

HELICOPTER INDUSTRY

The premier source for civil & military professionals.

Formerly Helicopter Magazine Europe





WHEN EXCELLENCIES ARE MEETING AT THE HEART OF SWISS ALPS

ALL UNDER ONE ROOF

FOR ANY REQUEST

CONTACT@ALPARK.CH +41 27 324 42 42

SION.AVIATION@RUAG.COM +41 27 324 45 45

ALPARK+>

IN PARTNERSHIP WITH

Together ahead. RUAG



Contents

02 Editorial

The right balance



Breaking news Europe 8 International 10



Manufacturer

Recovery of the civil market:
Airbus Helicopters runs
some numbers and wants
to believe!



Company Flying In Paradise



Report

The return of single-engine public transport in Europe?



FOCUS
Helitech 2017:
an air of optimism...





The right balance

Our interview with Dominique Orbec, president of the French Helicopter Union (*Union française de l'hélicoptère* – UFH) and board member of the European Helicopter Association (EHA) reminded us of something obvious. When the European Union decided to harmonize the ban on single-engine helicopters for public transport in urban areas, it took on a challenging wager. Although it considered that the risk to the population on the ground was sufficiently high that it needed to be entirely eliminated – it is always a delicate matter to oppose the will to protect third parties not concerned by an aerial operation – it placed the largest European helicopter manufacturer in an awkward situation.

Airbus Helicopters, in its role as an active aircraft exporter and one of the brightest stars in the European aviation industry, effectively found itself in the position of selling helicopters abroad praising the quality of its single-engine rotorcraft, that it was unable to sell in Europe as this type of machine is considered potentially dangerous. In terms of advertising, we've seen bottor.

As for the European Aviation Safety Agency (EASA), there has been a timely reminder that the operation of single-engine helicopters to and from populated areas has been conceived in a comprehensive manner. Meanwhile, the existence of unpopulated areas in close proximity to heliports embedded in the urban fabric, along with the predetermined trajectories to get there, must be taken into account.

However, everyone knows when it comes down to it the authorities of each state are responsible for upholding the level of safety that they deem acceptable. This is why the draft regulatory amendment currently under consideration at the EASA submitted by the EHA is set to reignite the debate that we had thought was over.

While it is true that since the European regulation came into effect, the objectives of Airbus Helicopters in Asia have taken shape, at a time when these markets give promising signs of opening up.

It remains to be seen whether in the coming two years the proposed amendment will be able to loosen the grip on single-engine helicopter manufacturers, while maintaining a level of safety in order to promote the growth of an entire segment of the helicopter industry. In other words, the search for the right balance.

We invite you to discover our website

helicopter-industry.com

Le juste équilibre

Au cours de l'entretien qu'il nous a accordé, Dominique Orbec, président de l'Union française de l'hélicoptère (UFH) et membre du bureau exécutif de l'Association européenne de l'hélicoptère (EHA), nous a rappelé une évidence.

Lorsqu'elle a décidé d'harmoniser l'interdiction de l'usage de l'hélicoptère monomoteur de transport public en zones urbanisées, l'Union européenne a fait un pari pour le moins difficile. En effet, tandis qu'elle considérait que le risque encouru par les populations survolées était suffisamment élevé pour qu'il faille l'éliminer totalement – il est toujours délicat d'aller contre la volonté de protéger des tiers non concernés par une opération aérienne –, elle plaçait le plus grand constructeur européen d'hélicoptères dans une situation inconfortable.

Très actif exportateur d'aéronefs, Airbus Helicopters, l'un des fleurons de l'industrie aéronautique européenne, s'est en effet trouvé dans la position du vendeur d'hélicoptères qui vante la qualité de ses appareils monomoteurs à l'étranger, mais n'en vend que peu chez lui, au motif que ce genre de machine y est considéré comme potentiellement dangereux. Comme publicité, on a connu mieux.

Du côté de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), on nous rappelle opportunément que l'exploitation d'hélicoptères monomoteurs au départ et à destination de zones habitées se conçoit de manière globale. En l'occurrence, l'existence de zones non habitées à proximité immédiate des héliports enchâssés dans le tissu urbain, de même que les trajectoires préétablies pour les rejoindre, doivent être pris en compte.

Or, chacun sait qu'en la matière, il revient aux autorités de chaque Etat de pourvoir au maintien d'un niveau de sécurité jugé par elles acceptable. C'est pourquoi le projet d'amendement réglementaire actuellement à l'étude à l'AESA, suscité par l'EHA, a vocation à relancer un débat que l'on croyait clos.

Mais il est vrai que depuis l'entrée en vigueur du règlement européen, les desseins d'Airbus Helicopters en Asie se sont précisés, en même temps que ces marchés donnent des signes encourageants d'ouverture. Reste à espérer que dans les deux ans à venir, une proposition d'amendement verra le jour qui desserrera l'étau pour les exploitants d'hélicoptères monomoteurs, tout en maintenant une marge de sécurité de nature à favoriser le développement d'un segment entier de l'industrie de l'hélicoptère. La quête du juste équilibre, en somme.

Retrouvez l'ensemble de nos informations sur le site

helicopter-industry.com





Keep your Robinson R66 flying with engine MRO services from StandardAero. Now a Rolls-Royce RR300® Authorized Maintenance, Repair and Overhaul Center, we'll take care of the engine so you can enjoy the reason you purchased a helicopter in the first place — to fly.

StandardAero. Your RR300® engine experts.







HELICOPTER INDUSTRY | BREAKING NEWS | EUROPE



Luxaviation Helicopters acquires Starspeed

Luxaviation Group announced in September the acquisition of Starspeed, the global helicopter management, charter and training company. The deal, Luxaviation Helicopters' first acquisition since launching in February 2017, positions the company as the world's largest VIP and VVIP helicopter operator.

Luxaviation Helicopters will incorporate Starspeed's fleet of 23 helicopters into its own fleet of managed and charter helicopters, providing clients of both companies with an expanded and integrated portfolio of helicopter and jet aviation services from the Luxaviation Group. With Starspeed's fleet, Luxaviation Helicopters now has a fleet of 42 helicopters.

Starspeed, headquartered in the UK, will retain its identity, leadership and personnel.

The acquisition will enable Starspeed to benefit from an expanded back office and the wider breadth of resources which Luxaviation Helicopters can provide. Charlotte Pedersen, Chief Executive Officer, Luxaviation Helicopters, says: "We are very pleased to be announcing Starspeed as Luxaviation Helicopters' first acquisition. After careful consideration of the market, it was clear to us that Starspeed is one of the best corporate and VIP helicopter management companies in the world." Patrick Hansen, CEO of Luxaviation Group adds: "We want to work with established, well-respected local companies across the globe, like Starspeed. This is a great opportunity for us to grow the two businesses and develop the helicopter market together."

Luxaviation Helicopters acquiert Starspeed

Luxaviation Helicopters a annoncé, en septembre, l'acquisition de Starspeed, une société de gestion d'hélicoptères, de transport à la demande et de formation. L'accord, qui demeure la première acquisition de Luxaviation Helicopters réalisée depuis son lancement en février 2017, positionne la société comme le plus grand opérateur d'hélicoptères VIP au monde. Luxaviation Helicopters intégrera la flotte Starspeed de 23 hélicoptères dans sa propre flotte d'hélicoptères. Ce contrat offre aux clients des deux sociétés une flotte importante de machines.

Il leur permet également de bénéficier, non seulement des services liés à l'hélicoptère, mais également à celui de l'aviation d'affaires. Avec la flotte de Starspeed, Luxaviation Helicopters dispose désormais d'une flotte de 42 hélicoptères. L'opérateur, dont le siège social est situé au Royaume-Uni, conservera son identité, ainsi que son personnel.

L'acquisition permettra à l'opérateur britannique de bénéficier d'un « back office » élargi et des ressources propres à Luxaviation Helicopters. « Nous sommes très heureux d'intégrer Starspeed au sein de Luxaviation Helicopters. Après un examen minutieux du marché, il est clair pour nous que Starspeed est l'une des meilleures entreprises actuelles de gestion d'hélicoptères VIP », souligne Charlotte Pedersen, directrice générale de Luxaviation Helicopters. Patrick Hansen, p-dg de Luxaviation Group, ajoute : « Nous voulons travailler avec des entreprises locales établies et respectées à travers le monde, à l'image de Starspeed. C'est une excellente occasion pour nous de développer les deux entreprises et de développer ensemble le marché des hélicoptères. » FV



Patria to maintain Norwegian Bell helicopters

Patria Helicopters has won the competition and signed a contract with the Norwegian Defense Logistics Organisation (NDLO) for the maintenance of the Norwegian Armed Forces' Bell 412 helicopters. The contract is for four years and it includes an option for additional three years.

The estimated value of the contract is €7.1 million. The Bell 412 helicopter fleet based at Rygge and Bardufoss are to be maintained in Patria's facilities in Arlanda. "We are very proud and happy for this contract which shows the trust we have gained with the NDLO," says Peter Örjes, Managing Director at Patria Helicopters AB.

Patria remporte le marché de la maintenance pour les Bell norvégiens

Patria Helicopters a remporté et signé un contrat avec l'Organisation norvégienne de la logistique de la défense (NDLO) pour la maintenance des hélicoptères Bell 412 des forces armées norvégiennes. Etalé sur quatre ans, le contrat comprend une option pour trois années supplémentaires. La valeur du contrat est estimée à plus de 7,1 M€. La flotte d'hélicoptères Bell 412 basée à Rygge et Barduforss doit être maintenue dans les installations de Patria à Arlanda. « Nous sommes très fiers et heureux d'avoir obtenu ce contrat qui montre la confiance que nous avons acquise avec le NDLO », souligne dans un communiqué de presse Peter Örjes, directeur général chez Patria Helicopters AB. FV





Three years of H175 operations for NHV

Airbus Helicopters and NHV celebrated three years since the introduction of the H175 to the North Sea and strengthen their partnership to keep setting standards for offshore transport operations with super medium helicopters. NHV was the global launching customer of this platform, whose first two aircraft entered into service in 2014.

Since then the NHV fleet has expanded with an increasing number of H175s, with the last helicopter of the first batch of ten aircraft ordered in 2012 having recently been delivered.

The deliveries of the remaining six aircraft, following a second batch confirmed by the customer in 2014, will take place in the coming years to broaden NHV's capabilities. Initially operated from Den Helder, NHV gradually expanded H175 operations to other bases in the North Sea and West Africa, where the aircraft has accumulated experience and gained maturity. The aircraft is currently in operation in NHV North Sea bases of Den Helder (Netherlands), Aberdeen (Scotland) and Esbjerg (Denmark).

Trois ans d'opérations sur H175 chez NHV

Airbus Helicopters et l'exploitant belge NHV ont célébré les trois années d'exploitation du H175 en mer du Nord. Parallèlement, ils renforcent leur partenariat pour le développement des opérations sur la machine dans les conditions de transport maritime.

NHV, client de lancement de la plate-forme, depuis la réception des deux premiers appareils en 2014, a renforcé sa flotte avec un nombre croissant de H175 – il a intégré dernièrement son dixième et dernier appareil commandé en 2012.

Les livraisons de six autres hélicoptères, commandés via un deuxième lot confirmé par le client en 2014, auront lieu dans les années à venir afin d'élargir les capacités de l'opérateur. Initialement exploité à partir de Den Helder, NHV a progressivement étendu ses opérations sur H175 à d'autres bases en mer du Nord, ainsi qu'en Afrique de l'Ouest, où la machine a gagné en maturité.

Le H175 est actuellement en exploitation sur les bases NHV de Den Helder (Pays-Bas), d'Aberdeen (Écosse) et d'Esbjerg (Danemark). FV



Enquire today about one of our comprehensive support plans for your helicopter.



Airbus Helicopters and Southern Vietnam Helicopter Corporation celebrate 30 years of collaboration

Airbus Helicopters presented VNH South with an award celebrating its 30 years of flying Airbus helicopters in offshore missions. "We are honoured to recognize VNH South for their dedication and to highlight our longstanding partnership," said Guillaume Faury, President and CEO of Airbus Helicopters. VNH South became Vietnam's very first helicopter operator when it began in 1986 with a Puma. Its reputation began to grow, particularly within Vietnam's burgeoning oil & gas industry, and the company is now one of the leading helicopter service providers in South East Asia, operating four AS332 L2s, two H155s, and four H225s.

