HELICOPTER INDUSTRY

The premier source for civil & military professionals.

AERIAL FIREFIGHTING EUROPE

TRADE SHOWS IN NÎMES

EUROPE - MIDDLE EAST - AMERICA - AFRICA - ASIA - RUSSIA #89

Safran is the world's leading manufacturer of helicopter engines. It offers the widest range and supports 2,500 operators in 155 countries with one constant aim: to stay focused on their missions and to keep their helicopters flying every day, everywhere.
Proud of our 80-year legacy in the helicopter industry, this is what we stand for since 1938.

safran-helicopter-engines.com
: @SafranHCEngines

SAFRAN

HELICOPTER INDUSTRY
The premier source for civil & military professionals.

© Erickson Aircrane

EUROPE - MIDDLE EAST - AMERICA - AFRICA - ASIA - RUSSIA #89

CONTENTS

02 | **EDITORIAL**
Extraordinary abilities

BREAKING NEWS 06
Europe 6
International 14
By Frédéric Vergnères & François Blanc

FOCUS 36
Aerial Firefighting Europe : Trade shows in Nîmes
By Frédéric Lert

MILITARY 22
When disaster strikes
By Frédéric Lert

OPERATOR 42
A new passenger market awakens
By François Blanc

INTERVIEW 30
Urban AIR taxis: Bell wants in on the action
By François Blanc

Edito

ARNAUD DEVRIENDT I **DIRECTEUR DE LA PUBLICATION**

EXTRAORDINARY ABILITIES

We now find ourselves in the time of year when we take stock of the past and do our best to glean wisdom from it. And 2017 had quite a few lessons to teach in the global helicopter industry. We can take heart in improving economic conditions. Yet, though the rebound has begun, we know the future undoubtedly holds further obstacles to the full deployment of rotorcraft across the globe. After all, all human endeavors are faced with trials—particularly those that remain dependent on oil.

Nevertheless, beyond talk of sales figures, order books and the more or less daring projects helicopter and parts manufacturers are working on, there is a trend we know will only grow stronger over the years to come.

I'm talking about the rise of short-distance low-altitude air travel, a segment reserved for urban mobility specialists until just recently.

I have no intention of exaggerating the scope of the phenomenon, nor of claiming these vertical takeoff and landing aircraft have reached technical maturity, when they most certainly have not. But it is hard not to be inspired by the speed with which they attract inventors, spark engineers' enthusiasm, and draw in major manufacturers. Moreover, the concept of autonomous flight, without a pilot onboard, is making its way into tomorrow's norm. The psychological and cultural jump that millions of air passengers will have to make is enormous—but jump they will. And soon.

With all this in mind, we can't help but showcase a fact central to the stakes at hand: the first of these pilotless, battery-powered aircraft will be VTOLs—little helicopters in a way. How's that for praise of the extraordinary abilities of rotorcraft?

DES CAPACITÉS EXTRAORDINAIRES

Nous entrons progressivement dans la période des bilans, des leçons à retenir – je parle de celles que l'année 2017 aura pu infliger à quelque acteur du secteur de l'hélicoptère, et ce à l'échelle mondiale. Réjouissons-nous de constater que la conjoncture s'améliore, que le rebond s'amorce, même s'il ne fait aucun doute que d'autres obstacles à un franc déploiement de l'industrie des voilures tournantes surgiront encore au fil de l'histoire. N'est-ce pas inhérent à toute activité humaine, en particulier à une industrie encore très dépendante de l'énergie pétrolière ?

Cependant, au-delà des chiffres d'affaires, du contenu des carnets de commandes et des projets plus ou moins ambitieux que couvent constructeurs et équipementiers, il est une tendance dont nous savons qu'elle va s'affirmer dans les mois et les années à venir.

Je veux parler de l'entrée du transport aérien sur courte distance et à basse altitude dans les discussions jusque là réservées aux professionnels de la mobilité urbaine.

Bien sûr, il ne s'agit pas d'exagérer le phénomène, non plus de prêter à ces petits appareils à décollage et atterrissage vertical une maturité technique qu'ils sont encore loin d'avoir atteinte. Mais ce qui frappe l'imagination, c'est la rapidité avec laquelle elles tentent les inventeurs, enthousiasment les ingénieurs et titillent quelques industriels de renom. Plus encore : la notion de vol autonome, sans pilote à bord, est en train de s'inviter dans les habitudes de demain. Le pas à franchir, pour des millions d'utilisateurs de moyens de transport aériens de par le monde, est psychologiquement et culturellement énorme. Mais il sera franchi, bientôt.

Avec cette perspective à l'esprit, nous ne pouvons que relever un fait tout à fait révélateur des enjeux : les premiers de ces modules autonomes à propulsion électrique seront, tout au moins au début, des VTOL, autrement dit des aérodynes à décollage et atterrissage vertical des petits hélicoptères, en quelque sorte. Une juste reconnaissance des extraordinaires capacités de ce genre d'aéronef, non ?

