaises, a commandé auprès d'Airbus Helicopters six nouveaux appareils pour les services médicaux d'urgence (EMS), le sauvetage en montagne, le travail aérien et le transport de passagers. Cette commande porte sur trois hélicoptères légers simples et trois hélicoptères légers jumelés qui seront exploités en France métropolitaine et à l'île de la Réunion, où SAF a récemment acquis Hélicoptère. La livraison des six appareils est prévue pour 2019.



©Bell

BELL LAUNCHES ITS TRAINING CENTRES

In addition to its announcements on the European market, Bell Helicopter has announced the launch of Certified Training Facilities (CTFs) - to expand its global offering in this segment. Centers such as Helideal, Bell's independent representative based in the south of France, will provide initial and periodic pilot training under the auspices of the Bell Training Academy.

«The Bell 505 has been a global success for Bell, but with the Bell 505 ramping up in the market, we need to focus on delivering local training solutions to our global customer base throughout the aircraft's lifecycle, and the centers will play a key role in doing this» says Patrick Moulay (titre??). The Bell 505 Training Offer will be available at Helideal from early January 2019.

BELL LANCE DES CENTRES DE FORMATION

En marge de ses annonces sur le marché européen, Bell Helicopter a annoncé le lancement des centres de formation certifiés – Certified Training Facilities (CTFs) – afin d'élargir son offre mondiale sur ce segment. Des centres comme Helideal, représentant indépendant de Bell basé dans le sud de la France, offriront une formation initiale et périodique des pilotes sous l'égide de l'académie de formation Bell.

« Le Bell 505 a été une réussite mondiale pour Bell, mais avec une montée en puissance en cours sur le marché, nous devons nous concentrer sur la fourniture de solutions de formation locale à notre clientèle internationale pendant tout le cycle de vie de ses appareils. Les centres joueront un rôle clé », souligne Patrick Moulay. L'offre de formation sur Bell 505 sera disponible chez Helideal à compter de janvier 2019.



©Airbus Helicopters

FOUR H125S FOR HELITRANS

Helitrans, a Norwegian helicopter operator, announced at the show that it has acquired four Airbus H125 helicopters to meet the wide range of missions covering power line construction and firefighting, as well as sightseeing tours, photo shoots and reindeer herding. The four new aircraft will be delivered in the spring of 2019.

QUATRE H125 POUR HELITRANS

L'exploitant d'hélicoptères norvégien Helitrans a annoncé durant le salon avoir fait l'acquisition de quatre hélicoptères Airbus H125 pour répondre au large éventail de missions couvrant la construction de lignes électriques et la lutte contre les incendies, ainsi que des excursions touristiques, des séances photos et l'élevage de rennes. Les quatre nouveaux appareils seront livrés au printemps 2019.



© LCI

AN AW139 FOR ELITALIANA

Lease Corporation International -LCI-, the aviation division of the Libra group, has completed the transition from a Leonardo AW139 helicopter to Elitaliana in Italy at Helitech. The helicopter, which is being converted for emergency medical evacuation operations, is the second of its kind operated by Elitaliana. It enters service alongside three AW169 helicopters delivered by LCI in 2016, 2017 and 2018, operating from Elitaliana bases in Roma and the Lazio region. The AW139 was transported from Malaysia to Italy following a long-term lease between LCI and Westar Aviation Services («Weststar») – an offshore helicopter operator in South East Asia.

UN AW139 POUR ELITALIANA

Lease Corporation International (LCI), la division aviation du groupe Libra, a achevé durant le salon Helitech la transition d'un hélicoptère Leonardo AW139 pour entrer en service chez Elitaliana, en Italie. L'hélicoptère, qui est en cours de conversion pour une exploitation à destination d'évacuations médicales d'urgence, est le deuxième du genre exploité par Elitaliana. Il entre en service aux côtés de trois hélicoptères AW169 livrés par LCI en 2016, 2017 et 2018, opérant depuis les bases d'Elitaliana, à Rome, et dans la région du Latium. L'AW139 a été transporté de Malaisie vers l'Italie à la suite d'un bail à long terme entre LCI et Westar Aviation Services (Weststar), exploitant d'hélicoptères offshore en Asie du sud-est.



©Airbus Helicopters

GERMAN OPERATOR DRF LUFTRETTUNG TO EXPAND H145 FLEET

During Helitech, Airbus Helicopters and DRF Luftrettung have signed a contract for the delivery of three H145s in 2019. This will bring to 17 the number of H145s of the German Helicopter Emergency Medical Services (HEMS), which will make it one of the most important H145 operators in the world. DRF Luftrettung is one of the largest medical and sanitary evacuation operators in Germany. The organization operates more than 50 Airbus helicopters on 31 bases in Germany and Austria for emergency rescue and intensive care, including winching and rescue operations. DRF Luftrettung was the launch customer of the H145 in 2014, having so far 14 H145s in operation.

L'OPÉRATEUR ALLEMAND DRF LUFTRETTUNG VA ÉTENDRE SA FLOTTE DE H145

Durant Helitech, Airbus Helicopters et DRF Luftrettung ont signé un contrat pour la livraison de trois H145 en 2019. Cela portera à 17 le nombre de H145 de l'opérateur HEMS (Helicopter Emergency Medical Services) allemand, ce qui en fera l'un des principaux opérateurs de H145 au monde. DRF Luftrettung est l'un des plus grands opérateurs d'évacuation médicale et sanitaire en Allemagne. L'organisation exploite plus de 50 hélicoptères Airbus sur 31 bases en Allemagne et en Autriche pour le sauvetage d'urgence et les soins intensifs, y compris les opérations de treuillage et de sauvetage. DRF Luftrettung a été le client de lancement du H145 en 2014, ayant à ce jour 14 machines du type en exploitation. L'acquisition de trois appareils est prévue pour 2019.



©SHE

SAFRAN HELICOPTER ENGINES EXPANDS SBH SERVICE

Safran Helicopter Engines has announced the enhancement of its Support-By-the-Hour (SBH) service line, created to provide a full «pay per hour» service. The SBHs service now covers the full range of customer profiles: SBH 5Star for civil operators with up to five aircraft, SBH Classic for fleets of more than six aircraft and SBH M. for military users. As mentioned above, SBH is an hourly maintenance service for helicopter engines produced by Safran. This program has been continuously updated and now covers 40% of the turbine flight hours of its customers. «Over the past year, 100 customers have subscribed to one of our SBH contracts,» said Frédéric Bugeon, Commercial and Marketing Director at Safran Helicopter Engines.

SAFRAN HELICOPTER ENGINES ÉLARGIT SON SERVICE SBH

Safran Helicopter Engines a annoncé l'amélioration de sa gamme de services SBH (Support-By-the-Hour), créées afin d'offrir un service complet de «paiement à l'heure de vol». Le service SBHs couvre désormais toute la gamme des profils de clients : SBH 5Star pour les opérateurs civils jusqu'à cinq appareils, SBH Classic pour les flottes de plus de six appareils et SBH M. pour les utilisateurs militaires. Comme mentionné plus haut, SBH est un service de maintenance à l'heure à destination des moteurs d'hélicoptère produits par Safran. Ce programme a été continuellement mis à jour et couvre maintenant 40 % des heures de vol des turbines de ses clients. « Au cours de l'année écoulée, 100 clients ont souscrit à l'un de nos contrats SBH », indique Frédéric Bugeon, directeur commercial et marketing de Safran Helicopter Engines.



THE BEST PLACE TO BE AT THE HEART OF SWISS ALPS

ALL UNDER ONE ROOF

- > 24 PARKING STAND AT THE SAME TIME INCLUDING 3 BBJ
- > 7 COMFORTABLE ROOMS FOR CREW
- > 3 MEETING ROOMS
- > 2 VIP LOUNGE
- > FITNESS & SPA
- > CAMO, AOC & FLIGHT OPS AVAILABLE

FOR ANY REQUEST

CONTACT@ALPARK.CH
+41 27 324 42 42

ALPARK 

WWW.ALPARK.CH





MEETING AT THE TOP

RENCONTRE AU SOMMET

YOU DON'T GET THE BEST HELICOPTER PILOTS MEETING AT THE TOP OF WESTERN EUROPE EVERY DAY! AIRBUS PHOTOGRAPHER ANTHONY PECCHI MANAGED TO ROUND UP THREE MOUNTAIN PILOT ABOVE THE MONT BLANC FOR AN EXCLUSIVE PHOTO SHOOTING, CMBH'S PASCAL BRUN, AIR ZERMATT'S GEROLD BINNER AND GMH'S CARLO CUGNETTO, EACH AT THE CONTROLS OF THEIR RESPECTIVE ECUREUIL B3.

CE N'EST PAS TOUS LES JOURS QUE DES STARS DE LA VOILURE TOURNANTE SE RETROUVENT SUR LE TOIT DE L'EUROPE DE L'OUEST ! A L'INITIATIVE DU PHOTOGRAPHE ANTHONY PECCHI, TROIS PILOTES DE MONTAGNE SE SONT RETROUVÉS AU MONT BLANC POUR UNE SÉANCE PHOTO EXCEPTIONNELLE, PASCAL BRUN DE CMBH, GEROLD BINNER D'AIR ZERMATT ET CARLO CUGNETTO DE GMH, AUX COMMANDES DE LEUR ECUREUIL AS350B3 RESPECTIF.