"Airbus Helicopters and VNH South have always worked closely together to support safe and continued offshore operations in our region, and we are pleased to celebrate this milestone," said Capt. Kieu Dang Hung, Director of VNH South. "We are proud to be a trusted partner of Airbus Helicopters and we look forward to advancing this partnership for many years to come." Chief among VNHS's achievements is 30 years of safety in offshore oil and gas flights, accumulating more than 270,000 flight hours, many of which aboard their H225 fleet. "VNHS flies to offshore installations located 200 to 240 nautical miles from the base," explained Capt. Hung. "The H225's payload is good, especially for long distances and the hot climate. Our pilots consider it a user-friendly machine."

Initially based at Vung Tau Airport, VNHS has expanded its activities to three additional bases and multiple mission segments, including aerial survey and photography services, medical evacuation and search and rescue (SAR) services, as well as fire-fighting and sling load work.

Airbus Helicopters et Southern Helicopter Corporation célèbrent 30 ans de collaboration

Airbus Helicopters a décerné à VNH South un prix célébrant ses 30 ans de collaboration avec entre les deux entités dans les missions offshore. «Nous sommes honorés de féliciter VNH South pour leur dévouement et de souligner notre partenariat de longue date», devait déclarer Guillaume Faury, président d'Airbus Helicopters. VNH Sud devient en 1986 le premier opérateur d'hélicoptère au Vietnam avec l'exploitation d'un Puma.

La réputation de l'opérateur s'est accrue, en particulier dans l'industrie pétrolifère et gazière, lors de son essor au Vietnam. L'entreprise est maintenant l'un des principaux fournisseurs de services d'hélicoptères en Asie du Sud-Est avec une flotte de quatre AS332 L2, deux H155 et quatre H225.

« Airbus Helicopters et VNH South ont toujours travaillé en étroite collaboration pour soutenir nos opérations en continu dans notre région. Nous sommes heureux de célébrer cette étape », a commenté le capitaine Kieu Dang Hung, directeur de VNH South. Nous sommes fiers d'être un partenaire de confiance d'Airbus Helicopters et nous attendons avec impatience de faire progresser ce partenariat pendant de nombreuses années. »

Les 30 années de vol ont permis à l'exploitant spécialisé dans les vols de transport offshore extracôtiers d'accumuler plus de 270 000 heures de vol, dont une majorité avec leur flotte de H225. « VNHS opère vers des installations offshore situées à 200 à 240 milles nautiques de la base », explique le Capitaine Hung, avant d'ajouter : « La charge utile du H225 est bonne, surtout pour les longues distances et les vols en climat chaud. Nos pilotes le considèrent comme une machine conviviale. »

Initialement basé à l'aéroport de Vung Tau, VNHS a élargi ses activités à trois bases supplémentaires et sur plusieurs segments de mission, y compris les services de prospection aérienne et de photographie, les services d'évacuation médicale et de recherche et sauvetage (SAR), ainsi que le travail de lutte contre les incendies. FV



Russian Helicopters produit deux Mi-35M pour le Mali

Russian Helicopters a produit deux hélicoptères multi-missions Mi-35M pour le compte du Mali dans le cadre d'un contrat lié à Rosoboronexport. Les voilures tournantes et tous les éléments nécessaires à leur fonctionnement seront livrés au client.

« Ce contrat sur la livraison de deux Mi-35M à nos partenaires maliens confirme une fois de plus que la société détient une position de leader sur le marché mondial des hélicoptères d'attaque. Je suis persuadé que la mise en œuvre de cette commande entraînera une demande croissante pour les hélicoptères russes dans la région », devait déclarer Andrey Boginsky, p-dg de Russian Helicopters. Je suis convaincu que les hélicoptères que nous avons livrés aideront le Mali à protéger sa souveraineté et à lutter contre la menace universelle du terrorisme.

Je voudrais également mentionner que l'approvisionnement en hélicoptères russes Mi-35M est une autre contribution importante au développement de l'armée. La coopération technique entre nos deux pays, ces dernières années, a été de plus en plus soutenue», souligne Alexander Mikheyev, p-dg de Rosoboronexport. FV

Russian Helicopters produce two Mi-35M for Mal

Russian Helicopters produced two Mi-35M transport/attack helicopters for Mali under Rosoboronexport-related contract.

Aircraft and all property necessary for their operation will be delivered to the customer. "Performance of the contract on Mi-35M delivery to our Mali partners once again confirms that the holding company holds a leading position in the world market of attack helicopters. I am sure that successful implementation of this order will result in growing demand for Russian helicopters in the region," said Russian Helicopters CEO Andrey Boginsky. "I am confident that the helicopters we delivered will help Mali to protect its sovereignty and fight against the universal threat of terrorism. I also would like to mention that the supply of Russian Mi-35M helicopters is another significant contribution to the development of military and technical cooperation between our two countries, which in recent years has demonstrated a good upward trend," said Rosoboronexport CEO Alexander Mikheyev.





Ka-226T successfully tested in Iran

Russian Helicopters together with Iran Helicopter Support and Renewal Company (IHSRC) successfully completed testing of the light multirole helicopter Ka-226T that was carried out in Iran in August–September 2017. The results confirmed the usability of the rotary wing aircraft in extremely high temperatures. The tests were performed within the memorandum signed this May by JSC Russian Helicopters and IHSRC at the international exhibition HeliRussia. The objective of those tests was to prove the usability of the Ka-226T at ambient

Ka-226T testé avec succès en Iran

Russian Helicopters et Iran Helicopter Support and Renewal Company (IHSRC) ont réalisé avec succès des tests avec l'hélicoptère léger multimission Ka-226T. Ceux-ci ont été menés en Iran durant une période s'étalant d'août à septembre dernier. Les résultats ont confirmé la robustesse du rotor à des températures extrêmement élevées. Ces tests font suite au memorandum signé en mai par dernier par JSC Russian Helicopters et IHSRC durant le salon HeliRussia. L'objectif de ces tests visait à prouver la viabilité du Ka-226T à des températures ambiantes allant jusqu'à + 50 ° C. « Plusieurs pays du Moyen-Orient, y compris l'Iran, s'intéressent aux hélicoptères multirôle légers pour la lutte contre les incendies, la surveillance, l'évacuation et les missions médicales. Les tests accomplis sur le Ka-226T ont prouvé que l'hélicoptère peut fonctionner à des températures critiques, ce qui est certainement l'un des points les plus important pour les utilisateurs potentiels de la région. Suite à ces essais, j'espère que nous conclurons prochainement un certain nombre d'accords pour la fournitures d'hélicoptères », devait déclarer Andrey Boginsky, p-dg de Russian Helicopters.

L'hélicoptère multi-rôle léger Ka-226T dispose d'un système coaxial à double rotor. Son poids maximal au décollage est de 3,6 tonnes et il est capable de transporter jusqu'à 1 tonne de charge utile. La principale caractéristique distinctive de l'hélicoptère est sa conception modulaire : une cabine de transport pouvant accueillir jusqu'à six personnes ou des modules avec des équipements spéciaux qui peuvent être facilement installés à son bord. FV

temperatures of up to +50oC. "Several Middle-Eastern countries, including Iran, are interested in light multirole helicopters for firefighting, patrolling, evacuation and medical tasks. The accomplished tests of the Ka-226T proved that the helicopter can operate in critical temperatures, which is definitely important for potential users. I hope that we will soon reach a number of agreements regarding supplies of these helicopters," said Andrey Boginsky, CEO of Russian Helicopters. The light multirole helicopter Ka-226T has a coaxial main twin-rotor system, its maximum takeoff weight is 3.6 tons, and it is able to transport up to 1 ton of payload. The main distinctive feature of the helicopter is its modular design – a transport cabin that can carry up to 6 people or modules with special equipment can be easily installed on the Ka-226T.



Metro Aviation livre un EC155 à Penn State Healt

Metro Aviation a récemment livré un EC155 à Penn State Health. Le nouvel appareil est un hélicoptère précédemment exploité en Malaisie. Metro Aviation a réaménagé la machine en 2011 et a transformé l'intérieur en configuration médicale. Cette transformation a permis un gain d'espace non négligeable afin de transporter des membres d'équipages supplémentaires. L'appareil est équipé d'une civière RSG, la première que Metro ait eu à installer sur un EC155. Life Lion, qui est le premier client de Metro Aviation, passera les prochaines semaines à former ses pilotes et les équipes sur la nouvelle machine avant de la mettre en service. Life Lion réalise en moyenne plus de 1 100 opérations de transport par an, dont environ 75 % dans le cadre de vols inter-établissements. FV

Metro Aviation delivers EC155 to Penn State Health

Metro Aviation recently delivered an EC155 to Penn State Health. The new aircraft is a previously owned corporate aircraft that was purchased from Malaysia. Metro Aviation refurbished the 2011 aircraft and converted the interior to a medical configuration, which will provide more space to carry additional specialty crewmembers. The aircraft is equipped with an RSG litter, the first that Metro has installed on an EC155. Life Lion is a first time customer of Metro Aviation and will spend the next few weeks training their pilots and crew on the new machine before putting the aircraft into service. Life Lion averages 1,100 transports per year and about 75% of those are inter-facility.



La police royale thaïlandaise devient le premier exploitant de l'H175 en Asie-Pacifique

La police royale thaïlandaise a perçu deux hélicoptères H175. Avec cette livraison, il est devenu le premier exploitant de l'appareil dans la région Asie-Pacifique.

La police royale thaïlandaise utilisera cet aéronef pour le transport VVIP et diverses missions de police. « Nous somme heureux d'accueillir la police royale thaïlandaise en tant qu'opérateur inaugural du H175 dans cette région et sommes reconnaissants de leur confiance continue dans nos produits », souligne Philippe Monteux, responsable des ventes de la région Pacifique et de l'Asie du Sud-Est chez Airbus Helicopters. La police royale thaïlandaise exploite actuellement neuf hélicoptères Airbus, dont cinq H155, deux AS365 N3 + et deux H175. FV

Royal Thai Police becomes first H175 operator in Asia Pacific

The Royal Thai Police received two H175 helicopters from Airbus Helicopters, making it the first in Asia Pacific to operate the newest rotorcraft. The Royal Thai Police will be using this super medium aircraft for VVIP transportation and various police missions. "We welcome the Royal Thai Police as the inaugural H175 operator for this region and we are grateful for their continued trust in our products as they expand their fleet", said Philippe Monteux, Head of Southeast Asia and Pacific of Airbus Helicopters. The Royal Thai Police currently operates nine Airbus helicopters, comprising five H155, two AS365 N3+ and two H175.



HELICOPTER INDUSTRY | BREAKING NEWS | INTERNATIONAL



A massive contract for MD Helicopters

En septembre dernier, le constructeur américain MD Helicopters a été officiellement désigné pour honorer un contrat, sur cinq ans, portant sur la fourniture de quelques 150 appareils de type MD 530 armés aux forces américaine et à des nations partenaires. L'exécution dudit contrat devrait survenir le 30 septembre 2022, pour un montant total de 1,4 Md\$.

Les premières livraisons concernent 30 appareils de type MD 530F Cayuse Warrior destinés à la force aérienne afghane. Evalués à 176,6 M\$, ces premières machines seront équipées d'une instrumentation numérique récemment certifiée, composée entre autres du Howell Instruments Engine Instrumentation System, de l'instrumentation de vol Garmin GDU 620, de la suite Garmin GTN 650H (communication/navigation/GPS) et d'un système audio de cabine de Northern Airborne Technology.

A massive contract for MD Helicopters

In September, US-based MD Helicopters announced that it had been awarded a 5-year contract to provide an estimated 150 armed MD 530 aircraft to the US Armed Forces and partner nations. The contract has an estimated completion date of September 30, 2022 and a total value of \$1.4 billion.

The first deliveries will be 30 MD 530F Cayuse Warrior helicopters for the Afghan Air Force. Valued at \$176.6 million, these first aircraft will be configured with newly certified Block 1 glass cockpit, featuring the Howell Instruments Engine Instrumentation System, Garmin GDU 620 Electronic Flight Instruments, Garmin GTN 650H Communication/Navigation/Global Positioning System (COM/NAV/GPS), and Northern Airborne Technology Cabin Audio System. FB



Enstrom entre au Pakistan

Au mois de septembre dernier, la direction d'Enstrom Helicopter Corporation a annoncé avoir vendu des hélicoptères de type 280FX au Pakistan, sans en préciser le nombre.

La transaction a été conclue par l'intermédiaire de Global Services & Solutions, l'entreprise chargée de représenter le constructeur au Pakistan.