We invite you to discover our website
Retrouvez l'ensemble de nos informations sur le site
helicopter-industry.com

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

VISIT US AT
HELI-EXPO 2018
EXHIBIT #C6043

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

Engines
- GE T700/CT7
- Pratt & Whitney Canada PT6T
- Rolls-Royce M250 and RR300
- Safran Arriel 1 and 2

Airframes
- Airbus AS350/EC130 series and AS332/H225 Super Puma
- Sikorsky S-92, S-76 and S-61

Dynamic Components

Fuel Systems

Avionics

STCs

StandardAero

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

HB-ZXB
EXPERIMENTAL

BREAKING NEWS

06 I EUROPE
14 I INTERNATIONAL

© AIRBUS 2017 - photo by F. LANCELOT / master films

THE VSR700 TAKES SHAPE

The DGA (Direction générale de l'armement) has just awarded a contract for technology development in the field of rotary-wing drones to the Naval Group and Airbus Helicopters consortium. The contract covers de-risking studies ahead of construction of a future tactical helicopter drone demonstrator aboard warships. The 700-kg drone is derived from a light civilian helicopter, Guimbal's Cabri G2. An autonomous flight campaign began in June 2017 using an unmanned Cabri G2 prototype to validate the integration of the flight control systems and the vehicle's new engine system, opening the way for the first flight of the VSR700 in 2018. The demonstration project will lead to trials of the drone launch system, mission system and airborne vehicle, conducted from a French Navy vessel. The purpose of the contract awarded by the DGA is to identify, deploy and test the technologies necessary for the integration of a tactical drone-system capacity within a heavily armed vessel. It forms part of the preparation of the SDAM (Navy Airborne Drone System), whose entry into service is foreseen for the middle of the next decade on new Intermediate-Size Frigates (FTIs) and other French Navy ships. The study will help select the principal technologies for the SDAM and identify any technical risks involved in launching the program. The level of technological maturity sought is that of a demonstrator of the complete system in a representative environment. Naval Group and Airbus Helicopters will combine their expertise and know-how in the naval and aeronautic fields to prepare the French Navy's future rotary-wing drone system. To this end, Naval Group and Airbus Helicopters will have design authority, with Hélicoptères Guimbal, Safran, Thales and ONERA as their main subcontractors. FV

LE VSR700 PREND FORME

La DGA (Direction générale de l'armement) a confié au consortium Naval Group et Airbus Helicopters un contrat de développement technologique dans le domaine des drones à voilure tournante. Le contrat porte sur des études de l'élimination des risques en prévision de la construction d'un futur démonstrateur de drone tactique d'hélicoptère embarqué à bord de navires de guerre. Conçu à partir d'une plate-forme d'hélicoptère, ce drone de 700 kg est en fait un dérivé de l'hélicoptère civil léger Cabri G2 développé par Hélicoptères Guimbal. Une campagne de vols autonomes a démarré en juin 2017 avec un prototype de Cabri G2 sans pilote pour valider l'intégration des systèmes de commandes de vol et du nouveau moteur du véhicule, ouvrant ainsi la voie au premier vol du VSR700 en 2018. Le projet de démonstration conduira à des essais du système de lancement du drone, du système de mission et du véhicule aéroporté, réalisés à partir d'un navire de la Marine nationale. L'objectif du contrat attribué par la DGA est d'identifier, de déployer et de tester les technologies nécessaires à l'intégration d'un système de drones tactique au sein d'un navire lourdement armé. Il s'inscrit dans le cadre de la préparation du SDAM (Navy Airborne Drone System), dont la mise en service est prévue pour le milieu de la prochaine décennie sur les nouvelles frégates de taille intermédiaire (FTI) et d'autres navires de la Marine nationale. L'étude permettra de sélectionner les principales technologies du SDAM et d'identifier les risques techniques nécessaires au lancement et à la réalisation du programme. Le niveau de maturité technologique recherché est celui d'un démonstrateur du système complet dans un environnement représentatif. Naval Group et Airbus Helicopters associeront ainsi leurs compétences et savoir-faire complémentaires dans les domaines naval et aéronautique pour préparer le futur système de drone à voilure tournante de la Marine nationale. Naval Group et Airbus Helicopters seront conjointement responsables de la gestion du projet industriel et coordonneront une contribution plus large de l'industrie et du secteur français à savoir, Hélicoptères Guimbal, Thales Systèmes Aéroportés, Safran E&S et l'ONERA. FV

© Airbus Helicopters - Thierry Rostang

THE THIRD H160 PROTOTYPE RECEIVES ITS “CARBON” LIVERY

The third H160 prototype has received a fresh coat of paint and now features a striking “carbon” livery designed as a nod to the Airbus A350 XWB MSN2 flight-test aircraft. Both aircraft are produced using advanced composite materials supplied by Airbus's long-term partner, Hexcel. The H160 is the first civil helicopter equipped with a full composite fuselage, the advantages of which include a lighter fuel-saving airframe, performance optimization and simplified maintenance. FV

LE TROISIÈME PROTOTYPE DU H160 REÇOIT SA LIVRÉE CARBONE

Le troisième prototype du H160 a reçu une nouvelle couche de peinture. Il est maintenant doté d’une livrée « carbone » conçue comme un clin d’œil à l’Airbus A350 XWB MSN2, avion d’essais en vol d’Airbus. Les deux appareils sont produits à partir de matériaux composites fournis par Hexcel, le partenaire du consortium européen. Le H160 est le premier hélicoptère civil équipé d’un fuselage entièrement en composite, dont les avantages, selon l’industriel, incluent une cellule moins gourmande en carburant, l’optimisation des performances et une maintenance simplifiée. FV