BY/PAR SAMUEL PRÉTAT
© A. PECCHI



The first helicopter landing on the “roof of France” dates from June 6th, 1955, when Jean Moine landed his stripped-down Bell 47, with mountain guide André Contamine in the passenger seat. This performance has been repeated many times ever since with other helicopters, nowadays by the French Gendarmerie and Sécurité Civile frequently printing the summit snow with their skids, but always keeping the engines running though. Apart from the public EC 145s, the French sector buzzes with many models of Ecureuils, among them the AS 350 B3s flown by CMBH, Savoie Hélicoptères, HeliMountains, Blugeon Hélicoptères or SAF, to name a few. The rotary wings presence is quite impressive in Savoy, a region rich in history when it comes to mountain flying for aerial works and tourism. These activities are very familiar to our three pilots who have accumulated tens of thousands of flying hours in this highly demanding area.

Le premier posé en hélicoptère sur le toit de notre pays date du 6 juin 1955, quand Jean Moine y a posé son Bell 47 allégé au maximum, avec le guide André Contamine à ses côtés. L'exploit a été répété par la suite avec d'autres machines, et c'est encore régulièrement que les gendarmes ou la sécurité civile y posent leurs patins, sans couper les moteurs toutefois. Outre les EC 145 de l'administration, le secteur fourmille aussi d'Ecureuil, notamment les AS 350 B3 de CMBH, Savoie Hélicoptères, HeliMountains, Blugeon Hélicoptères ou encore le SAF. L'offre héliportée est donc dense en Savoie, région historiquement importante pour le vol en montagne, tant côté travail aérien que tourisme grand public. Ces volets sont largement exploités par nos trois pilotes qui ont quelques dizaines de milliers d'heures à leur actif dans cet environnement très technique.

LET'S MEET AT CHAMONIX

Earlier in 2018, Airbus Helicopters' photographer Anthony Pecchi decided to gather three renowned mountain pilots to celebrate the record Everest landing by Didier Delsalle (see insert), with France's highest mountain in the background as the daily playground of French, Swiss and Italian pilots. And there was no need to beg them in! Meeting was set on September, 23rd 2017 for an exclusive photo shooting with one of Europe's most beautiful scenery in the background.

«I figured it would be a great idea to celebrate the anniversary of the Everest landing by gathering Didier Delsalle, Pascal Brun and Gerold Binner on the Mont Blanc. Unfortunately, due to his workload, Didier could not make it [author: he's test pilot at Airbus and was flying an NH-90 that day]. I adjusted the project by calling three alpine pilots, each from their respective country in Ecureuil B3s. The main quality of these highly proficient guys is that you can ask them anything, they can deliver right away, no need for several takes. And that day, we had clear sky, the Sea of Ice glacier in the background, bright sun and nice exposure... the spot was Pascal's idea, he's quite familiar with the area.»

Anthony had no problem convincing the pilots to meet at Chamonix, *«my target was to have everybody spend a great time all together, have these guys meet at last face to face instead of speaking through a radio while in flight. We mustered three Ecureuil teams for lunchtime, I was amongst people happy to meet and fly together, kids high on emotions and good vibes. I found true mountain pilots, a brotherhood of people raised the hard way who can fly anywhere with their perfectly tailored tool-of-the-trade. The Ecureuil is like their Swiss knife, a flying 4x4.»*

RENDEZ-VOUS À CHAMONIX

Photographe pour Airbus Helicopters depuis plusieurs années, Anthony Pecchi a eu l'idée de rassembler un trio de pilotes mythiques de montagne pour célébrer le poser record de Didier Delsalle sur l'Everest (voir insert), avec en toile de fond notre plus haute montagne qui sert de terrain de jeu quotidien aux pilotes français, suisses et italiens. Et ils ne se sont pas fait prier ! Rendez-vous a été pris le 23 septembre 2017 pour une séance photo, avec l'un des plus beaux paysages d'Europe en toile de fond. *« J'ai eu l'idée, par rapport au record sur l'Everest, de réunir sur le Mont Blanc Didier Delsalle, Pascal Brun et Gerold Binner mais au fil de l'avancée du projet malheureusement, Didier n'a pu se joindre à nous à cause de sa charge de travail [NdA : il est pilote d'essais sur NH-90]. J'ai donc adapté et décidé de rassembler trois pilotes qui volent autour du Mont Blanc, chacun dans son pays, avec trois Ecureuil B3. L'avantage avec ces gars-là, c'est que tu peux leur demander des choses particulières, ils savent faire, pas besoin de refaire trois fois. Et là, on avait le ciel bleu, la mer de glace derrière, un beau soleil, une belle exposition... c'est Pascal qui a choisi l'endroit, il connaît parfaitement le secteur. »*

Anthony n'a pas eu de problème à convaincre les pilotes de venir se retrouver à Chamonix, *« le but était de réunir tout le monde pour essayer de passer un bon moment, faire se rencontrer des gens qui se fréquentent surtout via la radio en vol mais jamais en face à face. Au final, on a rassemblé trois équipes sur Ecureuil. On a déjeuné ensemble, j'étais avec des gens heureux de voler et de se rencontrer, des vrais passionnés par leur activité dans un contexte profondément humain. J'ai retrouvé de vrais pilotes de montagne, une confrérie élevée par les hauts sommets, qui passent partout et qui ont pour cela, la machine parfaite. L'Ecureuil est un véritable couteau suisse, le 4x4 de la montagne.»*





DAY DREAMING

After a serious briefing-lunch session, the team set up for the photo shooting. «Pascal dropped me on a ridge above the glacier, as planned during the briefing, and I started to place them by radio and hand signals. I wanted a picture that was really exceptional.» Everybody knows each other in the team, as Pascal Brun told us: "We were answering to Anthony's call to make photos, nothing exceptional for us. He was the master of the show and he moved us around with his well-established skills. This is how we proceeded for the shooting, it did not take long because we know the drill. It was all very easy and simple and the result is outstanding. A good photographer, fantastic surroundings, well-decorated helicopters... gathering three cross-border mountain pilots carried a fine symbol to us. The three of us in our specialty, that made for a great picture. As Anthony had requested, we were all flying B3s, and in these ranges, the Alps for me and Carlo and the Cervin (Matterhorn) for Gerold, it takes a rugged machine to do the job. And the B3 and B3e [Author: now rebranded H125 by Airbus] are the gateway to altitude, helicopters that can take us to the top like what it being done nowadays in the Himalaya. There is no surprise with the B3, much less with the B3e.»

UN DÉCOR DE RÊVE

Après un briefing-« restauration », l'équipe s'est mise en place pour le shooting photo. « Pascal a fait un appui-patin pour me poser au pied de la mer de glace et, conformément au briefing, je les plaçais à la radio et à la main. Il fallait faire une image qui sorte de l'ordinaire. »

L'équipe se connaît et travaille en confiance, comme le précise Pascal Brun : « On était là pour faire des photos à la demande d'Anthony. Rien de très compliqué pour nous, c'est lui qui menait la danse et qui nous plaçait, avec son savoir-faire bien établi. C'est comme ça qu'on a fait les photos, ça n'a pas pris beaucoup de temps parce que je crois que nous maîtrisons notre sujet. On a fait les choses très simplement et le résultat est plutôt sympa. Un bon opérateur photo, un environnement exceptionnel, des machines sympas et originales, le fait de réunir ces trois pilotes issus de trois territoires alpins, trois pilotes transfrontalier, il y avait un symbole très sympathique derrière tout ça. Trois pilotes passionnés au pays du Mont Blanc, ça fait une belle image. Nous étions tous les trois en B3, comme Anthony nous l'avait demandé, mais pour les métiers que nous faisons dans ces massifs, les Alpes pour nous et le Cervin (Matterhorn) pour Gerold, il faut des machines musclées et aujourd'hui, le B3 et le B3e [NdA : redésigné H125 par Airbus] s'avèrent être les sésames de l'altitude, des machines qui nous emmènent aux portes de l'altitude, comme on le voit avec ce qui se fait dans le massif de l'Himalaya. On n'a pas de surprise avec le B3, encore moins avec le B3e.»

THE PERFECT PLAYGROUND

Having accumulated over 24,600 flying hours, including 13,000 in Ecureuils, Pascal knows his machine by heart but he prefers to define himself as a proficient pilot rather than a test pilot: *«We know our helicopter very well because we are seated in it hours every day and we feel it. But we don't have this intimate technical knowledge like Didier's, despite our many hours flying it. When I fly, I feel the machine right in my bottom, that's why I really love my job. I have accumulated a fine experience throughout the years but what I love today, it's not the technology – I leave this to the younger generation – it's the craft. Like a carpenter who has the good tool in his hands to make a splendid wood piece: what he loves is what he can do with his tools. I am not seeking technology but he you hand it to me, that's where I get the fun, like a kid, like with the B3e I fly today.»*

UN TERRAIN DE JEU IDÉAL

Titulaire de 24 600 heures de vol, dont 13 000 sur Ecureuil, Pascal connaît parfaitement la machine mais il se présente résolument en tant que pilote confirmé plutôt qu'en tant que pilote d'essais : *« Nous, on la connaît parce qu'on a les fesses dedans plusieurs heures par jours mais nous n'avons pas la connaissance intime de la machine comme l'a Didier, malgré nos quelque 13 000 heures de vol. Quand je suis dedans, je la sens, je pilote aux fesses. C'est ce qui fait que ce métier me passionne, nous avons un superbe outil. J'ai un joli passé aéronautique derrière moi, une belle expérience mais ce qui me passionne, ce n'est pas la technologie – que je laisse aux jeunes – c'est ce que je peux faire avec l'outil. C'est comme un ébéniste qui a un bel outil dans les mains pour faire un meuble magnifique : ce qui le passionne, c'est ce qu'il arrive à faire avec ses outils. Je ne vais pas chercher la technologie mais si on me la met à disposition, je m'amuse comme un gamin, comme avec le B3e que j'ai la chance d'avoir entre les mains aujourd'hui. »*





No risk taking that day of September 2017, just a fine gathering of skills allowing this meeting to the top. Anthony's eyes are still sparkling remembering this moment: «*These guys are safe, you can do very interesting things with them. It really struck me that they are the perfect match with their helicopters, sturdy and efficient, guys spending 7 or 8 hours flying their machines. There was a powerful drive, full of various accents that day.*» **H**

PS: A huge thank you to Pascal Brun for his last minute assistance.