Son directeur général, Abdul Khaliq Awan, a déclaré que selon lui, « le 280FX est l'hélicoptère le plus apte à être exploité au Pakistan, compte tenu des conditions climatiques difficiles du pays. Nous comptons sur de nombreuses autres ventes à l'avenir. » Il s'agira des premiers appareils d'Enstrom jamais vendus au Pakistan. Les livraisons sont prévues pour la fin de l'année en cours, tandis que la dernière surviendra au tout début de 2018. FB

From left to right: Dennis Martin, International Sales Manager at Enstrom Helicopter Corporation, Abdul Khaliq Awan, General Manager of Global Services & Solutions and Orlando Alaniz, Director of Sales and Marketing at Enstrom.

De gauche à droite : Dennis Martin, responsable des ventes à l'international d'Enstrom Helicopter Corporation, Abdul Khaliq Awan, directeur général de Global Services & Solutions et Orlando Alaniz, directeur des ventes et du marketing d'Enstrom.

Enstrom enters Pakistan

In September, Enstrong Helicopter Corporation announced the sale of an undisclosed number of 280FX helicopters to Pakistan. The sale was managed by Enstrom's representative in Pakistan, Global Services & Solutions.

"We feel the Enstrom 280FX is the best helicopter to operate in the difficult climate conditions of Pakistan. We are looking forward to many continuing sales", said Abdul Khaliq Awan, the General Manager of Global Services & Solutions. These will be first Enstrom aircraft to be sold into Pakistan. Deliveries should start at the end of 2017 with the remainder delivered in early 2018.

Have you ever wondered

with whom your broker is really concerned?



AELIA ASSURANCES GROUP Aviation Insurance Broker

France: 55, rue Raspail, 92300 Levallois-Perret +33 1 46 88 91 91 Switzerland: Rue de Hesse, 7, 1204 Geneva +41 22 525 57 71

E-mail: aelia@aelia-assurances.com - Web: www.aelia-assurances.com





400th UH-72A delivered to the US Army

The 400th UH-72A helicopter was officially delivered to the US Army on October 9. This delivery marked the conclusion of the contract which was entered into in 2006. Made in America at a facility in Columbus, Mississippi by Airbus Helicopters Inc., the US subsidiary of Airbus, the aircraft is used by the US Army and National Guard.

These two organizations use the aircraft for crew training (it is also used in a training role for the US Naval Test Pilot School), surveillance and reconnaissance, medical evacuations and border security. Since its introduction, the UH-72A Lakota have flown more than 460,000 hours

In December 2016, Airbus Helicopters Inc. signed a logistics support contract valued at nearly \$1 billion. It will provide the support at Army and National Guard bases in 43 states, as well as in Germany, Puerto Rico, Kwajalein, Marshall Islands, the Pacific.

Le 400° UH-72A de l'US Army

Le 400e hélicoptère de type UH-72A a été officiellement livré à l'armée de terre américaine le 9 octobre dernier. Cette livraison signe la conclusion du contrat dont l'origine remonte à l'année 2006.

Construit aux Etats-Unis (à l'usine de Columbus, Mississipi) par Airbus Helicopters Inc., filiale américaine d'Airbus, l'appareil équipe l'armée de terre et la garde nationale des Etats-Unis. Ces deux corps l'utilisent pour l'entraînement des équipages (de même que l'école des pilotes d'essai de la Marine des Etats-Unis), la reconnaissance et la surveillance, les évacuations sanitaires et la sûreté aux frontières. Depuis son entrée en service, l'UH-72A Lakota a effectué quelque 460 000 heures de vol.

En décembre 2016, Airbus Helicopters Inc. avait en outre signé un contrat de soutien logistique évalué à environ 1 Md\$. Il concerne des bases de l'armée de terre et de la garde nationale de 43 Etats, mais aussi d'Allemagne, de Puerto Rico et de Kwajalein, aux îles Marschall, dans le Pacifique. FB



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:

+33 6 65 32 63 18 Tel:

Email: Info@priority1airrescue.fr

SART/TAC North America:

(480) 621-6023

Email: Info@priority1airrescue.com

WWW.PRIORITY1AIRRESCUE.COM

Follow Us: 🔠 👔 📡









Russian Helicopters upgrades its support service

In October, Russian Helicopters unveiled the launch of TeMPo, its new technical support and customer service program aimed at implementing its after-sale service strategy. TeMPo will provide round-the-clock service for Ansat medical helicopters supplied under the Russian medical aviation development program.

TeMPo allows operators to send in technical queries and requests for the development of repair schemes and adjustment of instruction manuals. It is already being effectively used for providing technical support for Russian and foreign operators of helicopters such as Ka-32 and Ansat.

The service is already available online in the portal section reserved for customer support as well as by WATS (Wide Area Telecommunications Service), phone and email. The target: make exchanges between operators and manufacturers less complex and make sure that questions are taken into account more quickly. FB

Russian Helicopters peaufine l'après-vente

En octobre dernier, Russian Helicopters a dévoilé le lancement de TeMPo, son nouveau programme de soutien technique et de service à la clientèle destiné à mettre en œuvre sa stratégie en matière de service après-vente. TeMPo s'apprête à fournir un service 24h/24 pour les hélicoptères médicalisés de type Ansat mis en œuvre dans le cadre du programme de développement de l'aviation médicalisée russe.

TeMPo permet aux exploitants de soumettre des requêtes techniques en vue de l'obtention de schémas de réparation et de précisions relatives aux manuels d'instruction. Il est déjà utilisé afin de fournir un soutien technique aux exploitants russes et étrangers d'hélicoptères comme les Ka-32 et Ansat. Le service est disponible en ligne dans la section du portail réservée au service après-vente, mais aussi par liaison WATS (Wide Aera Telecommunications Service, service de télécommunications sur longues distances à coût réduit), par téléphone et par courrier électronique.

L'objectif : rendre les échanges entre exploitants et constructeurs moins complexes et assurer un traitement plus rapide des questions posées. FB



Bell 525 resumes testing

Shortly after Helicopter Industry interviewed Patrick Moulay, Vice President of Sales and Marketing of Bell Helicopter, for the Paris Air Show, the President

Peu de temps après l'interview que Patrick Moulay, vice-président des ventes et du marketing de Bell Helicopter, a accordé à Helicopter Industry, à l'occasion du Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget, le président-directeur général de Bell Helicopter, Mitch Snyder, a déclaré que le constructeur avait « repris un point essentiel du programme 525. Depuis l'accident, Bell Helicopter a travaillé avec l'autorité nationale de la sécurité des transports (NTSB), ainsi qu'avec l'administration fédérale de l'aviation (FAA), et nous sommes confiants quant à la reprise des essais. »

Le Bell 525 a repris ses essais

Il a ajouté que « l'équipe est concentrée sur la certification prévue en 2018. Nous sommes résolus à placer cet hélicoptère innovant et hautement performant sur le marché. » FB

and CEO of Bell Helicopter, Mitch Snyder, announced that the manufacturer had "resumed a key element of the Bell 525 program. Bell Helicopter has worked with the National Transportation Safety Board (NTSB) and FAA since the accident and we are confident in the resumption of flight test activity. The team is focused on certification in 2018 and we are committed to bringing this innovative and high-performing helicopter to market," added Snyder. FB





DEFENDING FLIGHT CREWS AGAINST LASER ATTACKS

We Are Looking For Distributors

Due to the success of our laser protective eyewear, we are seeking new distributors for all regions. To discuss this opportunity, please contact us.

- ST Laserstrike lenses give high blocking levels from blue and green laser attacks
- Infrared and UV protection
- Prescription lenses available

- Outstanding colour balance for cockpit instruments
- Light weight and highly durable
- Available in stylish Aviator and Randolph frames







Island tourism

Founded by Fabrice Lourme, Corail Hélicoptères operates from Pierrefonds airport, in the South of the island, but the increasing demand from tourists has

prompted the opening of a new helistation, opened at Saint-Gilles-Les-Bains in 2010, in the North-West along the Tamarins motorway.

Business increase and fleet modernization did not necessitate major reworks of the infrastructures since the newcomers belong to the same Ecureuil family. Nevertheless, works are in progress with a new Part-145-certified maintenance hangar to be commissioned at Pierrefonds, tripling the current workshop size. A larger hangar is also due in 2018 at Saint-Gilles to optimize the integration of the latest rotorcrafts.

Corail Hélicoptères also operates from two overseas bases. The first one is set in Mauritius, 226km away (122 nm) where a new station will soon be opened at Triolet, with brand new premises to welcome customers, a FATO (Final Approach and Take Off zone) and a new hangar large enough to accommodate up to three helicopters. The second base is in the Caribbean, at Grand-Case airport on the island of Saint-Martin. Commissioned in 2015, this station now flies a single H120 and has a large hangar that can be leased to local or visiting customers.

Flying for tourists is Corail Hélicoptères' main activity but the company can satisfy many more of its customers' requirements as well.



Pilot with CH since 2013, Sébastien Diernaz describes his business: "Tourist flights total about 75% of our activity at La Réunion. But we also perform aerial works ranging from sling loads to forest fire suppression, photo flights, power lines surveillance or any charter flight our customers need us to do. We do not perform EMS or Medevac however, because this takes specific certifications, and an EMS chopper is set to arrive here soon anyway. At Saint-Martin, we focus on on-demand inter-island passenger shuttle flights, completed by some touristic scenic flights. At Mauritius, even though we are only really starting business there, we'll also focus on airport-to-hotel shuttles and scenic flights but we are ready to challenge any customer request, much like on La Réunion."



Au service insulaire

La société fondée par Fabrice Lourme est installée du tourisme à l'aéroport de Pierrefonds, au Sud de l'ile, depuis sa création mais le développement de l'activité et la croissance de la flotte à partir de 2010 a

nécessité la mise en place d'une nouvelle hélistation. Cela se concrétisa en juillet 2010 avec l'ouverture de l'héliport de Saint-Gilles-Les-Bains, au Nord-Ouest de l'ile le long de la Route des Tamarins. Croissance et renouvèlement de la flotte n'ont toutefois pas nécessité de modifications majeures des infrastructures car la gamme de tonnage est restée la même dans la famille Ecureuil. Des aménagements sont toutefois en cours, avec notamment un nouveau hangar de maintenance certifié Part-1451 qui sera livré à Pierrefonds en fin 2017 et qui va tripler la superficie des ateliers actuels. Un agrandissement est également prévu à Saint-Gilles en 2018 pour parfaire l'intégration des nouvelles voilures tournantes.

Corail Hélicoptères exploite également deux sites en dehors de la Réunion. Le premier est sur l'île Maurice, distante de 226 kilomètres, et se développe avec l'ouverture prochaine d'une nouvelle base à Triolet doté de locaux pour l'accueil du public, d'une FATO² et d'un hangar prévu pour accueillir au moins trois machines. Le second site est dans les Caraïbes, sur l'île de Saint Martin dans l'enceinte de l'aéroport de Grand-Case. Ouverte en 2015, cette base opère un EC 120 et dispose d'un grand hangar, ouvert à la location pour des clients locaux ou de passage.

Si le tourisme est l'activité phare de Corail Hélicoptères, elle a bien sûr développé d'autres services afin de satisfaire une clientèle plus large. Pilote dans la société depuis 2013, Sébastien Diernaz nous décrit les activités : « Les tours touristiques représentent environ 75% de notre activité sur l'ile de la Réunion. Restent des travaux aériens – allant du transport à l'élingue, les feux de forêt, des vols photos/vidéos, la surveillance du réseau électrique - ou toute autre prestation à la demande.

En revanche, nous n'assurons pas les vols à vocation sanitaire (Evasan, secours...) qui demandent des agréments particuliers, sachant qu'un SAMU est prévu sous peu avec un autre exploitant. Sur Saint Martin, nous sommes plus ciblés sur les transferts inter-iles, en compléments des vols touristiques. A Maurice, bien que l'exploitation ne soit qu'au commencement, elle sera également axée sur les transferts aéroport-hôtel et tours touristiques. Nous répondrons bien évidement aux demandes de travaux aériens comme à la Réunion. »

> 1) Certification définissant les standards de maintenance d'aéronefs et s'appliquant aux personnels, aux procédures et aux infrastructures.