© Leonardo

LATVIA ORDERS ADDITIONAL HELICOPTERS FOR BORDER PATROL

Leonardo announced that the State Border Guard of Latvia has signed a contract for two AW119Kx single engine helicopters with the option for an additional unit. The contract also covers customized configuration and aircrew and maintenance technician training services. The aircraft will be delivered from the company's facility in Philadelphia in 2019. They will perform a wide range of missions including search and rescue (SAR), transport, firefighting and disaster relief. This new order is destined to replace two aging AB206B JetRangers. FV

LA LETTONIE COMMANDE DES HÉLICOPTÈRES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES GARDES-FRONTIÈRES DE L'ÉTAT

Leonardo a dévoilé le contrat pour les gardes-frontières lettons portant sur l'acquisition de deux hélicoptères monomoteurs AW119Kx avec une option pour un appareil supplémentaire. Le contrat comprend également l'aménagement d'une configuration spécifique ainsi que la formation d'équipages et des techniciens de maintenance. Les voilures tournantes seront livrées à partir des installations de la société à Philadelphie dès 2019. L'acquisition de ces appareils permettra aux gardes-frontières d'effectuer un large éventail de missions, dont celle de recherche et sauvetage (SAR), de transport, de lutte contre l'incendie et de secours en cas de catastrophe. Cette commande permettra à terme de remplacer les deux Bell Jet Ranger AB206B vieillissants encore en service. FV

© Safran Helicopter Engines

OLIVIER LE MERRER APPOINTED EXECUTIVE VICE-PRESIDENT SUPPORT & SERVICES AT SAFRAN HELICOPTER ENGINES

Olivier Le Merrer has been appointed Executive Vice-President Support & Services at Safran Helicopter Engines. Olivier succeeds Franck Saudo who has been appointed CEO of Safran Transmissions Systems. Le Merrer (57) joined Safran Aircraft Engines in 1982, fulfilling various roles in Engineering, Program Management, Manufacturing Operations, and Business Unit Management. In 2009 he joined Safran Landing Systems as Executive VP, in charge of its wheels & brakes division. In 2015, he was appointed EVP of Safran Electronics & Defense, in charge of the Safran Electronics Division. Since January 1, 2017, Le Merrer has served as EVP Engineering of Safran Electronics & Defense. He is a graduate of École Centrale Paris (1982). FV

SAFRAN HELICOPTER ENGINES A NOMMÉ OLIVIER LE MERRER AU POSTE DE DIRECTEUR « SUPPORT & SERVICES »

Olivier Le Merrer devient directeur de l'après-vente et des services de Safran Helicopter Engines. Il remplace Franck Saudo qui devient président de Safran Transmission Systems. Olivier Le Merrer (57 ans) a rejoint Safran Aircraft Engines en 1982 où il a exercé différentes fonctions au bureau d'études, aux programmes et à la direction industrielle. En 2009, il est nommé directeur de la division roues et freins de Safran Landing Systems. En 2015, il devient directeur de Safran Electronics and Defense. Depuis le 1er janvier 2017, Oliver Le Merrer était directeur technique de Safran Electronics & Defense. Il est diplômé de l'Ecole centrale Paris (1982). FV

© Leonardo

LEONARDO'S AW109 TREKKER RECEIVES EASA CERTIFICATION

In late December, the AW109 Trekker was issued type certification by the European Aviation Safety Agency (EASA). This milestone marks the entry into the market of the newest lightweight twin-engine helicopter by Leonardo, which plans to begin deliveries in the first quarter of 2018. The Trekker AW109, based on the bestselling AW109/Grand, is equipped with skid landing gear and a fully digital Genesys Aerosystems cockpit. The display system eliminates superfluous information to help reduce pilots' workload while flying in challenging environments and in demanding weather conditions. The AW109 Trekker retains the same characteristics, performance and flying qualities as its predecessor. The AW109 Trekker incorporates many safety features including a cocoon-type airframe and a crash-resistant fuel system, crew and passenger seats. The aircraft is designed with a modular configuration approach in order to meet different needs, from single pilot VFR to dual pilot IFR. To date, orders have been placed for over 40 AW109 Trekkers worldwide. FV

L'AW109 TREKKER DE LEONARDO OBTIENT LA CERTIFICATION AESA

Fin décembre, l'AW109 Trekker a reçu sa certification de type par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Cette étape marque l'entrée sur le marché de ce nouvel hélicoptère bimoteur léger conçu par Leonardo. Le constructeur devrait débuter les livraisons de l'appareil au premier trimestre de 2018. Le Trekker AW109, extrapolation de la gamme d'hélicoptères AW109/Grand, est équipé d'un train d'atterrissage à patins et d'un cockpit Genesys Aerosystems entièrement numérique. Le système d'affichage du poste de pilotage ne fournit aux pilotes que les renseignements nécessaires afin d'aider ceux-ci à réduire leur charge de travail lorsqu'ils volent, notamment dans des conditions météorologiques difficiles. L'AW109 Trekker conserve les mêmes caractéristiques en termes de performances et de qualité de vol que celles de son prédécesseur. Outre l'avionique et les patins, l'AW109 Trekker intègre de nombreuses caractéristiques tels qu'une cellule de type cocon, un nouveau système de carburant résistant aux chocs, ainsi que de nouveaux sièges. L'appareil est conçu avec une approche de configuration modulaire afin de répondre aussi bien aux besoins en phase monopilote VFR qu'en équipage double IFR. A ce jour, plus de 40 Trekkers AW109 ont été commandés à travers le monde, selon l'hélicoptériste. FV