Aucune prise de risque ce jour de septembre 2017, juste un superbe assemblage de compétences qui a permis cette rencontre au sommet. Anthony a encore des étincelles dans les yeux quand il évoque cette journée : «*Ces gens-là sont safe, et tu peux faire des choses intéressantes avec eux. Ce qui m'a frappé, c'est que leurs machines leur ressemblent, un couple idéal rustique et efficace, avec des gars qui passent 7 ou 8h non-stop dans leur machine. Il y avait une énergie positive avec un super mélange d'accents, ce jour-là!*» **H**

PS: Merci à Pascal Brun pour son assistance de dernière minute.

RECORD FLIGHT ON THE EVEREST

On May 14th, 2005, Airbus test pilot Didier Delsalle landed his AS 350 B3 Ecureuil on the top of the world in Nepal, on the highest peak called Sagarmāthā, otherwise known as Mount Everest. His production helicopter, F-WQEX serial 3934, had been stripped of all its unnecessary fittings to make it as light as possible. Certified for a maximum ceiling of 23,000 feet, the helicopter landed on Mount Everest's top at 29,029 feet, demonstrating a comfortable margin for high altitude operations with Airbus' newest single-engine chopper.

Airbus test pilot then assigned to the B3 model, Delsalle had had this flight in mind for a long time and, after a lengthy and administratively complex process with the Nepalese authorities, the flight took place from Katmandu. Catching updrafts in the mountainous ranges, he managed to stick his skids in the snow of the summit during 3 minutes and 50 seconds by -35°C of temperature. This allowed the flight to be recorded by the Fédération Aéronautique Internationale.

RECORD SUR L'EVEREST

Le 14 mai 2005, le pilote d'essai d'Airbus Didier Delsalle a posé son AS 350 B3 Ecureuil sur le toit du monde au Népal, sur le Sagarmāthā plus connu sous le nom de mont Everest. Son hélicoptère, le F-WQEX MSN 3934, avait été dégarni de tous ses équipements non vitaux pour être allégé au maximum. Certifié pour une altitude maximum de 23 000 pieds (7 670 m), la machine s'est posée à 29 029 pieds (8 848 m), démontrant la confortable marge de manœuvre du nouveau monomoteur du constructeur.

Pilote d'essai attiré au B3, Delsalle avait ce vol en tête depuis plusieurs années et, à l'issue d'une longue préparation compliquée par des démarches incertaines auprès des autorités népalaises, le vol pu être effectué au départ de Katmandou. Suivants les ascendants dans les couloirs montagneux, il parvint à poser ses patins pendant 3 minutes et 50 secondes par -35°C, ce qui a permis de faire reconnaître le record par la Fédération Aéronautique Internationale.

Have you ever wondered
with whom your broker is really concerned ?



AELIA ASSURANCES GROUP
Aviation insurance broker

📍 France : 55, rue Raspail 92300 Levallois-Perret
📍 Switzerland : Avenue Louis Casarì 18, 1209 Geneva
🌐 www.aelia-assurances.com

☎ France : +33 1 46 88 91 91
☎ Switzerland : +41 22 525 57 71
✉ aelia@aelia-assurances.com

NAVAL AVIATION OF THE POLISH ARMED FORCES: AN UNCERTAIN FUTURE

AVIATION NAVALE
DES FORCES ARMÉES
POLONAISES : UN
AVENIR INCERTAIN





IN 2018, POLAND CELEBRATED THE CENTENARY OF ITS INDEPENDENCE. ALTHOUGH ITS HISTORY STARTED TWO YEARS LATER, IN 1920, THE POLISH NAVAL AVIATION OPENED ITS DOORS FOR THIS UNIQUE OCCASION TO REMIND ALL OF THE IMPORTANCE OF ITS DAILY MISSIONS.

EN 2018, LA POLOGNE CÉLÈBRE LE CENTENAIRE DE SON INDÉPENDANCE. BIEN QUE L'HISTOIRE DE L'AVIATION NAVALE NE SOIT NÉE QUE DEUX ANS PLUS TARD, EN 1920, LES AVIATEURS DE CETTE ARMÉE ONT OUVERT LEURS PORTES POUR CETTE OCCASION UNIQUE AFIN DE RAPPELER L'IMPORTANCE DE LEURS MISSIONS AU QUOTIDIEN.

BY/PAR BARTEK BERA
© BARTEK BERA



In 2014, after many structural and qualitative changes along more than 90 years, the Polish naval air force nevertheless experienced a profound change in its management. The command of the latter, like The Air force and the Army Aviation Brigade, were indeed under the direct authority of the General Command of the forces. An important change largely discussed by the political forces currently in power in Poland which declare themselves ready to modify the structure again in order to return partially to separate commands.

Après une série de changements structurels et qualitatifs durant plus de 90 ans, l'aéronavale polonaise a néanmoins connu en 2014 un profond changement dans sa gestion. Son commandement, à l'image de la force aérienne et la brigade de l'aviation de l'armée de terre, s'est en effet retrouvé sous l'autorité directe du commandement général des forces. Une mutation importante, largement discutée en Pologne par les instances politiques actuellement au pouvoir. Celles-ci se déclarent en effet prêtes à modifier à nouveau la structure afin de revenir partiellement à des commandements séparés.

MISSIONS IN THE HEART OF THE BALTIC

A relatively lesser known section of the Polish Air Force, the Polish Naval Air Force has two naval air bases which are attached to the Naval Brigade, whose headquarters are in Gdynia. The 43rd base is located in Babie Doły (a Gdynia suburb): an aerodrome from which the MiG-21bis has been operating for many years, the Navy having had its own fighter jet unit. This base is now home to W-3 helicopters for SAR - Search and Rescue -, Mi-2 for training and some SH-2G for anti-submarine warfare (ASW). The site also hosts a small number of transport aircraft transport type An-28 / Bryza. The Navy's 44th naval aviation base has a slightly more complex structure since it operates from two air bases: Siemirowice (Kaszuby Air Group) and Darłowo (Darłowo Air Group). While the first one is mainly dedicated to operations with the AN-28s, the Darlowo one is dedicated to helicopter missions. It houses Mi-14s (in PL and PL / R versions), PZL W-3s and a small number of Mi-2s. Naturally, the tasks of naval aviation in the Baltic Sea are closely related to those of the navy; the most important of these being anti-submarine warfare. This is a major challenge because of the shallow waters of the Baltic Sea, the topography and the typology of the sea floor. The other mission, strictly combatant, is the recognition and indication of targets to the ships for the benefit of the Missile Marine Unit, the most modern section of the Navy, equipped with Norwegian NSM missiles with a range of 200 kilometers. In addition to «strictly» military missions, the most visible work done by Naval crews remains tied to search and rescue missions. Operational H24 and aircraft operate on a 30,000 km2 area of responsibility in the heart of the Baltic. Unlike many other countries, all search and rescue tasks in Poland (both on land and at sea) are carried out by the armed forces.

MISSIONS AU CŒUR DE LA BALTIQUE

Section relativement moins connue de l'armée de l'air polonaise, la force aérienne navale dispose de deux bases qui relèvent de la brigade navale dont le quartier général se trouve à Gdynia. La 43e base est située à Babie Doły (banlieue de Gdynia ; un aérodrome d'où les MiG-21bis opéraient auparavant, car durant de nombreuses années, la Marine disposait de sa propre unité de chasse. La base abrite dorénavant des hélicoptères de type W-3 pour les missions SAR - Search and rescue -, des Mi-2 pour l'entraînement, ainsi que quelques SH-2G pour la lutte anti sous-marine – ASW (Anti Submarine Warfare). Le site accueille également un petit nombre d'avions de transport de type An-28/Bryza. La 44e base navale d'aviation de la Marine dispose quant à elle d'une structure un peu plus complexe, puisqu'elle fonctionne à partir de deux bases aériennes : Siemirowice (Kaszuby Air Group) et Darłowo (Darłowo Air Group). Si la première est principalement affectée aux opérations avec les AN-28, celle de Darlowo est en revanche vouée aux missions hélicoptères. Elle abrite des Mi-14 (en versions PL et PL/R), des PZL W-3, ainsi qu'un petit nombre de Mi-2. Naturellement, les tâches de l'aviation navale en mer Baltique sont étroitement liées à celles de la marine ; la plus importante d'entre elles étant la guerre anti-sous-marine. Celle-ci représente en effet un défi de taille en raison des eaux peu profondes de la mer Baltique, de la topographie et de la typologie des fonds marins. L'autre mission, strictement combattante, est la reconnaissance et l'indication de cibles aux navires au profit de l'unité marine de missiles. La section la plus moderne de la Marine est équipée de missiles NSM norvégiens d'une portée de 200 kilomètres. Parallèlement aux missions strictement militaires, le travail le plus visible effectué par les équipages de la Brigade d'aviation navale reste lié aux missions de recherche et de sauvetage. Opérationnels H24, les appareils interviennent sur une zone de responsabilité de 30 000 km2 au cœur de la Baltique. Contrairement à de nombreux autres pays, l'ensemble des tâches de recherche et de sauvetage en Pologne (tant sur terre que sur mer), sont exécutées par les forces armées.