2) Final Approach and Take Off, zone de stationnaire avant le départ ou le retour au parking





Upgrading the fleet

The fleet has doubled in seven years and the delivery of modern helicopters purposely designed for scenic flights was a transition

very much appreciated by the customers. Mainly operating Ecureuil models, Corail Hélicoptères has selected the H130 for three major reasons: 1) an outstanding cabin visibility for sightseeing flights, 2) a very quiet noise signature, 8.5 dB below ICAO limits, a major eco-friendly perquisite in the National Park covering 65% of the island, and 3) a high reliability thanks to the latest state-of-the-art technologies incorporated in the machine design, such as the Fenestron and the new generation dual-channel FADEC system.

"Adding to this, the helicopter can also accommodates six "real" passenger seats, offering more creature comfort compared with the supposed six seats in the legacy AS 350s. It has newer energy-absorbing seats, better-looking interior layout, etc... And the H130 T2 really comforted our choice with its built-in air conditioning system, a real plus in this tropical zone, and not only for our passengers! On top of that, the external load increase has considerably improved our sling work capability, enabling us of offer a wider range of missions to face our competitors still flying older AS 350 B3s." And from the passengers' point of view, feedbacks are very positive too. Besides its large windows offerings unequaled visibility to enjoy the island's treasures, the H130 is a fantastic "jack-of-all-trade" aircraft, a true "Swiss knife" presenting a perfectly balanced combination of ergonomics, design and state-of-the-art technologies for the tourist market. "It must be the best mix of comfort, flexibility and safety available to fully enjoy the amazing sceneries of La Réunion."

New additions to the fleet are the latest H120s, two being in service since September 2017 to broaden the company's response to private demands on Mauritius and Saint-Martin. "This new rotorcraft is well suited to this charter market where we usually transport less than four passengers. Besides, the H120 must be the quietest rotorcraft in the Airbus range, which is a very interesting quality when you have to land near hotels on Mauritius. Lastly, the short distances of transfer flights are totally consistent with the performances of this model."



Modernisation de la flotte

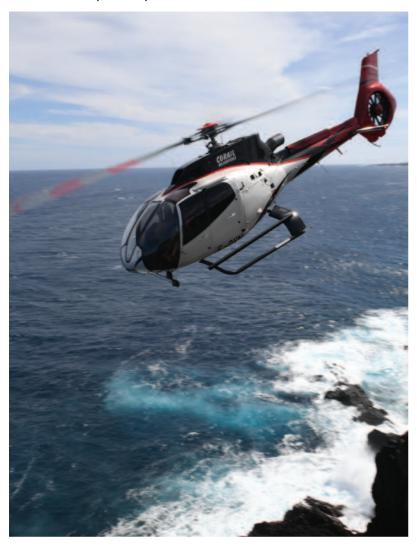
La flotte a doublé en l'espace de sept ans et l'arrivée de machines modernes et fortement orientées vers le tourisme a

permis d'accompagner cette transition particulièrement appréciée de la clientèle. Principalement utilisatrice la gamme Ecureuil, Corail a jeté son dévolu sur le H130 pour trois raisons principales : 1) une visibilité sans équivalent pour les vols panoramiques, 2) un niveau sonore des plus faibles, et même 8,5 dB en dessous de la norme OACI, un atout majeur pour un territoire dont le Parc National couvre 65% de la superficie, et 3) un niveau de sécurité optimum apporté par les technologies récentes en termes de régulation électronique, avec les FADEC nouvelle génération, ou encore le Fenestron.

« Mais on peut ajouter à cela sa capacité de six « vraies » places passagers, ce qui augmente le confort de nos passagers (comparé à la versions six places-passagers sur AS-350...), l'évolution des sièges à haute absorption d'énergie, l'esthétique intérieur améliorée, etc... Et le H130 T2 a encore conforté notre choix avec sa climatisation de série qui est un réel avantage sous nos latitudes - et pas seulement pour les passagers ! De plus, l'augmentation d'emport de charge externe a considérablement amélioré nos activités de travail à l'élingue en pouvant répondre à de nouvelles demandes, tout en faisant face à la concurrence exploitant essentiellement des AS 350 B3 pour le levage. » Et côté passager, les retours sont très positifs. Outre une visibilité sans équivalent sur le marché pour profiter des richesses de l'ile, le H130 est un bijou de polyvalence, un véritable « couteau suisse » qui offre un parfait équilibre d'ergonomie, d'esthétique et de technologie pleinement adapté à la clientèle touristique. « C'est sans doute la meilleures alternative ergonomie/polyvalence/sécurité à ce jour pour proposer la découverte d'un paysage comme celui de la Réunion. »



Autre addition récente, les deux H120 entrés en service en septembre 2017 permettent encore plus d'optimiser la réponse aux demandes « privatives » des bases de Maurice et Saint-Martin : « Cette machine est parfaitement adaptée à ce marché où il y a rarement plus de quatre passagers. De plus, elle est sans doute l'une des plus silencieuses de la gamme Airbus, ce qui est un atout majeur pour se poser dans les hôtels sur l'ile Maurice. Egalement, nos faibles distances de transfert permettre une exploitation cohérente avec les performances de cette machine. »



Flying in Paradise

Pilots also are quite happy with these new aircraft, they enjoy every minute of each flight, and not only because of the built-in AC in the H130 T2:"I have

worked as an aircraft mechanics for more than a decade and I had the opportunity to travel around. I started to fly as a pilot when I settled at La Réunion, so I feel like starting my pilot's life with dessert... There is always something special in a sightseeing flight making it unique.

During charter flights also we try to discover extraordinary spots on the volcanic island! No matter how beautiful the scenery may be, this is a territory unfriendly for helicopters, but we always keep in mind that we are very lucky to fly over this exceptional landscape."

Public transport regulations are continuously changing for rotorcrafts but this is not a concern at Corail Hélicoptères who operate latest generation single-engine helicopters: "Of course, we strictly abide to the regulations in force, so flying with single-engine aircraft is not a problem in La Réunion. Considering the current level of technologies, a mechanical issue is a very remote possibility and the pilot has become the weakest part of the machine. So we train harder for emergencies, which is a good thing in itself. But the new regulations are getting more and more complicated to



adhere to... Real improvements are coming from the manufacturers and we sometimes have a hard time understanding what French or European laws really aim at. It feels like administrations don't really care that they're actually making things harder for businesses, and they don't focus on passing useful legal improvements... I am fully confident with single-engine aircraft but I always keep in mind that I am the weakest part."



Voler au Paradis

Les pilotes ne sont pas en reste car, en sus de l'air conditionné de série arrivé avec les H130 T2, ils goutent leur plaisir à chaque vol : « Ayant été mécanicien hélico pendant un peu plus de dix ans,

j'ai eu l'opportunité de voyager un peu. Mais comme pilote, j'ai réellement commencé à voler sur l'ile de la Réunion et je me dis parfois que je commence ma carrière par le dessert... On arrive toujours à trouver une petite particularité à un vol panoramique qui le rend unique. Et pendant les activités de TA, j'essaye de profiter au maximum de chaque mission qui m'emmène parfois dans des endroits assez insolites de l'ile! Même il faut toujours garder à l'esprit qu'aussi beau soit-il, ce paysage reste hostile pour le vol en hélico, c'est une réelle chance de pouvoir voler dans cette diversité de nature exceptionnelle. »

On peut se poser la question de l'évolution de la réglementation relative au transport public par hélicoptères quand on dispose d'une flotte récente d'hélicoptères monomoteurs, mais il n'y a pas d'inquiétudes chez Corail Hélicoptères : « Bien évidemment, nous respectons la réglementation en vigueur, laquelle nous autorise bien sûr à voler en monomoteur dans un environnement comme la Réunion. Au vu des technologies actuelles, la panne moteur reste une probabilité d'accident assez faible, surtout au regard d'autres facteurs bien plus « fragiles » comme le pilote lui-même, par exemple. Malgré cela, les entrainements à la panne sont de plus en plus renforcés, ce qui en soit est une bonne chose. Mais la règlementation hélico est en perpétuelle évolution



et s'avère de plus en plus difficile à suivre.... Les vrais changements sont notables chez les constructeurs, mais nous avons parfois des difficultés à comprendre certaines évolutions règlementaires, européennes ou « franco-française », de la part d'une administration qui a bien du mal à prendre en compte les contraintes des exploitants et à définir les réelles améliorations qui devraient être faites... Je vole en monomoteur en toute confiance mais je garde toujours à l'esprit que la pièce la plus critique, c'est moi. »



State-of-the-art systems

With its four bases and ten helicopters, Corail Hélicoptères is a developing company about to take

full advantage of its latest purchases to optimize its activity.

The coming months will see its staffs focus on launching the first commercial season at Mauritius, while still performing the scenic flights over the fantastic scenery of the National Park in La Réunion. "Managing four stations on three islands will keep us very busy in the coming years! But maybe we'll start working on new projects in the future. Our idea is to keep the company moving ahead."

Not only was Corail Hélicoptères the first French customer to order H130s, it also became the launching customer of the Fleet Keeper maintenance application. This tool, validated by the French civil aviation authority DGAC, has been designed for web and mobile devices to replace all paper-based technical logbooks, providing pilots and mechanics a real-time access to flight logs and technical events. This enables them to up- and download flight data into a secured cloud accessible by laptops, tablets and/or PCs.

Aimed at simplifying maintenance, this application is fully HCare-compatible for the whole range of Airbus rotorcrafts.

Corail Hélicoptères is definitely a modern and dynamic company capable of fulfilling a wide range of missions, with helicopters perfectly tailored to match the market requirements for its four island bases.

A la pointe de la technologie

Avec quatre sites en pleine activité et dix voilures tournantes, Corail Hélicoptères est une société en devenir

qui va profiter de ses dernières acquisitions pour optimiser ses services. Les mois qui viennent vont voir l'entreprise se concentrer sur le lancement de la première saison de la base mauricienne, tout en assurant les prestations de base que sont les vols panoramiques sur fond de décors uniques du Parc National de la Réunion.

« La gestion de quatre bases sur trois iles a de quoi nous occuper encore quelques temps ! Mais peut-être que dans les années à venir, de nouveaux projets verront le jour. L'idée est de garder la compagnie en perpétuel développement. »

Pour preuve, en sus d'avoir été le premier client français du H130, Corail Hélicoptères est également le premier client au monde du système Fleet Keeper pour le suivi de maintenance. Cet outil, développé pour l'internet et les applications mobiles et agréé par la DGAC, permettra désormais de remplacer toute la documentation technique papier en permettant aux pilotes et aux mécaniciens d'enregistrer les rapports de vol, d'assurer un suivi des événements techniques et de transférer les données en temps réels sur un cloud par le biais des applications. Destiné à simplifier le suivi de la maintenance, cet outil est par ailleurs compatible pour toute la gamme Airbus via le portail HCare du constructeur. Corail Hélicoptères est donc une société moderne et dynamique qui peut couvrir un large éventail de missions grâce à ses machines parfaitement adaptée à son marché et ses quatre bases insulaires.

FORMATION STAGE QT









Helitech 2017: an air of optimism...

The 2017 Helitech trade show took place in London amidst a relatively optimistic climate. Is recovery finally in sight for the helicopter industry after several years of dismal performance?

Since the collapse in the price of oil in 2014, the state of the oil sector has frankly not improved. However its downturn has stabilized which in recent times is seen as good news. Has demand bottomed out? Are oil companies continuing to downgrade their ambitions and investments in terms of exploration to a level so low that it is now difficult for them to slash costs at this level? Given how the world works, the need for oil remains such that platforms stay in service, which therefore boosts the need for helicopters.



helitech[®] international

Helitech 2017:

comme un léger parfum d'optimisme...

Le salon Helitech 2017 s'est tenu à Londres dans un climat de léger optimisme.

Le monde de l'hélicoptère repartirait-il enfin de l'avant après plusieurs années de vaches maigres ?

Depuis l'effondrement du prix du pétrole en 2014, la situation du secteur pétrolier ne s'est pas franchement améliorée. Mais au moins a-t-elle cessé de se dégrader, ce qui, par les temps qui courent, est vécu comme une bonne nouvelle. Serait-on arrivé à un niveau plancher de la demande ?

Toujours est-il que les compagnies pétrolières ont réduit leurs ambitions et leurs investissements en matière de prospection à un niveau si bas qu'il leur est à présent difficile de tailler dans les coûts à ce niveau là. Et le monde étant le monde, le besoin en carburant reste tel que l'exploitation des plateformes en service se poursuit, ce qui continue donc de nourrir le besoin en hélicoptères.