ST LASERSTRIKE

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

ST Laserstrike UK: +44 (0) 1524 541548 | ST Laserstrike US: +1 (239) 208-9954 | protect@stlaserstrike.com | stlaserstrike.com

FIRST TIGER RETROFIT DELIVERED TO ALAT

Airbus Helicopters delivered the first Tiger retrofitted into the HAD version to French Army Light Aviation (ALAT), after having previously completed its formal acceptance process with the French Defense Procurement Agency (DGA). This retrofit from the HAP to the HAD version involves performing over 100 airframe modifications and installing over 1500 new parts and 250 electrical cables. Compared with the previous HAP version, the HAD Tiger benefits from an increased maximum take-off weight (MTOW), and is equipped with two new enhanced MTR 390 E engines, as well as with a new STRIX roof-mounted sight system complete with a laser designator that allows the Hellfire II air-to-ground missile to be fired. This retrofit is the first of 36 retrofits from HAP to HAD ordered by the French Ministry of Defense. To fill the order, Airbus Helicopters reorganized its production line, combining teams from its Military Support Center France and from its Tiger serial production Final Assembly Line. FV

© Airbus Helicopters - A. Pecchi

PREMIER TIGRE REMIS À NIVEAU LIVRÉ À L'ALAT

Airbus Helicopters a livré à la fin de 2017 le premier Tigre remis à niveau dans la version HAD à l'aviation légère de l'armée de Terre (ALAT), après avoir préalablement achevé le processus formel d'acceptation auprès de la Direction générale de l'armement (DGA). Cette remise à niveau de la version HAP à la version HAD implique la réalisation de plus de 100 modifications de cellule et l'installation de plus de 1 500 nouvelles pièces et 250 nouveaux câbles électriques. Par rapport à la version HAP précédente, le Tigre HAD bénéficie d'une masse maximale au décollage (MTOW) augmentée. Il est équipé de deux nouveaux moteurs MTR 390 E aux performances améliorées. L'appareil est également équipé d'un nouveau système de visée STRIX muni d'un désignateur laser lui permettant l'utilisation de missiles air-sol Hellfire II. Cette réalisation technique est la première des 36 remises à niveau de HAP à HAD commandées par le ministère de la Défense. Airbus Helicopters a mis en place une nouvelle organisation industrielle pour ce programme de rénovation, regroupant les deux équipes de son centre de soutien technique militaire en France et de sa ligne de production en série. FV

© Bell Helicopter

BELL DELIVERS 20TH EMS 429

In mid-December, Bell Helicopter delivered its 20th EMS 429 of 2017 to Heliand, based in Andorra, on the Franco-Spanish border. The delivery took place at Bell's European facility in Prague. The aircraft is configured to support Helicopter Emergency Medical Services (HEMS) and Search and Rescue (SAR) in Andorra. *« We continue to see strong growth for the Bell 429 in Europe, particularly for HEMs and SAR mission segments, said Patrick Moulay, Executive Vice President, Commercial Sales and Marketing. The Bell 429 offers the best readiness rate of any aircraft in its class, making it the choice aircraft when minutes matter. »* According to the manufacturer, the Bell 429 is several steps ahead of its competitors, making it one of the best lightweight twin-engine helicopters available in terms of safety and adaptability. FB

20ÈME BELL 429 MÉDICALISÉ POUR 2017

Bell Helicopter a livré son 20e Bell 429 médicalisé de l'année 2017. Le client destinataire de cet appareil, Heliand, est un exploitant basé en Andorre, à la frontière franco-espagnole. La livraison a eu lieu à Prague, au sein des installations européennes de Bell Helicopter. L'appareil a été équipé afin de réaliser des opérations d'évacuation sanitaire, mais aussi de recherche et sauvetage (SAR). Patrick Moulay, Vice-président des ventes et du marketing de Bell Helicopter, a déclaré que le constructeur *« continue d'assister à la montée en puissance du Bell 429 en Europe, en particulier sur les segments du vol médicalisé et du SAR. Le Bell 429 offre le meilleur taux de disponibilité de sa catégorie, ce qui en fait une machine de choix lorsque chaque minute compte. »* Selon le constructeur, le Bell 429 a été conçu avec une longueur d'avance sur ses concurrents, ce qui en ferait l'une des meilleures machines dans la famille des biturbines légers en termes de sécurité et d'adaptabilité aux missions. FB

© Crown Copyright

BRITISH MINISTRY OF DEFENSE SIGNS WITH AIRBUS HELICOPTERS

In late January 2018, Airbus Helicopters announced it had delivered 409 helicopters and completed the first phase of the revamp of its industrial model begun in 2014. In 2017, the manufacturer also announced it had logged "335 net orders." It also noted that its heavy and super-medium aircraft achieved "solid commercial performances," with "54 orders for Super Puma helicopters" and 19 for the super-medium H175. Lightweight helicopters remained at the top of the orders list, nonetheless, with 168 orders for single-engine H125s and H130s, and 105 for H135 and H145 twin-engines. "As we launch a second wave of company transformation this year, our main focus will be to speed up these efforts through increased digitalization of our products, services and operations—for the benefit of our customersand the safety of our fleet," declared CEO Guillaume Faury. FB