THE ANAKONDA, CENTRAL TO THE PLAN

The majority of naval aviation helicopters currently operating are machines from the W-3 Sokół family produced in Poland. The Polish Navy was indeed its first military user. Two first two in the W-3T version were delivered in 1989 and used for training and transport purposes (they had no life-saving equipment) and four aircraft delivered in the emergency version W-3RL Anakonda. These helicopters were originally equipped with a winch, floats and a flare release capability. Naturally, it turned out that over time, four aircraft could not cover all their needs. In fact, following the political changes, the country opted for a temporary collaboration with the Petrobaltic company, owner of an oil platform near the Polish coast. Under the agreement, the Navy used a company helicopter for nearly 20 years in exchange for crew transportation and delivery of platform supplies. Subsequently, and during the period 1998-2002, three more helicopters in the new WARM version were delivered. These

L'ANAKONDA, CŒUR DU DISPOSITIF

La majorité des hélicoptères de l'aviation navale actuellement en opération sont des machines issues de la famille W-3 Sokół produites en Pologne. La marine polonaise a en effet été son premier utilisateur militaire. Deux premiers exemplaires dans la version W-3T ont été livrés en 1989 et utilisées à des fins de formation et de transport (elles ne disposaient d'aucun équipement de sauvetage), puis quatre machines livrées dans la version de secours W-3RL Anakonda. Ces hélicoptères ont été équipés à l'origine d'un treuil, de flotteurs et d'une capacité de largage de fusées éclairantes. Naturellement, il s'est avéré avec le temps que quatre machines ne permettaient pas de couvrir l'ensemble des besoins. De fait, suite aux changements politiques, le pays a opté pour une collaboration temporaire avec la société Petrobaltic, propriétaire d'une plate-forme pétrolière près des côtes polonaises. En vertu de l'entente, la Marine a utilisé, pendant près de 20 ans, un hélicoptère de la compagnie en échange du transport des équipages et de la livraison de fournitures pour la plate-forme.

were equipped with FLIR Safire Star II heads, an AIS system for faster vessel location and a Nightsun Nx-16 reflector. At the beginning of 2014, an agreement between the Ministry of Defense and PZL-Świdnik (part of the Leonardo company), is signed as part of a modernization of the entire Navy W-3 fleet. The main objective is to unify the aircraft and bring them to the W-3WA / W-3WARM standard, including the integration of a digital FADEC, a new FLIR electro-optical sensor, reflectors and modernized electronic equipment. However, the modernization process was delayed. The latter, combined with a small number of Mi-14 rescue, was the subject of intense political discussion on insufficient operational capacity for SAR operations. In the end, five aircraft were modernized with the first delivered in 2017.

Par la suite, et durant la période 1998-2002, trois autres hélicoptères dans la nouvelle version WARM ont été livrés. Ces derniers étaient équipés de têtes FLIR Safire Star II, d'un système AIS permettant une localisation plus rapide des navires et d'un réflecteur Nightsun Nx-16. Au début de l'année 2014, un accord entre le ministère de la Défense et PZL-Świdnik (intégré à la société Leonardo), est signé dans le cadre d'une modernisation de l'ensemble de la flotte W-3 de la Marine. L'objectif principal est d'unifier les machines et de les amener au standard W-3WA/W-3WARM avec, notamment, l'intégration d'un FADEC numérique, d'un nouveau capteur électro-optique FLIR, de réflecteurs, ainsi que d'un équipement électronique modernisé. Pour autant, le processus de modernisation prendra du retard. Ce dernier, combiné à un petit nombre de Mi-14 de sauvetage, fera l'objet de vives discussions politiques sur la capacité opérationnelle insuffisante pour les opérations SAR. Finalement, cinq machines seront modernisées avec la réception du premier exemplaire en 2017.





MI-14 AND SH-2G

In addition to the PZL-3, Poland added Mi-14 helicopters to its military fleet in the 1980s. Two versions were received, one anti-submarine (PŁ), delivered in two batches of six aircraft between 1981 and 1983 and four SAR - Search and Rescue - (PS) aircraft delivered in 1984. In the early 2000s, the entire fleet of Mi-14 was equipped with new means of communication GPS, VOR, VOR, TACAN and IFF. At the same time, a part of the PŁ version aircraft received various modernization elements such as a modified OKA-2M / Z Słowik sonar, a new Kryl-lot underwater research and data transmission system as well as a new latest generation magnetometer and a krab buoy plotter. If the helicopters of the first series of production were modified, including the option of using the Eurotorp MU-90 Impact type of torpedo, the machines used extensively for the rescue missions, will arrive as quickly as possible. As the Polish state has no prospect of buying new aircraft, the latter has decided to fully convert two Mi-14PŁs (A1012 and A1009) to the PŁ / R standard. This modification, which is intended to be temporary, entails the removal of all anti-submarine control equipment and the integration of large cabin doors, which

MI-14 ET SH-2G

Outre le PZL-3, la Pologne intègre dans les années quatre-vingt, dans sa flotte militaire, des hélicoptères Mi-14. Deux versions seront réceptionnées, l'une anti-sous-marine (PŁ), livrée en deux tranches de six machines entre 1981 et 1983 et SAR, et l'autre (PS), livrée à quatre exemplaires en 1984. Au début des années 2000, l'ensemble de la flotte de Mi-14 se voit équipé de nouveaux moyens de communication GPS, VOR, VOR, TACAN et IFF. Parallèlement, une partie des machines en version PŁ reçoit différents éléments de modernisation, tels qu'un sonar OKA-2M/Z Słowik modifié, de nouveaux systèmes de transmission de données et de recherche sous-marine Kryl-lot, ainsi qu'un nouveau magnétomètre de dernière génération et qu'un traceur de bouées Krab. Si les hélicoptères de la première série de production sont modifiés avec, notamment, l'option d'utilisation de torpille de type Eurotorp MU-90 Impact, les machines utilisées intensivement pour les missions de sauvetage arriveront quant à elles très vite à bout de potentiel. L'État polonais n'ayant aucune perspective pour l'achat de nouveaux appareils, il décide de transformer entièrement deux Mi-14PŁ (A1012 et A1009) au standard PŁ/R. Cette modification, qui se veut temporaire, entraîne

has a significant impact on the structure of the fuselage. The PL / R version is also equipped with a Buran weather radar as well as a DF430 compass radio for use in finding survivors. The winch is replaced by a more powerful SŁP-350 model. Despite these few changes, the report on the current situation of the fleet of Mi-14 is overwhelming. The Polish naval force had to withdraw four end of life Mi-14 PL from the first series, and two machines type PŁ / R. Due to a delay in the successor purchase program, however, the command has decided to extend the life of two life-saving appliances and six anti-submarine aircraft by four years. The modernization project, which should last several years, resulted in the delivery of the first aircraft (A1012) in early summer 2018. While the aircraft fleet is mainly focused on Soviet-origin equipment, the Polish naval force uses some US SH-2G aircraft. The latter were received in addition to the integration by the Polish naval force in the early 2000s of two frigates type «Oliver Hazard Perry» withdrawn from the service by the US Navy. Three of the four aircraft, purchased for \$ 4 million, have been adapted to carry the modern MU-90 torpedo (like the Mi-14PL) and equipped with the Garmin GPS system, a compass radio and a firing position from the side door with PK 7.62 guns.

le retrait de tout l'équipement de lutte anti-sous-marine et l'intégration de larges portes de cabine, ayant pour incidence un changement important dans la structure du fuselage. La version PL/R est également affublée d'un radar météorologique Bourane, ainsi que d'un radio compas DF430 utile à la recherche de survivants. Le treuil est remplacé par un modèle SŁP-350 plus puissant. Malgré ces quelques modifications, le constat sur la situation actuelle de la flotte des Mi-14 est accablant. La force navale polonaise a dû retirer quatre Mi-14 PL en fin de vie, issue des premières séries, ainsi que deux machines de type PŁ/R. En raison d'un retard dans le programme d'achat des successeurs, le commandement a cependant décidé de prolonger de quatre ans la durée de vie opérationnelle de deux appareils de sauvetage et de six machines de lutte anti sous-marine. Le chantier de modernisation, qui devrait s'étaler sur plusieurs années, a donné lieu à la livraison du premier appareil (A1012) au début de l'été 2018. Si la flotte est essentiellement axée sur du matériel d'origine soviétique, la force navale polonaise met cependant en œuvre quelques machines d'origine américaine de type SH-2G. Celles-ci ont été réceptionnées en complément de l'intégration par la force navale polonaise, au début des années 2000, de deux frégates de type « Oliver Hazard Perry » retirées du service par la marine américaine. Trois des quatre appareils, acquis pour 4 M\$, ont ainsi été adaptés afin de transporter la torpille moderne MU-90 (tout comme le Mi-14PL) et équipés du système GPS Garmin, d'un radio compas, ainsi que d'une position de tir depuis la porte latérale avec des mitrailleuses PK, de calibre 7.62.