Par Frédéric Lert © F.Lert



THE CONFRONTATION EMERGES IN THE "SUPER MEDIUM" SECTOR SUPPORTED BY THE WITHDRAWAL OF THE SUPER PUMA FAMILY SINCE THE ACCIDENT IN APRIL 2016 IN NORWAY. THE VOID LEFT BY THE SUPER PUMA REFLECTS THE CURRENT EMMRONMENT WHICH ULTIMATELY FAVORS AIRCRAFT WITH EQUIVALENT ENDURANCE BUT A SLIGHTLY SMALLER PAYLOAD AND MUCH LOWER IMPLEMENTATION COSTS. THIS LOW LEVEL HOPED AND FORESEEN BY ALL HELICOPTER MANUFACTURERS IS ALSO ANALYZED BY AIRBUS HELICOPTERS IN ITS MARKET FORECASTS, REVEALING STRONGER DEMAND IN THE COMING 20 YEARS (SEE PAGES 38).

WITH THE FREEFALL OVER, IS IT TIME TO REBOUND? IT IS NOT AS SIMPLE, SINCE HELICOPTER MANUFACTURERS UNANIMOUSLY AGREE THAT RECOVERY WILL BE GRADUAL AND WILL FIRST BE CHARACTERIZED BY BRINGING SUPERNUMERARY AIRCRAFT BACK INTO SERVICE. WHILE NEW SALES WILL HAVE TO WAIT A LITTLE LONGER...

HELITECH 2017 THAT JUST ENDED AT LONDON'S EXCEL CENTER WAS INTENDED AS A "RECOVERY TRADE SHOW". HOWEVER, WE WILL HAVE TO WAIT UNTIL HELI EXPO IN LAS VEGAS NEXT YEAR TO BE FULLY CONVINCED AND SEE WHAT THE SALES FIGURES REVEAL. WITH ITS 200 EXHIBITORS, A DOZEN STATIC DISPLAYS AND RELATIVELY FEW ANNOUNCEMENTS, HELITECH DOES NOT HAVE THE CRITICAL MASS TO SERVE AS AN EFFECTIVE MARKET INDICATOR.

MANY EXHIBITORS NO LONGER SEE THE INTEREST IN REDUNDANT COMMERCIAL EVENTS, WHICH PROVE TOO NUMEROUS AND TOO COSTLY. WHILE HELICOPTER MANUFACTURERS STRUGGLE TO EXIST AND SHINE, THEY ARE HOWEVER NOT ALONE. IN THE WORLD OF DARWIN, THE ORGANIZERS OF TRADE SHOWS ALSO COMPETE IN THE "STRUGGLE FOR LIFE"....

CE NIVEAU PLANCHER ESPÉRÉ ET ENTREVU PAR TOUS LES HÉLICOPTÉRISTES EST CELUI ÉGALEMENT ANALYSÉ PAR AIRBUS HELICOPTERS DANS SES PRÉVISIONS DE MARCHÉ, QUI FONT APPARAÎTRE UN RELÈVEMENT DE LA DEMANDE POUR LES VINGT ANS À VENIR (VOIR DANS LES PAGES 38 DE CE NUMÉRO).

LA DESCENTE AUX ENFERS ÉTANT ARRÊTÉE, SERAIT-IL TEMPS DE REMONTER ? CE N'EST PAS AUSSI SIMPLE, CAR L'UNANIMITÉ EST ÉGALEMENT DE MISE CHEZ LES HÉLICOPTÉRISTES POUR AVERTIR QUE LA REPRISE SERA PROGRESSIVE ET SE TRADUIRA EN PREMIER LIEU PAR LA REMISE EN ROUTE DES APPAREILS SURNUMÉRAIRES. POUR LES VENTES NOUVELLES, IL FAUDRA ATTENDRE UN PEU PLUS LONGTEMPS...

HELITECH 2017 QUI VIENT DE FERMER SES PORTES AU CENTRE D'EXPOSITION EXCEL DE LONDRES, S'EST VOULU « SALON DE LA REPRISE ». SANS DOUTE FAUDRA-T-IL ATTENDRE HELI EXPO À LAS VEGAS L'AN PROCHAIN POUR EN ÊTRE PLEINEMENT CONVAINCU. PARCE QU'IL FAUDRA ATTENDRE QUE LES CHIFFRES DE VENTE S'AFFIRMENT. ET PARCE QU'AVEC SES 200 EXPOSANTS, SA DIZAINE D'APPAREILS EXPOSÉS ET SES MAIGRES ANNONCES, HELITECH N'A SANS DOUTE PAS LA MASSE CRITIQUE POUR SERVIR DE BAROMÈTRE EFFICACE.

Nombreux sont les exposants doutant d'ailleurs de l'intérêt de manifestations commerciales redondantes, parce que trop nombreuses et trop coûteuses. Si les hélicoptéristes luttent pour exister et se faire une place au soleil, ils ne sont donc pas les seuls. Au pays de Darwin, les organisateurs de salons sont eux aussi dans une logique de « struggle for life »...





Safran steals the spotlight

Safran's announcement was the major highlight of the trade show: Safran Helicopter Engines announced the launch of the Aneto, a new-generation engine in the 2500-3000 shp category. The French engine maker stated a 25% gain compared with existing engines on the power/mass or power/volume ratio, according to applications.

The Aneto will first be mounted on the Leonardo AW189K which took its first flight equipped with the new engines in March 2017 and is expected to enter into service by the end of 2018. This major announcement is important for two reasons: first because Safran is expanding its high-power range with this emerging family that will be upgraded over the coming years.

Secondly because it is a new and significant partnership between Safran Helicopter Engines and Leonardo. Helicopter Industry will cover the Aneto program in detail in its next edition in an interview with Florent Chauvancy, its program director.

Safran fait le show

Ce fut l'annonce majeure du salon : Safran Helicopter Engines a annoncé le lancement de l'Aneto, une turbine de nouvelle génération dans la catégorie des 2500-3000 cv. Le motoriste français revendique un gain de 25% par rapport aux moteurs existant sur le ration puissance/masse ou puissance/volume, suivant les applications.

L'Aneto sera en premier lieu monté sur l'AW189K de Leonardo qui a volé pour la première fois équipé des nouvelles turbines en mars 2017 et devrait entrer en service fin 2018. C'est une annonce majeure à double titre : d'abord parce que Safran étend sa gamme vers les fortes puissance avec cette famille naissante qui sera appelée à évoluer dans les années à venir.

Ensuite parce qu'il s'agit d'un mariage neuf et lourd de sens entre Safran Helicopter Engines et Leonardo. Helicopter Industry reviendra en détail dans son prochain numéro sur le programme Aneto, avec une interview du chef de programme Florent Chauvancy.

Dart continues to innovate

The Canadian equipment manufacturer presented at its stand its flotation kit integrating a liferaft that has just received EASA and FAA certification for the H145 T2. The raft is positioned outside the cabin which frees up space and accelerates its deployment thereby increasing the safety level. Eight systems have already been sold in Europe and deliveries have just begun. DART is also offering a retrofit of the AW139, moving the liferaft from the pod to the rear part of the float system. A modification that will reduce the size of the pods and therefore reduce the helicopter's mass and drag.

Also present at the DART stand, a safety net for the AW139 cargo hold offering easier and safer use. The equipment is EASA, FAA and Transport Canada certified. The equipment manufacturer also presented for the first time the series model of its exterior transport basket designed for the Robinson R66.

Dart continue d'innover

L'équipementier canadien présentait sur son stand son kit de flottabilité intégrant un radeau de survie qui vient d'être certifié EASA et FAA pour le H145 T2. Le positionnement du radeau à l'extérieur de la cabine libère de la place et accélère sa mise en œuvre et donc augmente le niveau de sécurité. Huit systèmes ont déjà été vendus en Europe et les livraisons commencent tout juste.

DART propose également le rétrofit des AW139 avec le déplacement du radeau de survie du ballonnet vers l'élément arrière de la flottabilité de secours. Une modification qui va permettre de réduire la taille des ballonnets et donc de réduire la masse et la trainée de l'hélicoptère.

Egalement présent sur le stand DART, un filet de sécurité pour la soute de l'AW139 offrant une plus grande facilité et sécurité d'utilisation. L'équipement est certifié EASA, FAA et Transport Canada. L'équipementier présentait enfin pour la première fois le modèle de série de son panier de transport extérieur concu pour le Robinson R66.





Airtelis tries to increase visibility

Airtelis, RTE group subsidiary, was present at the show to increase its visibility with operators outside of France. The French company is specialized in mounting, assembly and maintenance as well as electrical network surveillance. It uses a fleet of Ecureuil B3, H135 and H225. It also provides services including leasing, maintenance and storage. Based in Avignon, in the south of France, it currently stores around 20 Super Puma for the CHC company. The aircraft were conditioned and mothballed for a long-term hiatus. Airtelis' documentary

.

and technical expertise will also be applied when it comes time to prepare these aircraft for their return to service.

Airtelis also made Helitech 2017 headlines by announcing with Airbus Helicopters the purchase of an H215 along with two options. These powerful and reliable aircraft will be used for operations such as tower lifting, unwinding electrical cables, etc. They will also participate in the nuclear rapid reaction force: an Airtelis specialty as its air resources may be quickly mobilized to respond to an emergency situation in a nuclear power plant.

Airtelis veut se faire connaître

Airtelis, filiale du groupe RTE, était présent sur le salon pour mieux se faire connaître des opérateurs en dehors de la France. La société française est spécialiste du montage, de l'assemblage et de l'entretien ainsi que de la surveillance des réseaux électriques. Elle utilise pour cela une flotte d'Ecureuil B3, de H135 et de H225. Elle propose également ses services de location, de maintenance mais aussi de stockage. Sa base d'Avignon, dans le sud de la France, abrite à ce jour une vingtaine de Super Puma de la société CHC. Les appareils ont été conditionnés et placés sous cocon pour une interruption d'activité de longue durée. L'expertise documentaire et technique d'Airtelis sera également mise à contribution quand il faudra préparer la remise en service de ces appareils.

Airtelis a également fait l'actualité d'Helitech 2017 en annonçant avec Airbus Helicopters l'achat d'un H215 assorti de deux options. Ces appareils, puissants et fiables, seront utilisés pour les opérations de levage de pylône, de déroulage de câbles électriques etc. Ils participeront également à la force d'action rapide nucléaire : une spécificité d'Airtelis dont les moyens aériens peuvent être mobilisés très rapidement pour répondre à une situation d'urgence dans une centrale nucléaire.



Swiss Rotor Solutions plays up transparency

The Ecureuil by Mont Blanc Hélicoptères, with its flamboyant decoration by Romain Hugault, was equipped with the Maximum Pilot View Kit (MPVK) for the trade show, developed by Swiss Rotor Solutions. It is a door fitted on the front right that is entirely transparent and curved to maximize the vertical visibility from the aircraft even when wearing a flight helmet.

This door is completed with a floor modification with the addition of a glass section enhancing the downward vision. This equipment results in a ten-fold increase in the visible ground zone from the pilot's position. The resulting safety increase was highly rated by insurance companies which announced a substantial reduction in the amount of premiums for aircraft fitted with this equipment.

Eleven aircraft were fitted and 19 remain to be delivered, Swiss Rotor Solutions has announced the sale of 30 kits in Latvia, Sweden, Norway, Austria, Switzerland, France and Japan.

The modification requires around 100 work hours and may be installed in any Part 145-approved workshop. Swiss Rotor Solutions announced that it was currently working on a modification of left doors at the request of the Los Angeles Police Department.

Swiss Rotor Solutions joue la transparence

L'Ecureuil de Chamonix Mont Blanc Hélicoptères, à la décoration flamboyante signée Romain Hugault, portait sur le salon le kit de visibilité maximale (Maximum Pilot View Kit, ou MPVK) développé par le bureau d'études Swiss Rotor Solutions. Il s'agit d'une portière en place avant droite entièrement transparente et bombée pour permettre une vision totale à la verticale de l'appareil, y compris pour le porteur d'un casque de vol. Cette portière est complétée par une modification du plancher avec l'ajout d'une partie vitrée complétant la vision vers le bas.

Cet aménagement se traduit par la multiplication par dix de la zone visible au sol depuis la position du pilote. L'augmentation de la sécurité qui en résulte a été bien notée par les compagnies d'assurance qui annonce une baisse significative du montant des primes pour les appareils équipés.

Onze appareils ont été modifiés de la sorte et 19 autres restent à livrer, Swiss Rotor Solutions annonçant pour l'instant la vente de 30 kits en Lettonie, Suède, Norvège, Autriche, Suisse, France et Japon. La modification exige une centaine d'heures de travail pouvant être réalisées dans n'importe quel atelier agréé Part 145. Swiss Rotor Solutions annonce travailler à présent sur une modification des portes gauches, à la demande du Los Angeles Police Department.