LE MINISTÈRE BRITANNIQUE DE LA DÉFENSE SIGNE AVEC AIRBUS HELICOPTERS

A la fin du mois de décembre dernier, le ministère britannique de la Défense a signé avec Airbus Helicopters un contrat de suivi visant au soutien technique de la flotte de Puma 2 afin de l'amener au-delà de la durée de vie prévue des machines. Cet accord contractuel comprend une première tranche de paiement à hauteur de 100 M£. Une seconde permettra de couvrir l'engagement jusqu'en mars 2022. La convention pourra éventuellement être prorogée jusqu'en 2025, en accord avec les deux parties. L'offre de soutien technique d'Airbus Helicopters comprend des opérations de réparation et de révision en plus d'un service de pièces de rechange facturées à l'heure de vol conçu pour favoriser un haut niveau de disponibilité, des coûts de maintenance stables et un bon rapport qualité de service/investissement. Elle intègre également une provision destinée à la formation des mécaniciens affectés à l'instrumentation de bord de tous les Puma, ainsi que des personnels de l'encadrement technique. FB

MARENCO SWISSHELICOPTER BECOMES KOPTER

During a ceremony on the 1st February, Marenco Swisshelicopter (MSH) rebranded its name into Kopter. This change of identity along with a new logo, is according to the company's CEO, Andreas Lowenstein, *« an important marker for the transition from an engineering company to a helicopter manufacturer. It means, an industrialist capable to meet the demand of the entire market; able to assist the lifecycle of a machine, from its design through its production and its technical support and maintenance to our customers »*. This transformation is the fruit of a long reflection initiated a year ago with the arrival of the new CEO and a rethinking of MSH's identity to make it become a real actor of the rotorcraft industry.

A total of six months will have been necessary to express the new spirit of the industrialist into the new Kopter No. 1. In addition to being internationally understood and identifiable, this name «marks the Swiss roots of the company and the values which refer to the world, such as reliability, solidity and precision » says A. Lowenstein, adding: *« Kopter also reflects modernity because we are innovative. We have been working on the image we need to give on the different markets we would like to cover. And this name was also designed to enable us to implement the company under a unified entity, Kopter Group, especially for our subsidiaries in Germany and soon in the United States and Asia »*.

Through this second « start » and its complete immersion into the helicopter industry, the manufacturer originally from Mollis also inaugurated two new buildings on the same day, including its new headquarters based in Wetzikon. The 2,500 m² building will also include engineering offices and integration laboratories. *« A modern building created in a cooperative spirit with a helicopter in the center of the building »* underlines Lowenstein. In addition to this building, the industrialist also inaugurated the final assembly site in Mollis of more than 4,000 m².

The CEO of Kopter also indicated that the company will have new facilities in Näsfl within a year after the construction of a 14,000 m² production plant. Fortified by these investments, Kopter also reported on the progress of the SH09 program. The P3 prototype currently being assembled, is expected to complete its maiden flight before the end of the first quarter. The testing program which currently includes two machines, 70 flight tests and several thousand hours of ground testing, is expected to accelerate in the forthcoming months with the arrival of a fourth aircraft: a pre-production SH09 called PS4. According to the helicopter manufacturer, the tests with four SH09s should lead to the certification and delivery of the first units in 2019. FV

MARENCO SWISSHELICOPTER DEVIENT KOPTER

Lors d'une cérémonie qui s'est déroulée le 1er février dernier, Marenco Swisshelicopter (MSH) a transformé son image et se dénomme désormais Kopter. Ce changement d'identité, qui s'accompagne également par la naissance d'un tout nouveau logo est, selon le dirigeant de l'entreprise, Andreas Löwenstein *« un marqueur important pour le passage d'une entreprise d'ingénierie à celle d'hélicoptériste. C'est à dire un industriel capable de répondre à l'ensemble de ce marché; apte à accompagner le cycle de vie d'une machine, de sa conception en passant par sa production et son soutien technique et de maintenance auprès de nos clients »*. Cette mutation est le fruit d'une longue réflexion lancée il y a un an avec l'arrivée du nouveau dirigeant et une remise à plat de l'identité de MSH pour l'amener à devenir un véritable acteur de la voilure tournante.

Six mois au total auront été nécessaires pour traduire le nouvel esprit qui anime l'industriel sous le nouveau nom Kopter. Outre son avantage d'être compris à l'international et reconnaissable par tous, ce nom « marque les racines suisses de l'entreprise et les valeurs qui s'y réfèrent dans le monde, tels la fiabilité , la solidité et la précision », indique A. Löwenstein, avant d'ajouter : *« Kopter reflète également la modernité, car nous sommes innovants. Nous avons travaillé sur l'image que nous devons donner sur les différents marchés que nous souhaitons couvrir. Et ce nom a été également pensé pour nous permettre de décliner la société sous une entité unifiée, Kopter Group, notamment pour nos filiales qui se trouvent en Allemagne et sous peu aux Etats-Unis et en Asie »*.