A CONTESTED DECISION

For the time being, the future of naval aviation is suspended by many decisions. It remains confronted with a latent aging of its fleet and in particular that of Mil-14. In 2012, after lengthy litigation in the 2000s, the government issued a call for tenders for the purchase of 26 aircraft on the basis of a common platform. The latter, intended to reduce operating costs as well as the price and maintenance of aircraft in Poland, included the replacement of Mil-14s in long-range SAR missions and those dedicated to anti-aircraft operations. Underwater by new machines. A year later, the scope of the purchase is extended to 70 aircraft, including 12 aircraft (six for the SAR and six for the ASW mission) operated from the Darłowo site. For this call for tender, three companies are then selected: Airbus Helicopters with the H225M, AgustaWestland and AW149 and Sikorsky with its S70i. After a lengthy procedure, only the Airbus offer fulfilled the formal requirements at the time. After several tests with the H725 Caracal, Poland is acquiring 50 units. The signature also mentions a «support» contract including simulators, training, spare parts and extended maintenance. In the terms, Airbus Helicopters engaged economically with the country by installing in particular an assembly plant in Łódź. The contract then provides for the acquisition by the Navy of 13 aircraft including 8 in ASW version and 5 in CSAR version as well as the installation of one of the simulators on the Darłowo site. But the 2015 national elections call

UNE DÉCISION CONTESTÉE

Pour l'heure, l'avenir de l'aviation navale est suspendu à de nombreuses décisions. La force demeure confrontée à un vieillissement latent de son parc, comme celui des Mil-14. En 2012, après de longs litiges vieux des années 2000, le gouvernement a lancé un appel d'offres pour l'achat de 26 machines sur la base d'une plate-forme commune. Celle-ci, destinée à réduire les coûts d'exploitation, ainsi que le prix et la maintenance des machines en Pologne, comprenait entre autres le remplacement des Mil-14 dans les missions SAR à long rayon d'action et celles vouées aux opérations de lutte anti sous-marine par de nouvelles machines. Un an plus tard, le périmètre de l'achat est étendu à 70 machines, dont 12 appareils (six pour la SAR et six pour la mission ASW) exploité sur depuis le site de Darłowo. Pour cet appel d'offres, trois sociétés sont alors retenues : Airbus Helicopters avec le H225M, AgustaWestland et son AW149, ainsi que Sikorsky avec son S70i. Après une longue procédure, seule l'offre d'Airbus remplit à l'époque les conditions formelles requises. Après plusieurs essais avec le H725 Caracal, la Pologne fait l'acquisition de 50 unités. La signature fait également état d'un contrat de soutien technique comprenant simulateurs, formations, pièces de rechange et maintenance étendue. Dans les termes, Airbus Helicopters s'engage sur le plan économique auprès de pays en y installant une usine d'assemblage à Łódź. Le contrat d'alors prévoit l'acquisition par la Marine de 13 machines, dont huit en version ASW et cinq en version CSAR, de même que l'installation d'un des simulateurs sur le site de Darłowo.





into question the contract which is canceled by the new government. During his campaign, he had indeed promised to cancel the tender and place an order at a lower price than that required by Airbus but also favored producers with factories in Poland. The announcement is a bombshell on the European level and sows consternation with helicopter pilots of the various armed forces, who see the particular situation of their fleet back to the starting point. In the meantime, the new Minister of National Defense, Antoni Maciarewicz, announces a new delivery of S70i helicopters, and possibly AW101, at meetings with workers at the Mielec and Świdnik factories. The mode of purchase, opaque, and a series of untimely statements that ensue will ultimately be the reason for this promise. Finally, two smaller bids, defined as the most urgent, will be «open», including one for the Navy with the planned purchase of four ASW helicopters with SAR capabilities and four more as options. It is interesting to note, however, that this call for tenders was not a priority and that it remained less advanced than the parallel tender for the purchase of 8 helicopters for the Special Forces.

Mais les élections nationales de 2015 remettent en cause le contrat qui se voit annulé par le nouveau gouvernement. Durant sa campagne, celui-ci avait en effet promis d'annuler l'appel d'offres et de passer commande à un prix inférieur que celui exigé par Airbus, mais également de privilégier des producteurs ayant des usines en Pologne. L'annonce fait l'effet d'une bombe sur le plan européen et sème la consternation auprès des pilotes d'hélicoptères des différentes forces armées qui voient la situation de leur flotte revenir au point de départ. Entre-temps, le nouveau ministre de la Défense nationale, Antoni Maciarewicz, annonce une nouvelle livraison d'hélicoptères S70i, et éventuellement d'AW101, lors de réunions avec les ouvriers des usines Mielec et Świdnik. Le mode d'achat, opaque, et une série de déclarations intempestives qui en découlent vont finalement avoir raison de cette promesse. Finalement, deux appels d'offres plus modestes, définis comme les plus urgents, seront « ouverts », dont l'un pour la Marine, avec la prévision d'achat de quatre hélicoptères ASW avec capacités SAR et quatre autres en option. Il est cependant intéressant de noter que cet appel d'offres n'a pas été acté comme prioritaire et qu'il est demeuré moins avancé que l'appel d'offres parallèle pour l'achat de huit hélicoptères à destination des forces spéciales.

URGENCY FOR SAR

For the navy, the combination of ASW and SAR on a single aircraft remains constraining. With only four aircraft ordered, the Polish Navy will be forced to limit the role of anti-submarine missions because of the need to conduct H24 SAR operations and train crews. The question remains open whether they will be universal crews trained on both specialties, or if they will only specialize in one of the tasks. In the new tender, the rivals are again Airbus and its H225M and PZL Świdnik / Leonardo Company for the AW101, the latter being the favorite with the local media. It is interesting to note, however, that the procedure does not involve Sikorsky and his S70i. And despite an urgent decision, the pace of the tender does not give much reason to be optimistic. Because a much more advanced competition for a special forces helicopter has not even entered the final bidding phase. In fact, the consequences for naval aviation are worrisome because there is indeed a real risk of a gap between generations of aircraft due to the aging of the Mi-14 fleet and the absence of successors. Jan Heweliusz's ferry accident in January 1993 remains a vivid memory, as well as the role played by helicopters during this tragedy. And the risk of a similar and large-scale maritime disaster in a remote corner of the Polish area of responsibility cannot be ruled out. The urgency of the current lack of means and the impossibility of ensuring security only with PSL W-3 should therefore lead the political authorities to take a quick decision. Although the situation is particularly tense in SAR missions, it is however more nuanced for the anti-submarine warfare. In order to extend the patrol and reconnaissance capabilities of the naval force, and within the framework of cooperation with the ultramodern naval missile unit, the Ministry of Defense has launched another analytical and conceptual phase of the Rybitwa program, which should lead to the acquisition of three planes. 🇵🇱

URGENCE POUR LE SAR

Pour la force navale, la combinaison de l'ASW et du SAR sur un seul appareil demeure contraignante. Avec seulement quatre hélicoptères commandés, la Marine polonaise sera contrainte de limiter le rôle des missions de lutte anti sous-marine en raison de la nécessité d'effectuer des opérations SAR H24 et de former les équipages. La question demeure donc ouverte de savoir s'il s'agira d'équipages universels, formés à la fois sur les deux spécialités, ou s'ils seront seulement spécialisés dans l'une des tâches. Dans le nouvel appel d'offres, les rivaux sont donc à nouveau Airbus et son H225M et PZL Świdnik/Leonardo Company pour l'AW101, ce dernier étant donné favori par les médias locaux. Il est cependant intéressant de noter que la procédure n'implique pas Sikorsky et son S70i. Et malgré une décision urgente, le rythme de l'appel d'offres ne permet pas d'être optimiste. Car une compétition beaucoup plus avancée pour un hélicoptère destiné aux forces spéciales n'est même pas encore entrée dans la phase d'appel d'offres final. De fait, les conséquences pour l'aviation navale sont inquiétantes, car il existe bel et bien un risque réel de fossé entre les générations d'appareils en raison du vieillissement de la flotte de Mi-14 et de l'absence de successeurs. L'accident du ferry de Jan Heweliusz, en janvier 1993, reste un souvenir vivace, de même que le rôle joué par les hélicoptères lourds durant cette tragédie. Et le risque d'une catastrophe maritime de même type et de grande ampleur dans un coin éloigné de la zone de responsabilité polonaise n'est pas à exclure. L'urgence induite par le manque de moyens actuel et l'impossibilité d'assurer la sécurité uniquement avec les PSL W-3 devraient donc conduire les autorités politiques à prendre une décision rapide. Si la situation est particulièrement tendue dans les missions SAR, elle est en revanche plus nuancée sur celle de la lutte anti-sous-marine. Afin d'étendre les capacités de patrouille et de reconnaissance de la force navale, et dans le cadre de la coopération avec l'unité ultramoderne de missiles de la Marine, le ministère de la Défense a en effet lancé une autre phase analytique et conceptuelle du programme Rybitwa, qui devrait déboucher sur l'acquisition de trois avions. 🇵🇱





YOUR ONE STOP SAR SHOP

Commercial Helicopter Operators, Para public Safety Agencies, and Defense Forces need proven, cost effective, and innovative training capabilities that are specifically relevant to performing their mission mandates. Training thousands of Search & Rescue and Tactical students worldwide, on 26 different aircraft types, and having experience operating in diverse environments around the globe, Priority 1 Air Rescue meets the demands of our customers by offering the most comprehensive mission training solutions in the industry.