Leonardo launches the AW189K

Leonardo lance l'AW189K

L'hélicoptériste transalpin exposait sur son stand le premier AW169 en configuration EMS reçu par le Essex & Herts Air Ambulance service.

Il annonçait par ailleurs la vente de deux A169 à l'opérateur danois Uni Fly. Les appareils seront utilisés pour les missions de maintenance des champs d'éoliennes en mer du Nord. Il s'agit de la première vente d'un AW169 au Danemark. Leonardo a révélé également la vente de deux AW139 a des clients britanniques pour les missions de transport corporate et VIP. Mais la grande annonce, en lien avec celle de Safran Helicopter Engines, concernait le lancement de la nouvelle version de l'AW189 motorisé par l'Apeto.

Baptisé AW189K, l'appareil devrait recevoir sa certification EASA en fin d'année 2018. Leonardo dit de l'AW189K qu'il s'agit d'un complément et non pas d'un remplaçant de l'actuel AW189. La motorisation plus puissante lui offrira de nouvelles applications. Avec des moteurs « ITAR Free » français, ce sont également de nouvelles opportunité sur le marché mondial qui s'offriraient si une version militaire devait voir le jour dans les années à venir, ce qui reste fort probable.

The Italian helicopter manufacturer presented at its stand the first AW169 in EMS configuration received by Essex & Herts Air Ambulance service. It also announced the sale of two A169 to the Danish operator Uni Fly. The aircraft will be used for maintenance missions for wind farms in the North Sea. It is the first sale of an AW169 in Denmark. Leonardo also revealed the sale of two AW139 to UK clients for corporate and VIP transport missions.

However the major announcement, along with Safran Helicopter Engines, concerned the launch of the new version of the AW189 with Aneto engines. Named the AW189K, the aircraft is expected to receive its EASA certification by the end of 2018. Leonardo stated that the AW189K is an addition and not a replacement of the current AW189. The more powerful engines will allow for new applications. With "ITAR Free" French engines, there is also new opportunities on the global market that could arise if a military version comes to light in the coming years, which remains highly likely.



Bell targets Switzerland

Bell announced the sale of a Bell 429 to the Swiss operator Air Zermatt. The aircraft will be configured for EMS and SAR missions both day and night. Air Zermatt already operates a first aircraft of this type.

The delivery of this aircraft next spring will coincide with celebrations of the company's 50-year anniversary.

Bell vise la Suisse

Bell annonce la vente d'un Bell 429 à l'opérateur suisse Air Zermatt. L'appareil sera configuré pour les missions EMS et SAR, de jour comme de nuit. Air Zermatt exploitait déjà un premier appareil de ce type.

La livraison de l'appareil au printemps prochain coïncidera avec les célébrations des cinquante ans de l'entreprise.

Waypoint Leasing expresses its trust

The leasing company expressed its trust in the H225 in London by displaying the aircraft implemented by the German operator Global Helicopter Service. GHS has leased the aircraft since early 2017 and is available for aerial operations and humanitarian support missions. It is the first public display of the aircraft at a trade show since the accident in Norway last April.

Waypoint Leasing affiche sa confiance

Le loueur affichait sa confiance dans le H225 en faisant venir à Londres un exemplaire de l'appareil mis en œuvre par l'opérateur allemand Global Helicopter Service. GHS loue l'appareil depuis le début de l'année 2017 et le propose dans les missions de travail aérien et de support des opérations humanitaires. Il s'agissait de la première présentation publique dans un salon de l'appareil depuis l'accident d'avril dernier en Norvège.







Airbus Helicopters racks up contracts

Airbus Helicopters took advantage of the trade show to hand over to Midlands Air Ambulance its first H145. The aircraft that was displayed at the helicopter manufacturer's stand will be added to the current fleet of three EC135. The aircraft, equipped with the Helionix avionics suite, will be personalized with EMS mission equipment and will be implemented by Babcock Mission Critical Services (MCS). The trade show was also the occasion to announce the sale of three H215 (one firm and two options) to the operator Airtelis.

These aircraft will be added to its current fleet of two H225 and will be used for missions including aerial operations, lifting, tower installations, cable unwinding, mounting of electrical lines, maintenance, etc.

The Franco-German helicopter manufacturer also announced the EASA certification of the automatic approach equipment for the H175 on Rig'Fly oil platforms. This system is already certified for the H225 family.

Airbus Helicopters engrange les contrats

Airbus Helicopters a profité du salon pour remettre à Midlands Air Ambulance son premier H145. L'appareil, qui était exposé sur le stand de l'hélicoptériste, vient s'ajouter à la flotte actuelle de trois EC135. L'appareil, équipé de la suite avionique Helionix, sera personnalisé avec un équipement de mission EMS et il sera mis en œuvre par Babcock Mission Critical Services (MCS). Le salon a également été l'occasion d'annoncer la vente de trois H215 (un ferme et deux options) à l'opérateur Airtelis.

Ces appareils viendront s'ajouter à la flotte actuelle de deux H225 et ils seront utilisés pour les missions de travail aérien, levage, installation de pylônes, déroulage de câble, montages de lignes électriques, maintenance, etc. L'hélicoptériste franco-allemand a par ailleurs annoncé la certification AESA sur le H175 de son équipement d'approche automatique sur plateformes pétrolières Rig'Fly. Ce système est déjà certifié sur la famille H225.

Rockwell Collins plays the retrofit card

Rockwell presented for the first time to its potential clients its Helisure cockpit display system (CDS) which features several multi-function screens. Initially developed for the Chinese AC312, the Helisure is now available as a retrofit for all light single-engine aircraft.

To remain light-weight and a good deal, Rockwell Collins opted for a non-tactile solution while remaining innovative since each 6x8 inch screen integrates calculator systems.

The screen offer several options: Primary Flight Display (PFD), digital map, as well as terrain synthetic vision with the HTAWS Helicopter Terrain Awareness System function with a representation of the surrounding terrain and ground proximity alerts.

Rockwell Collins joue la carte du retrofit

Rockwell présentait pour la première fois à ses clients potentiels son offre Helisure cockpit display system (CDS) faisant appel à plusieurs écrans multifonctions.

Développée initialement pour l'AC312 chinois, l'offre Helisure est à présent offerte en rétrofit sur tous les appareils monoturbines légers. Pour faire léger et bon marché, Rockwell Collins a opté pour une solution non tactile mais pourtant innovante, puisque chaque écran 6 x 8 pouces intègre la partie calculateur.

Les écrans offrent plusieurs possibilités d'utilisation : Primary Flight Display (PFD), carte numérique, mais aussi vision synthétique du terrain avec la fonction (HTAWS Helicopter Terrain Awareness System) avec une représentation du relief relatif et des alertes de proximité du sol.







TERM...

This wave of optimism came about from the 27% rise in civil sales (in number of aircraft ordered) recorded by Airbus Helicopters in the first half of 2017. The light models - H125, H135 and H145 - generated the bulk of sales. This upbeat figure is further supported by the overall situation of the helicopter market of over two tonnes that is up 3% from 2016, all OEM combined. While growth is modest it shows that at least the downturn reported over the past few years is finally at an end.

According to David Prevor, Airbus Helicopters marketing director, the company foresees market stability in 2017 and expects a stark recovery in 2018. Over the long term, in other words in the next 20 years, Airbus Helicopters forecasts a global market of \$370 billion for turbine helicopters on the civil and parapublic market. An amount that breaks down as follows: x125 billion for aircraft and €245 billion for maintenance (including €155 billion for parts and equipment and ¤90 billion for customer service).

And more good news, the Franco-German helicopter manufacturer has claimed the highest spot on the podium with 56% market share on the civil and parapublic market. Airbus Helicopters performed this considerable feat over the past four years by maintaining a relatively stable sales volume despite the contracting market, falling from 782 aircraft in 2013 to 570 in 2016. Mechanically, Airbus' market share increased from 43% to 56%. This domination however does not span across the board: performance is outstanding in the single and light twin-engine categories, where the helicopter manufacturer claims a little over two-thirds of sales for 2016. >

APRÈS PLUSIEURS ANNÉES DE VACHES MAIGRES, LE BOUT DU TUNNEL EST-IL EN VUE SUR LE MARCHÉ DES HÉLICOPTÈRES CIVILS ? Pour Airbus Helicopters c'est clair : le marché va poursuivre SA CROISSANCE SUR LE LONG TERME...

Point de départ de cette bouffée d'optimisme, la hausse de 27 % des ventes civiles (en nombre d'appareils commandés) enregistrée par Airbus Helicopters au premier semestre de 2017. Les modèles légers - H125, H135 et H145 - ont assuré l'essentiel des ventes. Ce bon chiffre est de plus étayé par la situation générale du marché des hélicoptères de plus de deux tonnes qui affiche un petit + 3 % par rapport à 2016, tous constructeurs (OEM) confondus.

La progression est modeste, mais elle montrerait au moins que l'érosion enregistrée ces dernières années est arrivée à son terme.

Par la voix de David Prevor, son directeur du marketing, Airbus Helicopters parle de stabilité du marché pour 2017 et anticipe une franche remontée en 2018. A plus long terme, c'est-à-dire pour les vingt ans à venir, le constructeur table sur un marché global de 370 Md\$ pour les hélicoptères à turbine sur les marchés civil et parapublic. Un chiffre qui se décompose de la manière suivante : 125 Md€ pour les appareils et 245 Md€ pour l'entretien (dont 155 Md pour les pièces et les équipements, et 90 Md pour les services au client). Une bonne nouvelle ne venant jamais seule, l'hélicoptériste franco-allemand revendique plus que jamais la plus haute marche du podium avec 56 % de part de marché sur le civil et le parapublic. >



The success story also carries over to the "super medium" category, where Airbus reported 67% for the H175. However, the competition is not yet up and running in this sector. We will need to wait a few years for the numbers to come in to confirm the truth about this domination. Airbus is however nearly inexistent in the "medium" category where the Dauphin family has been pummeled by the competition. The sale and entry into service of the H160 is eagerly awaited from Airbus to restore the balance.

Airbus Helicopters bases its forecasts on the flagrant lack of equipment in certain parts of the world, namely China and India. In 2016, these two countries respectively held first and third place on the global economic podium, with the United States coming in second. In 20 years, India will have taken over second place, with the United States falling back one spot and Indonesia coming in fourth. And yet, China, India and even less so Indonesia currently appear in the top 10 countries that use helicopters. Substantial markets still remain to be tapped and satisfied, which appears to have begun with China. Long awaited, the awakening of the giant is at last underway. The Chinese fleet of civil helicopters grew 2.7x in five years. And last year with around one hundred aircraft ordered, China became the world's top buyer. Knocking the United States from top spot!

Another reason for Airbus Helicopters' optimism, the growth in economic and social activities associated with helicopters: police missions, medical evacuations, etc. Very few countries are currently equipped to handle these needs and considerable markets remain to be conquered.

The use of helicopters in the exploitation of natural resources also remains a solid and long-term partnership. David Prevor explained for example that it takes on average one helicopter to build and maintain 80 wind turbines. And over 10,000 power-generating wind turbines will be built in the coming two decades! >

➤Le tour de force d'Airbus Helicopters a été, au cours des quatre dernières années, de garder un volume de ventes relativement stable dans un marché qui se contractait et passait de 782 appareils en 2013 à 570 en 2016.

Mécaniquement, la part de marché d'Airbus augmentait quant à elle de 43 à 56 %. Cette domination n'est toutefois pas uniforme : elle est éclatante dans la catégorie des monoturbines et biturbines légers, où l'hélicoptériste revendique un peu plus des deux tiers des ventes pour 2016. La réussite est la même pour les « super intermédiaires », Airbus revendiquant 67 % pour le H175. Mais la compétition n'est pas encore en ordre de marche sur ce secteur. Il faudra attendre quelques années pour que les chiffres se figent et confirment ou pas une domination. Airbus est en revanche presque inexistant dans la catégorie des « medium » où la famille Dauphin s'est fait laminer par la concurrence. On attend avec impatience à Marignane la commercialisation et l'entrée en service du H160 pour rétablir l'équilibre.