Fort de ce second « départ » et de son immersion complète dans l'industrie de la voilure tournante, le constructeur originaire de Mollis a par ailleurs inauguré la même journée deux nouveaux bâtiments, dont le nouveau siège de la société basé à Wetzikon. L'édifice, d'une superficie de 2 500 m2, abritera également les bureaux d'ingénierie et les laboratoires d'intégration. *« Un bâtiment moderne, créé dans un esprit coopératif avec un hélicoptère situé au cœur du bâtiment »*, souligne M. Löwenstein. Outre ce bâtiment, l'industriel a inauguré le site d'assemblage final à Mollis de plus de 4 000 m2.

Le dirigeant de Kopter a par ailleurs indiqué que l'entreprise disposera d'ici un an de nouvelles installations à Näsfl après la construction d'une usine de production d'une superficie de 14 000 m2. Fort de ces investissements, Kopter a également fait état de l'avancée du programme SH09. Le prototype P3, actuellement en cours d'assemblage, devrait réaliser son vol inaugural avant la fin du premier trimestre. Le programme d'essai, qui compte pour l'heure deux machines, 70 vols d'essais et plusieurs milliers d'heures de test au sol, devrait accélérer dans les mois à venir avec l'arrivée d'un quatrième appareil, un SH09 de présérie dénommé PS4. Les essais avec les quatre SH09 devraient, selon l'hélicoptériste, amener à la certification et à la livraison des premières unités dans le courant de l'année 2019. FV

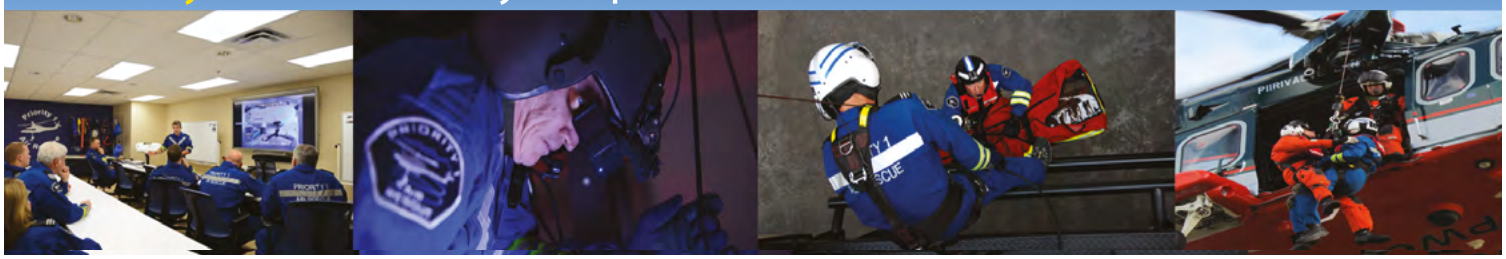
YOUR ONE STOP SAR SHOP

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

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

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

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



SART/TAC Europe:
Tel: +33 6 65 32 63 18
Email: Info@priority1airrescue.fr

SART/TAC North America:
Tel: (480) 621-6023
Email: Info@priority1airrescue.com

WWW.PRIORITY1AIRRESCUE.COM
Follow Us:

© Airbus Helicopters

AIRBUS HELICOPTERS LOOKS BACK ON 2017

In late January 2018, Airbus Helicopters announced it had delivered 409 helicopters and completed the first phase of the revamp of its industrial model begun in 2014. In 2017, the manufacturer also announced it had logged *"335 net orders."* It also noted that its heavy and super-medium aircraft achieved "solid commercial performances," with *"54 orders for Super Puma helicopters"* and 19 for the super-medium H175. Lightweight helicopters remained at the top of the orders list, nonetheless, with 168 orders for single-engine H125s and H130s, and 105 for H135 and H145 twin-engines. *"As we launch a second wave of company transformation this year, our main focus will be to speed up these efforts through increased digitalization of our products, services and operations—for the benefit of our customers and the safety of our fleet,"* declared CEO Guillaume Faury. FB

AIRBUS HELICOPTERS RÉSUME L'ANNÉE 2017

A la fin du mois de janvier dernier, Airbus Helicopters a annoncé avoir livré 409 hélicoptères en 2017 et achevé la première phase de sa transformation industrielle lancée en 2014. Au cours de la même période, le constructeur indique avoir enregistré *« 335 commandes nettes »*. Il affirme que les familles des hélicoptères lourds et super-medium y apparaissent comme porteuses de *« solides performances commerciales »*. En l'occurrence, la société « a enregistré 54 commandes d'hélicoptères de la famille Super Puma » et 19 autres de machines de moyen tonnage de type H175. Les appareils légers demeurent cependant les plus prisés d'un point de vue quantitatif, avec 168 monoturbines H125/H130 et 105 bimoteurs de la famille H135/H145. *« Alors que nous lançons cette année une deuxième vague de transformation, notre principal objectif sera d'accélérer ces efforts par une numérisation accrue de nos produits, services et opérations, au profit de nos clients et de la sécurité de notre flotte »*, a déclaré Guillaume Faury, président d'Airbus Helicopters. FB