Our Search & Rescue and Tactical Training Academy (SART/TAC) is setting a new standard for mission training performance and safety by employing synthetic hoist/aerial gunnery virtual simulators, hoist and fast-rope training towers, and modern classrooms that utilize cutting edge technology to provide our universally adaptable and standardized multi-mission training and operational SAR programs.

Whether you are looking for Civil Aviation Authority (CAA) compliant and certified basic to advanced hoist mission training, new aircraft type SAR role conversion, or complete turn-key Air Ambulance/HEMS and SAR/LIMSAR program implementation with operational Paramedic and Rescue Specialist Aircrew staffing, we deliver proven solutions. Priority 1 Air Rescue is dedicated to providing unparalleled capability, safety, and service to perform lifesaving missions.

Priority 1 Air Rescue your partner for SAR-Tactical Mission Success



SART/TAC Europe:

Tel: +33 (0)4 66 26 01 68

Email: Info@priority1airrescue.fr

SART/TAC North America:

Tel: (480) 621-6023

Email: Info@priority1airrescue.com

WWW.PRIORITY1AIRRESCUE.COM

Follow Us:







RUSSIAN HELICOPTERS WOOS SOUTHEAST ASIA

HÉLICOPTÈRES DE RUSSIE COURTISE LE SUD-EST ASIATIQUE

BETWEEN NOVEMBER 6TH AND DECEMBER 3RD, 2018, TWO AIRCRAFT FRESH OFF THE PRODUCTION CHAINS OF THE RUSSIAN HELICOPTERS GROUP, A MI-171A2 AND AN ANSAT, FORMED PART OF A PROMOTIONAL TOUR IN SOUTH-EAST ASIA. THROUGHOUT A JOURNEY OF SOME 5,000 KM, THE TWO AIRCRAFT WERE PRESENTED TO POTENTIAL BUYERS, FROM CHINA TO MALAYSIA, VIA VIETNAM, CAMBODIA AND THAILAND. AN INCISIVE STEP, EVEN IF IT WAS CONDUCTED THROUGH COUNTRIES ALREADY HISTORICALLY LINKED TO HELICOPTERS OF RUSSIAN ORIGIN.

ENTRE LE 6 NOVEMBRE ET LE 3 DÉCEMBRE 2018, DEUX MACHINES SORTIES DES CHAÎNES DU GROUPE HÉLICOPTÈRES DE RUSSIE, UN MI-171A2 ET UN ANSAT, ONT RÉALISÉ UN CIRCUIT PROMOTIONNEL EN ASIE DU SUD-EST. TOUT AU LONG D'UN PÉRIPLÉ DE QUELQUE 5.000 KM, LES DEUX APPAREILS AVAIENT RENDEZ-VOUS AVEC DES ACHETEURS POTENTIELS, DEPUIS LA CHINE JUSQU'À LA MALAISIE, EN PASSANT PAR LE VIETNAM, LE CAMBODGE ET LA THAÏLANDE. UNE DÉMARCHE INCISIVE, BIEN QUE MENÉE À TRAVERS DES PAYS DÉJÀ HISTORIQUEMENT ACQUIS À LA CAUSE DES HÉLICOPTÈRES D'ORIGINE RUSSE.

BY/PAR FRANÇOIS BLANC
© Russian Helicopters



The countries of Southeast Asia and their sustained economic growth do not only make Western manufacturers dream. Russian Helicopters Holding, a company of the state-owned Rostec State Corporation, intends to gain market share, and not just through the sale of military equipment. In this case, the demonstration tour wanted and developed by the manufacturer, carried out between November 6th and December 3rd, intended to stage two aircraft for civil markets: the Mi-171A2, the most popular version completed to date of the very prolific family Mi-8/17/171, and the Ansat, a light twin-turboprop developed in the 1990s and built by Kazan Helicopters.

According to Andrei Boginsky, General Manager of Russian Helicopters, the forecast demand for civilian helicopters in Southeast Asia will be around 420 aircraft over the next ten years. A perspective that explains the appetite of the Russian manufacturer when it undertook to embark on this promotional tour through five countries of the region.

TWENTY MEDICALIZED ANSAT FOR CHINA

The starting point of the circuit, judiciously chosen, was the Zhuhai Chinese Air Show, open to visitors from November 6th to 11th 2018. Displayed in the static area, the two helicopters then participated in the flight demonstrations, before taking off on November 12th for Hanoi, Vietnam, where they were officially presented to local operators on the 16th of the same month. *«In the aftermath of the Chinese Air Show, I note that interest in Russian Helicopters has grown significantly, especially after their participation in the Zhuhai*

Les Etats d'Asie du sud-est et leur croissance économique soutenue ne font pas rêver seulement les industriels occidentaux. Le holding Hélicoptère de Russie, société du groupe étatique Rostec State Corporation, entend bien y gagner sa part de marché, et pas uniquement via la vente de matériels militaires. En l'occurrence, la tournée de démonstration voulue et mise au point par le constructeur, réalisée entre le 6 novembre et le 3 décembre dernier, se proposait de mettre en scène deux machines destinées aux marchés civils : le Mi-171A2, version la plus aboutie à ce jour de la très prolifique famille Mi-8/17/171, et l'Ansat, biturbine léger développé au cours des années 1990 et construit par Kazan Helicopters.

Selon Andrei Boginsky, directeur général d'Hélicoptères de Russie, la demande prévisible pour des hélicoptères civils, en Asie du sud-est, avoisinerait les 420 appareils sur les dix prochaines années. Une perspective qui explique l'appétit de l'industriel russe lorsqu'il entreprend de se lancer dans cette tournée promotionnelle à travers cinq pays de la région.

VINGT ANSAT MÉDICALISÉS POUR LA CHINE

Le point de départ du circuit, judicieusement choisi, a été le salon aéronautique chinois de Zhuhai, ouvert aux visiteurs du 6 au 11 novembre dernier. Parqués sur l'aire d'exposition statique, les deux hélicoptères y ont ensuite participé aux démonstrations en vol, avant de décoller le 12 novembre pour Hanoi, au Viêt Nam, où ils ont été officiellement présentés à des exploitants locaux le 16 du même mois. *« Au lendemain du salon aéronautique chinois, je relève que l'intérêt manifesté à l'égard des hélicoptères russes croît de manière significative, en particulier à l'issue de leur participation au*

Air Show Demonstration Program. Russian Helicopters enjoys strong relations with Southeast Asian countries. We therefore hope that the demonstration of the Mi-171A2 and the Ansat's functionality will not only enable us to negotiate successfully, but also to receive letters of intent for these aircraft, «explained Andrei Boginsky in the early days of the two helicopters' tour. It is true that on November 8th, the manufacturer had announced that the Emergency Medicine Association of the People's Republic of China had ordered 20 Ansat helicopters, which are described as «designed to provide first aid and medical evacuations, including in inaccessible areas and at remote landing sites.» On the menu of services offered by the Ansat is in fact the integration of a module providing the aircraft with capacity for intensive care, critical care and monitoring of vital parameters during transportation to a hospital.

Russian Helicopters has pointed out in passing that since 2017, eleven medicalized Ansat were delivered to regional emergency medicine services in Russia and that seven others will be delivered by the end of the year, under the federal project framework to deliver «Timely Provision of Emergency Medical Services to Remote Areas of the Russian Federation».

In addition, last September, JSC Russian Helicopters, the national airborne emergency medicine service, and Avia Capital Services (a subsidiary of Rostec specialized in leasing, financing, purchase and sale of aircraft and civil equipment) signed a contract for the delivery of 104 medicalized Ansat helicopters.

programme des démonstrations en vol du salon de Zhuhai. Hélicoptères de Russie jouit de solides relations avec les pays de l'Asie du sud-est. Nous espérons donc que la démonstration des fonctionnalités des Mi-171A2 et Ansat nous permettront, non seulement de mener de fructueuses négociations, mais également d'enregistrer des intentions d'achat pour ces machines », expliquait Andrei Boginsky aux premiers jours de la tournée des deux hélicoptères. Il est vrai que le 8 novembre précédent, le constructeur avait annoncé que l'association de la médecine d'urgence de la République populaire de Chine lui avait commandé 20 exemplaires de l'Ansat, appareil décrit comme « conçu pour dispenser les premiers soins et procéder à des évacuations médicales, y compris dans des régions difficilement accessibles et vers des points de poser éloignés. » Au menu des prestations proposées par l'Ansat figure en effet l'intégration d'un module dotant l'appareil de capacités en réanimation, soins intensifs et surveillance des paramètres vitaux au cours du transport vers un hôpital. Hélicoptères de Russie rappelle au passage que depuis 2017, onze Ansat médicalisés ont été livrés, en Russie, à des services régionaux de médecine d'urgence et que sept autres exemplaires le seront encore, d'ici à la fin de l'année, dans le cadre du projet fédéral visant à « la fourniture en temps opportun de services d'urgence médicale à des régions isolées de la Fédération de Russie. »

Par ailleurs, en septembre dernier, JSC Hélicoptères de Russie, service aéroporté national de la médecine d'urgence, et Avia Capital Services (filiale de Rostec spécialisée dans la location, le financement, l'achat et la vente d'aéronefs et d'équipements civils) ont signé un contrat portant sur la livraison de 104 appareils Ansat médicalisés.