Airbus Helicopters appuie ses prévisions sur le sous-équipement flagrant de certaines régions du monde, à commencer par la Chine et l'Inde. En 2016, ces deux pays occupaient respectivement la première et troisième place sur le podium économique mondial, les Etats-Unis se plaçant deuxièmes. Dans 20 ans, l'Inde aura pris cette deuxième place, les Etats-Unis reculeront encore d'une place et l'Indonésie prendra la quatrième. Or ni la Chine, ni l'Inde et encore moins l'Indonésie, ne figurent aujourd'hui en tête de liste des pays utilisateurs d'hélicoptères. Des marchés entiers et considérables restent donc à ouvrir et à satisfaire, ce qui semble d'ailleurs avoir enfin commencé avec la Chine. Longtemps attendu, le réveil du géant semble bien avoir lieu en ce moment. La flotte chinoise d'hélicoptères civils a été multipliée par 2,7 en cinq ans et l'an dernier, avec une centaine d'appareils commandés, la Chine a pris la première place des pays acheteurs. Devant les Etats-Unis!



➤ Airbus Helicopters therefore assesses the needs for the coming 20 years at nearly 22,000 aircraft (see table 1), i.e. a 50% increase of the global fleet over this period (22,000 equally combines the replacement of old aircraft and market growth). While this figure is impressive, it simply follows a trend that started in 1965. In 1975, there were 5,000 aircraft in service, then 10,000 in the 1980s, 15,000 in 1995, 25,000 today and logically over 35,000 in twenty years. In total, the relative share of the best-equipped regions today will gradually decline. The United States which currently represents 35% of the global fleet will only account for 27% in twenty years. Europe will drop from 30% to 23%. These regions will "only" see growth of 14% and 17% in the coming 20 years. The most spectacular movement will come from Asia which will climb from 16% to 27% of the global fleet, with expected growth of 157% over the next twenty years. ➤

329

➤ Autre motif d'optimisme pour Airbus Helicopters : le développement des activités économiques et sociales auxquelles est associé l'hélicoptère : missions de police, évacuation sanitaire, etc. Très peu de pays sont aujourd'hui équipés pour répondre à ces besoins et les marchés à conquérir sont, là aussi, considérables. L'association des voilures tournantes avec l'exploitation des ressources naturelles est également solide et pérenne. David Prevor explique, par exemple, qu'il faut compter en moyenne un hélicoptère pour la construction et l'entretien de 80 éoliennes. Or, ce ne sont pas moins de 10 000 moulins à vent électrogènes qui vont être construits dans les deux décennies à venir! ➤



➤ Airbus Helicopters readily acknowledges however that these figures remain uncertain, whether related to changes in commodity prices or the irruption of drones on the vertical flight market. Less expensive to purchase and operate, drones will certainly find their niche in police or surveillance missions to the detriment of helicopters. The economic impact of this slated (r)evolution is still hard to judge. In the same vein, a portion of helicopters sold in the coming years may be OPVs.

However, despite its investment in high-speed aircraft, Airbus Helicopters' sales forecasts do not yet present this aircraft category. Too soon according to the helicopter manufacturer, which explains that it first wants to position itself in order to offer a mature technology and performance level so that potential clients can imagine new uses.

BREAKDOWN OF SALES BY NEW AIRCRAFT FAMILY FOR THE 2017-2037 PERIOD, ALL OEM COMBINED

	Sales forecasts for 2017-2037	% in aircraft number	% in value
Single engine	10,949	50%	17%
Light twin engine	5,285	24%	24%
Medium	2,489	11%	21%
Super medium	1,916	9%	21%
Heavy	1,243	6%	17%

GEOGRAPHIC BREAKDOWN OF NEW AIRCRAFT SALES FOR THE 2017-2037 PERIOD, ALL OEM COMBINED

	Market in number of helicopters for 2017-2037	% in quantity
USA Canada	4,749	22%
Latin America	3,082	14%
Europe	3,942	18%
Africa and Middle East	2,492	11%
Asia Pacific	7,617	35%

➤ Airbus Helicopters évalue donc les besoins pour les 20 ans à venir à près de 22 000 appareils (voir tableau 1), soit une progression dans ce laps de temps de 50 % de la flotte mondiale (le chiffre de 22 000 combine, à parts sensiblement égales, le remplacement des appareils anciens et la progression du marché). Le chiffre est impressionnant, mais il ne fait que suivre en fait une courbe assez rectiligne qui trouve son point zéro en 1965. Puis ce sont 5 000 appareils en service en 1975, 10 000 au début des années 80, 15 000 en 1995, 25 000 aujourd'hui et donc plus de 35 000 dans vingt ans.

Sur ce total, la part relative des régions les mieux équipées aujourd'hui va progressivement se réduire. Les Etats-Unis, qui représentent à l'heure actuelle 35 % de la flotte mondiale, ne représenteront plus que 27 % dans vingt ans. L'Europe passera elle de 30 à 23 % ; avec, pour ces deux régions, une croissance de « seulement » 14 et 17 % pour les vingt ans à venir.

Le mouvement le plus spectaculaire viendra bien entendu de l'Asie, qui passera de 16 % à 27 % du parc mondial, avec une progression attendue de 157 % sur les vingt prochaines années.

Airbus Helicopters reconnaît toutefois que des incertitudes demeurent sur ces chiffres, qu'elles soient liées à l'évolution des cours des matières premières ou bien à l'irruption des drones sur le marché du vol vertical. Moins chers à l'achat et en opération, les drones trouveront certainement des débouchés dans les missions de police ou de surveillance, au détriment des hélicoptères. Les conséquences économiques de cette (r)évolution annoncée sont encore difficiles à évaluer.

Dans le même ordre d'idée, une partie des hélicoptères vendus dans les années à venir pourraient être des OPV (machines avec ou sans pilote à bord). A noter enfin que, malgré son investissement dans l'appareil à grande vitesse, les prévisions de ventes d'Airbus Helicopters ne font pas encore apparaître cette catégorie d'appareils. Trop tôt selon l'hélicoptériste, qui explique vouloir d'abord se mettre en position de proposer une technologie mature et niveau de performances afin que les clients potentiels puissent imaginer de nouveaux usages.

RÉPARTITION DES VENTES PAR FAMILLE DES APPAREILS NEUFS SUR LA PÉRIODE 2017-2037, TOUS OEM CONFONDUS

Prévisions de ventes pour 2017-2037 Monoturbines 10 949		% en nombre d'appareils	% en valeur	
Monoturbines	10 949	50 %	17 %	
Biturbines légers	5 285	24 %	24 %	
intermédiaires	2 489	11 %	21 %	
Super intermédiaires	1 916	9 %	21 %	
Lourds	1 243	6 %	17 %	

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES VENTES D'APPAREILS NEUFS SUR LA PÉRIODE 2017-2037, TOUS OEM CONFONDUS

Mar d'hélicoptères p	ché en nombre our 2017-2037	% en quantité
E-U et Canada	4 749	22 %
Amérique Latine	3 082	14 %
Europe	3 942	18 %
Afrique et Moyen-Orient	2 492	11 %
Asie-Pacifique	7 617	35 %







Despite the fact that since October 2014 European regulation has gradually prohibited flights over populated areas below a certain altitude by a single-engine helicopters for public transport operations, the consensus in Europe, "was never entirely agreed to on this matter". According to Dominique Orbec, president of the French Helicopter Union (*Union française de l'hélicoptère* - UFH) and board member of the European Helicopter Association (EHA), this allegation provided a starting point for a proposal that the EHA recently submitted to the European Aviation Safety Agency (EASA). The idea put forward by this proposal does not support a return to earlier measures back when everything, or just about, ranging from aerial work or personal transport used single-engine helicopters. The initiative aims to "enable smaller helicopter transport and aerial work companies operating over land to increase their service offerings, in other words to become local operators once again for their potential clients, on a regional or broader scale", stated France's EHA representative.

SINGLE-ENGINE AIRCRAFT AND ROTORCRAFT: TWO SEPARATE CASES

While it took time for the European Helicopter Association's initiative to mature into a proposal for the EASA to amend European regulation in favor of single-engine helicopters, from the outset the EASA "has shown itself to be open to the proposal", stated Dominique Orbec.

While the EASA confirms this, Eric Bennett, helicopter operations rulemaking officer for the agency states that rotorcraft as opposed to fixed-wing aircraft, "are only operated in visual flight, and mainly during the day instrument flight is only conducted with large machines, especially in the North Sea, which means that it is relatively marginal in relation to the volume of all fleets operated in Europe". In other words, the easing of regulation effective

since last winter for single-engine turboprops in commercial operations in IMC (Instrument Meteorological Conditions) and at night cannot be directly transposed to single-engine helicopters. However, this regulatory development applicable to certain aircraft "has provided leverage" for promoting dialog with the EASA on such helicopters, stated the EHA board member.

"The studies that led to tough operational restrictions for single-engine helicopters were based on debatable statistics, to the point where it is impossible to prove the greater danger of a single engine over a twin engine", he stated. Prior to adding, "a failure on a single engine is easier to manage than on a twin engine".



BIEN QUE LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE, DEPUIS LE MOIS D'OCTOBRE 2014, AIT PEU À PEU IMPOSÉ LE PRINCIPE DE L'INTERDICTION DU SURVOL DE ZONES HABITÉES EN-DECÀ D'UNE CERTAINE ALTITUDE PAR UN HÉLICOPTÈRE DE TRANSPORT PUBLIC MONOMOTEUR, LE CONSENSUS, EN EUROPE, « N'A JAMAIS ÉTÉ TOUT À FAIT OBTENU SUR CETTE QUESTION. »

Dans la bouche de Dominique Orbec, président de l'Union française de l'hélicoptère (UFH) et membre du comité de direction de L'ASSOCIATION EUROPÉENNE DE L'HÉLICOPTÈRE (EUROPEAN HELICOPTER ASSOCIATION, OU EHA), CETTE ALLÉGATION SERT DE POINT DE DÉPART À UNE PROPOSITION QUE L'EHA A RÉCEMMENT SOUMISE À L'AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE (ASEA). L'IDÉE PORTÉE PAR CETTE PROPOSITION NE CONSISTE CERTES PAS À REVENIR À DES DISPOSITIONS ANCIENNES DATANT DE L'ÉPOQUE OÙ TOUT, OU PRESQUE, SE FAISAIT AVEC DES HÉLICOPTÈRES MONOMOTEURS, QU'IL S'AGISSE DE TRAVAIL AÉRIEN OU DE TRANSPORT DE PERSONNES. EN REVANCHE, LA DÉMARCHE VISE À « PERMETTRE À DE PETITES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET DE TRAVAIL AÉRIEN PAR HÉLICOPTÈRE. QUI EXPLOITENT LEURS MACHINES AU-DESSUS DE LA TERRE FERME. D'AUGMENTER LEURS OFFRES DE SERVICE, AUTREMENT DIT DE REDEVENIR DES OPÉRATEURS DE PROXIMITÉ POUR TOUS LEURS CLIENTS POTENTIELS, À L'ÉCHELLE RÉGIONALE OU AU-DELÀ », PLAIDE LE REPRÉSENTANT FRANÇAIS DE L'EHA.

AVIONS ET HÉLICOPTÈRES MONOMOTEURS: DES CAS DISSOCIÉS

Si le souhait de l'Association européenne de l'hélicoptère de voir la réglementation européenne amendée au profit des hélicoptères monomoteurs a eu besoin d'un temps de maturation avant de prendre la forme d'une proposition destinée à l'AESA, ladite Agence européenne, d'emblée, « s'est montrée ouverte à la proposition », se réjouit Dominique Orbec.

Du côté de l'AESA, l'information est confirmée. Toutefois, Eric Bennett, chargé de la réglementation opérationnelle hélicoptère au sein de l'Agence, rappelle que les voilures tournantes, contrairement aux voilures fixes, « ne sont exploitées qu'en vol à vue, et principalement de jour – le vol aux instrument ne se pratique qu'avec de gros appareils, surtout en Mer du Nord, c'est-à-dire de façon assez marginale par rapport au volume de l'ensemble des flottes en exploitation en Europe. »

Autrement dit, l'assouplissement réglementaire dont bénéficient, depuis la fin de l'hiver dernier, les avions mono turbopropulseurs en exploitation commerciale en conditions IMC (Instrument Meteorological Conditions) et de nuit, ne saurait être transposé directement aux hélicoptères monomoteurs. Cependant, cette évolution réglementaire applicable à certains avions a « servi de levier » au moment d'entamer le dialogue avec l'AESA au sujet des hélicoptères précités, comme l'indique le membre du comité de direction de l'EHA. « Les études qui avaient conduit à de fortes restrictions opérationnelles pour les hélicosmonomoteurs étaient fondées sur des statistiques discutables, au point que l'on est incapable de prouver une dangerosité accrue du monomoteur par rapport au bimoteur », reprend-il, avant d'ajouter qu' « une panne, sur un monomoteur, est plus simple à gérer que sur un bimoteur. »



STUDY AND CONSULTATION

Without getting into another dispute between experts, the EASA has agreed to conduct a study and consult with member states in order to review the extent to which an easing of operating restrictions would be deemed acceptable and profitable to all stakeholders. More specifically, "if the decision to amend the current regulation is agreed, single-engine rotorcraft could once again take off and land in urban areas, since they would be authorized to fly over populated areas at low altitude for a short period of time", said Eric Bennett. However, he added "medical transport missions will likely be excluded from the scope of any amendment".