© MD Helicopters

GWINNETT COUNTY POLICE DEPARTMENT ORDERS A NEW MD 530F

MD Helicopters, announced the purchase of a new MD 530F helicopter by the Gwinnett County Police Department Aviation Unit. Approved by the Gwinnett County Board of Commissioners in December, the new MD 530F will replace one of the Department's two helicopters, which was involved in an accident earlier in 2017. The Gwinnett County Aviation Unit, which has flown MD Helicopters' 500-Series helicopters since the mid-80s, will take delivery of its newest addition in the fourth quarter of 2018. The proven and reliable platform will feature a 650shp Rolls-Royce 250-C30, an extended tail boom and longer main-rotor blades, and will be equipped with MD Helicopters' new all-glass cockpit, as well as wire strike protection, Fargo 21-gallon auxiliary fuel tank, and provisions for a nose-mounted EO/IO solution and recessed PA Speaker Mount. The complete, upgraded law enforcement mission equipment package will be installed by Hiram, Georgia-based Rotor Resources, LLC, an authorized MD Helicopters Service Center. FV

LE SERVICE DE POLICE DU COMTÉ DE GWINNETT COMMANDE UN NOUVEAU MD 530F

MD Helicopters a annoncé l'achat d'un nouvel hélicoptère MD 530F par le Gwinnett County Police Department Aviation Unit. Ce nouveau MD 530F, approuvé par le conseil des commissaires du comté de Gwinnett en décembre, remplacera l'un des deux hélicoptères de l'unité qui a été impliqué dans un accident en 2017. L'unité d'aviation du comté de Gwinnett, qui utilise ce type de machine depuis le début des années 1980, prendra livraison de son nouveau MD 530F au quatrième trimestre de 2018. Plate-forme éprouvée et fiable selon l'unité, le nouvel hélicoptère sera équipé du moteur Rolls-Royce 250-C30 de 650 ch., d'une poutre de queue allongée et de pales plus longues sur le rotor principal. L'appareil sera équipé du nouveau poste de pilotage entièrement équipé en écrans numériques, ainsi que d'une protection blindée contre les coups de feux, d'un réservoir de carburant auxiliaire de 80 litres (21 gallons). L'équipement complet sera installé par le centre agréé de transformation Hiram, basé en Géorgie. FV

© Russian Helicopters

RUSSIAN HELICOPTERS TO EXPORT SEVEN KA-32A11BCS

Russian Helicopters plans to export seven Ka-32A11BCs this year. At the end of December, Russian Helicopters delivered two Ka-32A11BC helicopters to Fire Department of the Department of Public Safety, Qingdao, China. Two more aircrafts are scheduled for handover to Chinese operator United Helicopters this year. The first Ka-32A11BC built in 2018 is awaiting delivering to Turkish operator Kaan Air, which will also take delivery of the second and third helicopters built this year. Two more helicopters will be delivered to Southeast Asian countries in 2018. Designed for SAR, complex firefighting operations and work at high altitudes, the Ka-32A11BC can also be used for cargo transport, medevac missions and special operations. FB

SEPT KA-32A11BC À L'EXPORT

Russian Helicopters prévoit de vendre à l'exportation sept appareils de type Ka-32A11BC cette année. A la fin du mois de décembre dernier, le constructeur a indiqué en avoir livré deux exemplaires aux forces de lutte contre les incendies de la direction de la sécurité publique de Qingdao, en Chine. Deux autres seront remis à l'exploitant chinois United Helicopters. Le premier appareil construit en 2018, destiné à l'exploitant turque Kaan Air, est en cours de préparation avant livraison. Les seconde et troisième machines lui sont également destinées. Deux autres seront livrés à des clients du sud-est asiatique. Conçu pour remplir des missions de lutte anti-incendie complexes, de recherche et sauvetage et de travail à haute altitude, le Ka-32A11BC revendique également de bonnes capacités de transport de charge à l'élingue. Il peut encore être utilisé pur l'évacuation sanitaire, la surveillance et le soutien aux opérations spéciales. FB

Have you ever wondered

with whom your broker is really concerned ?

aélia

Aviation Insurance Broker

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

© Sikorsky

SAN DIEGO TO PURCHASE AN S-70I

Sikorsky has been notified that the city of San Diego intends to purchase an S-70i. The San Diego City Council voted last Wednesday, December 13, 2017 to approve the purchase of the Firehawk helicopter to cover its firefighting needs. The S-70i can also plan missions and direct other firefighting aircraft, and provide emergency medical service transport, search and rescue, and logistic support. Once modified, it will be equipped with a 1,000-gallon (3,785-liter) water tank, extended landing gear, and a medically-equipped interior. Compared to LA County's three existing S-70A model Firehawk aircraft, the S-70i variant includes wide chord rotor blades for increased payload and maneuverability, enhanced engine power, a stronger airframe, a digital cockpit with flight management system for enhanced situation awareness, and an Integrated Vehicle Health Management System to monitor the aircraft's operational health. Among improved safety features, the S-70i aircraft includes a terrain and obstacle avoidance system that alerts aircrew to the proximity of potential hazards on the ground. The City of San Diego will become the second jurisdiction to order the Firehawk this year after an order for two S-70 aircraft from the Los Angeles County Fire Department. FV