25 YEARS OF HELITECHNO

During its South Asian tour, the manufacturer also worked on the issue of after-sales service. In Vietnam, the Russian-Vietnamese joint venture Helitechno has been in existence since 1994. In a quarter of a century, this company has taken over the repair of more than 80 civilian, state and private property operators based in Vietnam, Laos, Cambodia, India, Australia and New Zealand. And Russian Helicopters points out that Helitechno is to date the only maintenance and repair center in Southeast Asia where the monitoring of repair yards is provided by technicians seconded from the Mil factory in Moscow.

After Vietnam, the Ansat and Mi-171A2 took to the air once more to land on November 20th in Phnom Penh, Cambodia. Here again, the issues of technical assistance and the financing of new aircraft were addressed by the delegation of Russian Helicopters Holding.

On November 26th, the Ansat and Mi-171A2 landed in Bangkok, Thailand, on the U-Tapao property. The country is also already a customer of Russian Helicopters. *«Our holding company strives to strengthen our relations with state and private actors in this country. The first deliveries of type Ka-32A11BC helicopters [a twin-rotor coaxial helicopter used inter alia for fire-fighting, carrying heavy loads on a sling,*

LES 25 ANS D'HELITECHNO

Au cours de sa tournée sud-asiatique, le constructeur a également travaillé la question du service après vente. Au Viêt Nam, la co-entreprise russo-vietnamienne Helitechno existe depuis 1994. En un quart de siècle, cette société a pris en charge la réparation de plus de 80 machines civiles, étatiques ou propriétés d'exploitants privés, basées au Viêt Nam, au Laos, au Cambodge, en Inde, en Australie et en Nouvelle-Zélande. Et Hélicoptères de Russie de rappeler qu'Helitechno est à ce jour le seul centre de maintenance et de réparation en Asie du sud-est où la surveillance des chantiers de réparation est assurée par des techniciens détachés de l'usine Mil de Moscou.

Après le Viêt Nam, l'Ansat et le Mi-171A2 ont repris l'air pour se poser le 20 novembre à Phnom Penh, au Cambodge. Là encore, les questions de l'assistance technique et du financement d'appareils neufs ont été abordées par la délégation du holding Hélicoptères de Russie.

Le 26 novembre, l'Ansat et le Mi-171A2 ont atterri à Bangkok, en Thaïlande, sur le terrain de U-Tapao. Le pays est, lui aussi, déjà client de l'hélicoptériste russe. *« Notre holding s'efforce de consolider nos relations avec les acteurs étatiques et privés de ce pays. Les premières livraisons d'appareils de type Ka-32A11BC [hélicoptère bimoteur à deux rotors coaxiaux utilisé entre autres pour la lutte anti-incendie, le transport de charges lourdes à l'élingue,*





search and rescue missions, note] are scheduled for the end of 2018. The demonstrations planned with the Mi-171A2 and Ansat therefore seem very timely,» said Andrei Boginsky on this occasion. «Southeast Asia, including Thailand, is a strategic region for Rostec. We intend to develop a lot of cooperation, in several areas,» said Anatoly Serdyukov, Industrial Director of Rostec's Aerospace Division.

70 ORDERS OR PURCHASE INTENTIONS

As proof, the Moscow holding company is installing a service center there. Signed in February 2018 with the Thai company Datagate Co. Ltd., a protocol of intention provided for the establishment of a maintenance center (MRO) specialized in the repair of Russian-made helicopters.

On December 3rd, the two helicopters left Zhuhai and reached Kuala Lumpur, the Malaysian capital, for the last stop on their South Asian tour. For in-flight demonstrations, the chosen site was none other than Sepang's International Formula One circuit. The Malaysian operators invited for the occasion were able to approach the aircraft and directly question the crews and engineers present. At the end of this demonstration, Andrei Boginsky attended a press conference. Well delivered, this charm offensive will have lasted almost a month.

les missions de recherche et sauvetage, ndr], y sont programmées d'ici à la fin de 2018. Les démonstrations prévues avec les Mi-171A2 et Ansat nous paraissent donc tout à fait opportunes », a déclaré à cette occasion Andrei Boginsky. « L'Asie du sud-est, y compris la Thaïlande, est une région stratégique pour Rostec. Nous avons l'intention d'y développer de nombreuses coopérations, et ce dans plusieurs domaines », a surenchéri Anatoly Serdyukov, directeur industriel de la division aéronautique de Rostec.

70 COMMANDES OU INTENTIONS D'ACHAT

Pour preuve, le holding moscovite est en train d'y installer un centre de services. Signé en février 2018 avec la société thaïlandaise Datagate Co. Ltd, un protocole d'intention prévoyait en effet l'établissement d'un centre de maintenance (MRO) spécialisé dans la réparation d'hélicoptères de fabrication russe.

Le 3 décembre, les deux hélicoptères partis de Zhuhai ont atteint Kuala Lumpur, la capitale malaisienne, dernière escale de leur tournée sud-asiatique. Pour les démonstrations en vol, le site choisi n'était autre que le circuit international de Formule 1 de Sepang. Les opérateurs malaisiens invités pour l'occasion ont pu y approcher les appareils, questionner directement les équipages et ingénieurs présents. A l'issue de cette démonstration,



Nearly a thousand potential customers will have been approached throughout the tour, whether they are state or private prospects. «*The formal requests received over a month relate to more than 70 helicopters worth more than half a million dollars over the next three years,*» said Denis Manturov, the Russian Minister of Industry and Trade commenting this campaign for the two helicopters. The registered contracts are in turn firm orders and letters of intent. Of the 70 helicopters involved, 50 relate to the Vietnamese, Cambodian, Thai and Malaysian markets. The other 20 relate to the firm contract, cited above, signed last November 8th with the Emergency Medicine Association of the People's Republic of China.

At the sight of these figures, there is no doubt that the European and American helicopter manufacturers should redouble their efforts to win their fair share of the markets. If Andrei Boginsky's forecasts prove realistic and there around forty helicopters to be delivered every year for the coming decade in Southeast Asia, it is also understood that the Russian manufacturer is well placed to deliver these thanks to them having some diplomatic advantages. The level of technical requirements of Asian customers, on the other hand, will probably not be satisfied. But he will have to satisfy also Asian customers high technical requirements. However, the two models presented by Russian Helicopters are precisely aircraft which are known to be at the forefront of technical standards that operators, especially in Asia, have the right to expect. To be continued... 

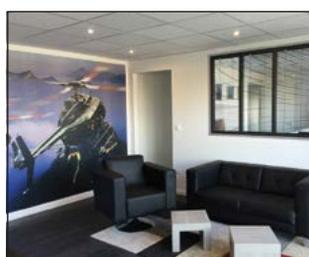
Andrei Boginsky s'est prêté au jeu de la conférence de presse. Rondement menée, l'opération séduction aura donc duré presque un mois. Près d'un millier de clients potentiels auront été approchés tout au long du parcours, qu'il s'agisse de prospects étatiques ou privés. «*Les demandes formelles reçues sur un mois portent sur plus de 70 hélicoptères pour un montant supérieur à un demi-million de dollars sur les trois prochaines années* », s'est réjoui Denis Manturov, ministre russe de l'industrie et du commerce à l'issue de la campagne des deux hélicoptères. Les contrats enregistrés sont tour à tour des commandes fermes et des lettres d'intention. Sur les 70 machines concernées, 50 visent les marchés vietnamiens, cambodgiens, thaïlandais et malaisiens. Les 20 autres renvoient au contrat ferme, cité plus haut, signé le 8 novembre dernier avec l'association de la médecine d'urgence de la République populaire de Chine. A la vue de ces chiffres, il ne fait aucun doute que les hélicoptéristes européens et américains devraient redoubler d'effort pour conquérir leur juste part des marchés brigüés. Si les prévisions d'Andrei Boginsky se révèlent réalistes, au sujet de la quarantaine d'appareils à placer chaque année pour la décennie à venir en Asie du sud-est, il est permis de considérer que l'industriel russe s'y aligne avec quelques avantages diplomatiques. Le niveau d'exigence technique des clients asiatiques, en revanche, ne s'en contentera probablement pas. Or les deux modèles présentés par Hélicoptères de Russie sont justement des machines réputées à la pointe des standards techniques que les exploitants, notamment asiatiques, sont en droit d'attendre. A suivre... 