From a French perspective, this would mean that the Paris heliport (Issyles-Moulineaux) could, for example, once again receive single-engine helicopters for public transport operations. "In general, in European metropolitan areas, helicopters are directed to heliports which are often located near a body of water and where the problem of flying over populated areas does not arise, or at least not in the same way", stated Eric Bennett. When asked about the case of the United States, where single-engine helicopters are used more frequently including for emergency medical transport, the EASA officer stated that "the risk of an engine failure is taken



into account differently on the other side of the Atlantic. First of all, heliports for major agglomerations are insofar as possible located near a body of water. Secondly, this same risk is taken into consideration for helicopter trajectories, agreed in advance and generally follow the path of major roadways - large cities in the US are far less dense than in Europe. The risk is therefore not the same from one continent to the next, nor is the way it is integrated in the study. I should add that US authorities have a different opinion than us on the risk of engine failure, which they consider negligible in relation to the other sources of danger related to operating a helicopter, in particular human error."



RÉFLEXION ET CONSULTATIONS

Sans entrer dans une nouvelle querelle d'experts, ce que l'AESA se propose de mener à bien est donc un travail de réflexion et de consultation des Etats membres, lequel vise à étudier dans quelle mesure un allègement des restrictions d'exploitation serait jugé acceptable et profitable pour l'ensemble des parties. Concrètement, « si la décision d'amender la réglementation actuelle était prise, des appareils monomoteurs pourraient à nouveau décoller et se poser en milieu urbain, car ils seraient autorisés à survoler les zones habitées à basse altitude pendant un court laps de temps », résume Eric Bennett. Toutefois, il précise que « les missions de transport sanitaire seront probablement exclues du champ de l'éventuel amendement. »

Du point de vue français, une telle perspective signifierait que l'héliport de Paris (Issy-les-Moulineaux), par exemple, pourrait à nouveau recevoir des appareils monomoteurs en mission de transport public.

« En général, dans les métropoles européennes, l'hélicoptère est dirigé vers des héliports dont la particularité, souvent, veut qu'ils soient situés à proximité d'un cours d'eau, et où le problème du survol de zones habitées ne se pose pas , ou pas de la même manière », souligne Eric Bennett.



Interrogé sur le cas des Etats-Unis, où la mise en œuvre d'hélicoptères monomoteurs se révèle plus courante, y compris dans le transport médicalisé d'urgence, le fonctionnaire européen rappelle que « le risque associé à la panne d'un moteur est pris en compte de façon très différente outre-Atlantique. Tout d'abord, les héliports des grandes agglomérations sont, autant que possible, situés au bord d'un cours d'eau. Ensuite, ce même risque est pris en considération au niveau des trajectoires des hélicoptères, convenues à l'avance et généralement tracées a proximité de grands axes routiers – les métropoles américaines sont beaucoup moins denses que les européennes. Le risque n'est donc pas le même d'un continent à l'autre, pas plus que la façon dont il est intégré dans les réflexions. J'ajouterais que les autorités américaines ont un autre regard que le nôtre sur le risque de la panne de moteur, en ce sens qu'ils le considèrent comme négligeable par rapport à d'autres sources de danger liées à l'exploitation de l'hélicoptère, et à l'erreur humaine en particulier. »



OUTLOOK 2022

Back in Europe. The project currently under review by the EASA is therefore in its preliminary phase. Should it succeed there would be other steps. How much time could it take? "If we decide to take on this project, a target could be set for 2020, which would require completing a draft amendment by the end of 2018 or early 2019. Another year would then be needed to collect and take into account comments and produce a European draft regulation, which would then be submitted to the European democratic bodies, adding another 18 months. So 2020 for the EASA to complete its work and 2021-2022 for an amendment to European regulation", explained Eric Bennett. Until then, the decision to create a working group composed of industry stakeholders (manufacturers and operators) should be made "in the coming weeks".

The simple fact that the EASA welcomed the EHA proposal, according to Dominique Orbec "is a positive sign" that the Agency "implicitly recognizes that there are grounds for reform". In time, this could lead to the return of single-engine helicopters for public transport in European skies, and consequently result in "the recovery of its place in fleets across Europe," stated the EHA representative. He continued: "There is another promising sign in this case, the French civil aviation authorities have supported the EHA proposal."

The opinion of other EU national authorities remains to be seen. At its origin the current regulation is based on the position of certain EU member states, which resulted in the situation currently facing single-engine helicopter operators, regardless of whether they supported it. Debates will continue and promise to be lively...

A L'HORIZON 2022

Retour en Europe. Le projet confié à l'AESA, aujourd'hui, en est donc à sa phase préliminaire. S'il devait aboutir, il devrait passer par d'autres étapes. Combien de temps cela pourrait-il prendre ? « Si nous décidions de nous lancer dans ce projet, l'objectif pourrait être d'aboutir en 2020, ce qui nécessiterait de sortir un projet d'amendement à la fin de 2018 ou au début de 2019. Il faudrait ensuite un an de plus pour recueillir et prendre en compte les commentaires et aboutir à un projet de règlement européen, lequel serait alors soumis aux instances démocratiques européennes, dix-huit mois de délai supplémentaire à la clef. Donc, 2020 pour la fin des travaux de l'AESA, et 2021-2022 pour voir naître un amendement de la réglementation européenne », explique Eric Bennett. D'ici là, la décision de constituer un groupe de travail où siègeraient, entre autres, les industriels concernés (constructeurs et exploitants), devra être prise « dans les semaines qui viennent. »

Le simple fait que l'AESA ait reçu favorablement la proposition de l'EHA, selon Dominique Orbec, « est un signal positif », en ce que l'Agence « reconnaît implicitement qu'il y a là matière à une refonte. » A terme, il pourrait signifier un retour de l'hélicoptère monomoteur de transport public dans le ciel européen et, par là, consacrer « le regain de sa place dans les flottes en Europe », espère le représentant de l'EHA.

« Il existe un autre signe prometteur dans ce dossier, poursuit-il : les autorités françaises de l'aviation civile ont appuyé la démarche de l'EHA. »

Reste à connaître le point de vue des autres autorités nationales de l'Union européenne. Car à l'origine du règlement actuel, la position de certains Etats de l'UE avait conduit à la situation à laquelle les exploitants de monomoteurs ont dû se conformer, qu'ils l'aient ou non déplorée. Les débats encore à venir, quoi qu'il en soit, promettent d'être animés...



ALL AROUND THE WORLD ...



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



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



Country Distribution List

Australia Mexico Austria Monaco Belarus Morocco Belgium Netherlands New Zealand Bulgaria Brazil Nigeria Canada Norway Chile Pakistan China Poland Columbia Portugal Croatia Russia Cyprus Singapore

Czech Republic

Denmark Slovenia South Africa France Spain (mainland & Corsica) Sweden Germany Switzerland Greece Tunisia Hong Kong Turkey Hungary UAE Iceland

India (Dubai, Abu Dhabi)

Slovakia

Iran Ukraine
Ireland United Kingdom
Israel (England, Northern
Italy Ireland, Scotland,
Japan

Libya Wales)
Luxembourg USA
Mallorca Venezuela

Martinique





Organised by

AVIATION WEEK
NETWORK

FAE AEROSPACE

Subscribe now Abonnez-vous



HELICOPTER MOUS







issues numéros

2 years

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

HELICOPTER NOUSTRY

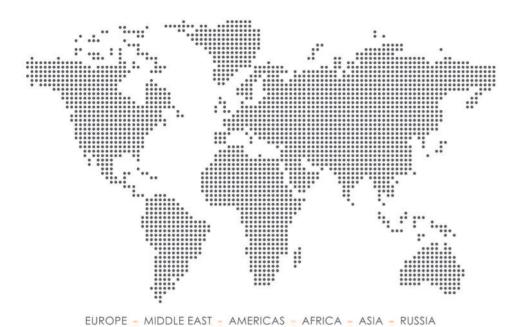
	6 issues per year - <i>6 nº/an</i>		Helicopter Industry 1 year - an
Europe	2 copies per issue - 2 ex / n°	□ 40 €	
	☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	□ 120 €	
	All other countries	2 copies per issue - 2 ex / n°	□ 70 €
Autres pays	☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	□ 150 €	

FOR LOYAL SOLDIERS		Get several copies of e	otion pack - <i>Pack Abonnement Multi</i> each issue at a discount price. olusieurs exemplaires de chaque paru	i-Exemplaires tion et bénéficiez de tarifs avantageux.	
HELICOPTER NOUSHY TWENTHER SOURCE For 127: 8 of the proprietary and the proprietary an		ues per year - <i>6 n°/an</i>	Helicopter Industry 1 year - an NEW PRICES		
Corporate Offer Spécial Entreprises		Europe	2 copies per issue - 2 ex / n°	□ 40 €	
	Corporate Offer		☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	□ 120 €	
INTERVIEW PAI PICK MOULAY	Spécial Entrepries	All other countries	☐ 2 copies per issue - 2 ex / n°	□ 70 €	
		Autres pays	☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	□ 150 €	uement
BOLL THE - WHITE - WHITE - WEB - HERVING # 500		Tick appropriate boxes	,		iire uniq
□ Ms. / Mme □ Miss / Mlle Company / Société :	. □ Mr. / M.		Subscribe Abonnez vous +33 (0) 1 3	by phone* par téléphone* 30 84 13 32	mement par carte bar
urname / Nom :			Please find enclosed my payment of	f € to UJ MEDIA	*abonn
ame / Prénom :			Ci-joint mon règlement de	_ € à l'ordre de UJ MEDIA	ards only
ddress / Adresse :			Payment method:	s) 🖵 Credit card er (please contact us)	t by credit c
			Je règle par : 📮 Chèque 🗀 Virement (n		*payment b
ity / Ville:			Credit Card: following credit cards ac	ccepted : Visa. Mastercard. CB.	
ostal code / Code Postal :			Carte bancaire : nous acceptons les	cartes bancaires : CB, Visa, Mastercard. obligatoirement toutes les rubriques ci-dessous :	
ountry / Pays :			Card Number		
el.:			N° Carte Bancaire : 🔲 🔲 🗀		ا ا
-MAIL:				igurant au verso de votre carte : 🔲 🔲 🗀	
			Expiration - Date d'expiration :		
			Date :	Signature :	

Société UJ MEDIA







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@callixo.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 Vergnères

fvergneres@ujmedia.fr +33 (0)6 64 02 08 84

Directeur Artistique/Art Director

Olivier Noël +33 (0)6 87 31 39 96

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 »

Ont collaboré à ce numéro/Contributed to this issue

Anthony Pecchi, Samuel Prétat

Traduction/Translation

Megan Scoretz

Marketing, Communication & Business development

Jill Samuelson: jillsamuelson@ujmedia.fr Davina Somboune: dsomboune@ujmedia.fr

> CPPAAP : 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.



UJ MEDIA is a French publishing company with two bilingual aeronautical editions, Ultimate Jet & Helicopter Industry, distributed worldwide. We are looking for **Outside Business Development Representatives** to reinforce our presence in strategic markets: **Europe & North America**.

Profile: minimum 2 years' experience in sales / Freelance / fluent in English

Location: Europe & North America

Websites: http://helicopter-industry.com, http://ujmedia.fr, **Company HQ:** France (Toussus-le-Noble) & USA (Virginia)

Send your CV to: recruitment@ujmedia.fr



The Swiss response to making a helicopter

The SKYe SH09 is equipped with the best baseline in the industry incorporating a full glass cockpit suite, a dual hydraulic system, a dual electrical circuit, and more.

Expect outstanding hot and high performance. This is not just your regular single-engine, this is a new class of multirole helicopters with the largest cabin/cargo volumes and modern ergonomics for your mission.