FORMATION
STAGE
QT

Paris
Helicoptere
Center

parishelico.com

Agr : FR.ATO.0047



FORMATIONS

PPL(H)
CPL(H)

QT

R22
R44
EC120
AS350

STAGES

SÉCURITÉ ROBINSON
DNC : PHOTO
STAGE MONTAGNE
VOL DE NUIT
HÉLI SURFACE

LOISIRS

VOL DÉCOUVERTE
VOL D'INITIATION

01 84 73 08 90 - parishelico.com

Aéroport de Toussus le Noble - Bât. 216, Zone Sud
78117 Toussus Le Noble - FRANCE - contact@parishelico.com



WORLD POINT DISTRIBUTION



COUNTRY DISTRIBUTION LIST

- | | |
|---------------------------------|---|
| AUSTRALIA | MEXICO |
| AUSTRIA | MONACO |
| BELARUS | MOROCCO |
| BELGIUM | NETHERLANDS |
| BULGARIA | NEW ZEALAND |
| BRAZIL | NIGERIA |
| CANADA | NORWAY |
| CHILE | PAKISTAN |
| CHINA | POLAND |
| COLUMBIA | PORTUGAL |
| CROATIA | RUSSIA |
| CYPRUS | SINGAPORE |
| CZECH REPUBLIC | SLOVAKIA |
| DENMARK | SLOVENIA |
| FRANCE | SOUTH AFRICA |
| <i>(mainland & Corsica)</i> | SPAIN |
| GERMANY | SWEDEN |
| GREECE | SWITZERLAND |
| HONG KONG | TUNISIA |
| HUNGARY | TURKEY |
| ICELAND | UAE |
| INDIA | <i>(Dubai, Abu Dhabi)</i> |
| IRAN | UKRAINE |
| IRELAND | UNITED KINGDOM |
| ISRAEL | <i>(England, Northern Ireland, Scotland, Wales)</i> |
| ITALY | USA |
| JAPAN | VENEZUELA |
| LIBYA | |
| LUXEMBOURG | |
| MALLORCA | |
| MARTINIQUE | |



HELICOPTER INDUSTRY

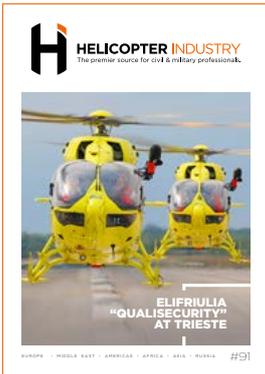
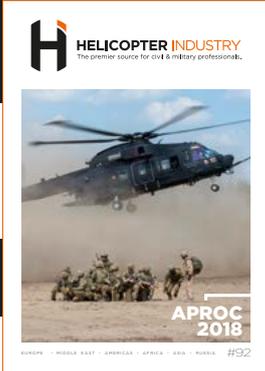
The premier source for civil & military professionals.



◆ AVIATION SHOW



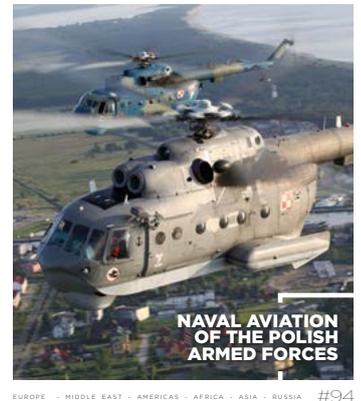
SUBSCRIBE NOW ABONNEZ-VOUS



HELICOPTER INDUSTRY
The premier source for civil & military professionals.



HELICOPTER INDUSTRY
The premier source for civil & military professionals.



Single subscription
Abonnement simple

33€ year an **6** issues numéros

« VAT included / TVA inclus »

60€ 2 years 2 ans **12** issues numéros

1 year/an : Continental Europe : 33 € - All others countries : 40 €
2 years/ans : Continental Europe : 60 € - All others countries : 70 €

Multi-copies subscription pack - Pack Abonnement Multi-Exemplaires

Get several copies of each issue at a discount price.

Recevez directement plusieurs exemplaires de chaque parution et bénéficiez de tarifs avantageux.

Corporate Offer
Spécial Entreprises

6 issues per year - 6 n°/an		Helicopter Industry 1 year - an NEW PRICES
Europe	<input type="checkbox"/> 2 copies per issue - 2 ex / n°	<input type="checkbox"/> 40 €
	<input type="checkbox"/> 5 copies per issue - 5 ex / n°	<input type="checkbox"/> 120 €
All other countries Autres pays	<input type="checkbox"/> 2 copies per issue - 2 ex / n°	<input type="checkbox"/> 70 €
	<input type="checkbox"/> 5 copies per issue - 5 ex / n°	<input type="checkbox"/> 150 €

Tick appropriate boxes - cochez l'option choisie

Subscribe by phone*
Abonnez vous par téléphone*
+33 (0) 1 30 84 13 32

Ms. / Mme Miss / Mlle Mr. / M.

Company / Société :

Surname / Nom :

Name / Prénom :

Address / Adresse :

City / Ville:

Postal code / Code Postal :

Country / Pays :

Tel.:

E-MAIL :

Please find enclosed my payment of _____ € to UJ MEDIA

Ci-joint mon règlement de _____ € à l'ordre de UJ MEDIA

Payment method: Check(Euros) Credit card
 Bank Transfer (please contact us)

Je règle par : Chèque Carte bancaire
 Virement (nous contacter)

Credit Card: following credit cards accepted : Visa, Mastercard, CB.

Carte bancaire : nous acceptons les cartes bancaires : CB, Visa, Mastercard.

Please complete the form - Remplir obligatoirement toutes les rubriques ci-dessous :

Card Number

N° Carte Bancaire :

CVC Code - Les 3 derniers chiffres figurant au verso de votre carte :

Expiration - Date d'expiration : /

Date :

Signature :

Société UJ MEDIA

Aéroport de Toussus-le-Noble, Bât 216 - Zone sud, 78117 Toussus-le-Noble - FRANCE - Phone: +33 (0)1 30 84 13 32 - subscribe@ujmedia.fr



AEROCONSULTING

AVIATION RECRUITMENT AGENCY



HELICOPTER & AIRPLANE PILOT - EASA LICENSED ENGINEER - GROUND & FLIGHT OPERATION AGENT - TECHNICAL SUPPORT OF MAINTENANCE AGENT



GROUND TRAINING INSTRUCTOR - FLIGHT INSTRUCTOR & EXAMINER - TYPE RATING INSTRUCTOR & EXAMINER - NOMINATED POST HOLDER - EXECUTIVES MANAGERS

www.aeroconsulting.fr

15 YEARS OF EXPERIENCE IN CREW SOURCING FOR AVIATION

80, BOULEVARD DE L'EUROPE - 13 127 VITROLLES - FRANCE

info@aeroconsulting.fr - +33 950 366 102 - Monday to Friday : 8:00 AM to 5:00 PM (UTC)



HELICOPTER INDUSTRY

The premier source for civil & military professionals.

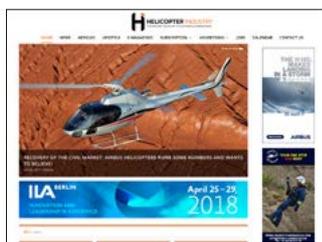
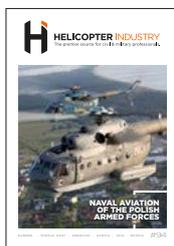


EUROPE - MIDDLE EAST - AMERICAS - AFRICA - ASIA - RUSSIA

ONE WORLD, ONE EDITION

5 multimedia platforms ensure unbeatable visibility on every continent

Magazine + E-Mag + Website + App + Newsletter
Experience the power of global communication with Helicopter Industry



Est édité par/is published by : Société UJ MEDIA
www.ujmedia.fr

Siège social/Corporate headquarters :

Société UJ MEDIA
Aéroport de Toussus-le-Noble,
Bât 216 - Zone sud,
78117 Toussus-le-Noble - FRANCE
Phone: +33 (0)1 30 84 13 32
Email : contact@ujmedia.fr
SAS au capital de 6 000 €
RCS : 815 195 300 00026

Gérant/Legal Representative & Executive Director

Arnaud Devriendt
adevriendt@callix.com

Directrice Général/Managing Director

Jill Samuelson
jillsamuelson@ujmedia.fr
+1 (561) 609 9061
+33 (0)6 73 03 96 33

Comité de rédaction/Editorial board Directeur de Publication/Executive Director

Arnaud Devriendt

Redacteur en Chef Adjoint/Assistant Editor

Frédéric Vergnières
fvergnieres@ujmedia.fr
+33 (0)6 64 02 08 84

Direction Artistique/Art Direction

Aurélien Milon - amilon@callix.com
+33 (0)1 30 84 13 30

Chef de rubriques/ Section Editor

François Blanc
Chef de rubrique « Marché civil »
Section Editor « Civil market »
Frédéric Lert
Chef de rubrique « Secteur militaire »
Section Editor « Military sector »

Traduction/Translation

CCS Consult

Marketing, Communication & Business development

Jill Samuelson : jillsamuelson@ujmedia.fr
Joan Coredo : jcoredo@ujmedia.fr
Philippe Rouin : prouin@ujmedia.fr

CPAAP : 0607 K 88197
N°ISSN 2495-1188

La rédaction ne saurait être tenue responsable des textes et photos qui lui sont transmis. Ceux-ci engagent la seule responsabilité de leurs auteurs.

www.helicopter-industry.com

MONDE JET MONDE

ALL AROUND THE WORLD ...



Sylvie DARNAUDET
President



25 YEARS OF EXPERIENCE IN BUSINESS AVIATION AT YOUR SERVICE

BUSINESS JETS - CORPORATE AND VIP FLIGHTS - MEDICAL FLIGHTS - URGENT FREIGHT - AERONAUTICAL ADVICE



86, RUE DE DUBLIN - 93 350 LE BOURGET AIRPORT - FRANCE - **24h/24 7j/7 : +33 (0)1 84 20 42 20**
jetmonde@jetmonde.com - www.jetmonde.com

THE H160. WHAT THE PEOPLE YOU RELY ON, RELY ON.



**FLY
WE MAKE IT**

The new generation H160 boasts a range of unparalleled safety features. Maximized pilot visibility, intuitive information display, unrivalled pilot assistance with Helionix[®], and unmatched flight envelope protection. What's more, it carries up to 12 passengers with a radius of action of 120 NM, while burning 15% less fuel. With so many impressive features, the H160 is a huge step forward not just for its category, but for the environment, too.

Safety. We make it fly.