SAN DIEGO ENVISAGE L'ACHAT DE S-70I

Sikorsky a été avisé que la ville de San Diego avait l'intention de signifier un contrat avec l'hélicoptériste pour l'acquisition d'un hélicoptère S-70i. Le conseil municipal de San Diego a en effet voté le 13 décembre 2017 l'approbation d'achat pour un hélicoptère Firehawk afin d'assurer la lutte anti-incendie. L'appareil sera également exploité afin de planifier et d'assurer le guidage des autres aéronefs vers les foyers d'incendies. Parallèlement, le S-70i sera capable de fournir des services de transport médicaux d'urgence, mais également des missions de recherche et sauvetage. Une fois modifié, l'appareil sera équipé d'un réservoir d'eau de 1 000 gallons (3 785 litres), d'un train d'atterrissage allongé et d'un habitacle médicalement équipé. Comparativement aux trois modèles de Firehawk S-70A déjà en service dans le comté de Los Angeles, la variante S-70i comprend des pales de rotor à corde large pour une charge utile et une manœuvrabilité accrues, une puissance moteur augmentée, une cellule plus robuste, une avionique « tout écran » intégrant un système de gestion de vol ainsi qu'un système intégré de diagnostic des pannes. Parmi les dispositifs de sécurité, le S-70i comprend un système d'évitement du relief et des obstacles qui avertit l'équipage de conduite de la proximité des dangers potentiels au sol. La ville de San Diego deviendra la deuxième juridiction à commander le Firehawk cette année, après une commande de deux S-70 par le service d'incendie du comté de Los Angeles. FV

GLOBAL FLEET OF AW139S EXCEEDS 2 MILLION FLIGHT HOURS

The global fleet of AW139 intermediate twin-engine helicopters reached an outstanding milestone: 2 million flight hours, across all operational scenarios on six continents. This accomplishment was reached just three years after the achievement of the first million flight hours. The AW139 fleet leader exceeded 12,000 hours on a single aircraft. Nearly 900 units are now in service out of over 1,000 ordered by more than 300 customers in 80 countries worldwide. FV

LA FLOTTE MONDIALE D'HÉLICOPTÈRES AW139 FRANCHIT LES DEUX MILLIONS D'HEURES DE VOL

La flotte mondiale d'hélicoptères bimoteurs AW139 a franchi le cap des deux millions d'heures de vol cumulés, et ce dans tous les scénarios opérationnels sur les cinq continents. Ce passage à deux millions aura été atteint moins de trois ans après le franchissement du premier million. L'AW139 le plus utilisé compte à lui seul plus de 12 000 heures de vol. Près de 900 unités sont aujourd'hui en service sur plus de 1 000 exemplaires commandés par plus de 300 clients dans 80 pays à travers le monde. FV

©Bell Helicopter

THE BELL V-280 VALOR MAKES ITS FIRST FLIGHT

On December 18, 2017, Bell Helicopter that the V-280 Valor had completed its first flight. This milestone is an important step in the tilt-rotor's development program. Bell Helicopter can now begin test flights. *"It's an exciting time for Bell Helicopter, and I couldn't be prouder of the progress we have made with the first flight of the Bell V-280»,* declared the company's President and CEO Mitch Snyder. *" First flight demonstrates our commitment to supporting Department of Defense leadership's modernization priorities and acquisition reform initiatives »,* he added. The Bell V-280 Valor is Bell's submission to the U.S. Army's Joint Multi-Role Technology Demonstrator (JMR-TD) phase, the technology demonstration precursor to Future Vertical Lift (FVL), a replacement for the Army's current fleet. The V-280 benefits from the engineering resources and production power of Bell Helicopter, Lockheed Martin, GE, Moog, Moog, IAI, TRU Simulation & Training, Astronics, Eaton, GKN Aerospace, Lord, Meggitt and Spirit AeroSystems—collectively termed Team Valor. FV

LE BELL V-280 VALOR EFFECTUE SON PREMIER VOL

Bell Helicopter a annoncé le 18 décembre que son V-280 Valor avait effectué son premier vol. Ce jalon représente une étape importante dans le programme de développement du convertible et permet à Bell Helicopter de démarrer la phase d'essais en vol. *« C'est une période excitante pour Bell Helicopter, et je ne pourrais être plus fier des progrès que nous avons réalisés avec le premier vol du Bell V-280 »*, devait déclarer Mitch Snyder, président directeur général de Bell Helicopter, avant d'ajouter : *« Ce premier vol démontre notre engagement à soutenir la modernisation et les initiatives de réforme des acquisitions du département de la Défense américaine »*. Le programme Bell V-280 Valor s'inscrit dans le cadre de l'initiative du démonstrateur technologique polyvalent interarmées (JMR-TD). Le programme JMR-TD est le précurseur scientifique et technologique du programme « Future Vertical Lift » du ministère de la Défense américain qui vise à remplacer l'ensemble de la flotte actuellement mise en service par l'US Army. Le programme V-280 réunit les ressources d'ingénierie et les capacités industrielles de Bell Helicopter, Lockheed Martin, GE, Moog, Moog, IAI, TRU Simulation & Training, Astronics, Eaton, GKN Aerospace, Lord, Meggitt et Spirit AeroSystems - collectivement appelés « Team Valor ». FV

© Erickson Aircrane

TWO ADDITIONAL S-64E AIRCRANES FOR KOREA FOREST SERVICE

Erickson has been contracted by the Korea Forest Service (KFS) to supply two new S-64E Aircranes to supplement the service's firefighting capacity. These aircraft are in addition to a previously ordered S-64E Aircrane currently under construction and due to be delivered during the third quarter of 2018. The Forest Aviation Headquarters, a subsidiary of the Korea Forest Service, opted to order these two additional S-64E models fully equipped with firefighting tanks, sea snorkels, foam cannons, glass cockpit, composite main rotor blades and NVG capability. The S-64 Aircrane is well-known in Korea and has a strong reputation for being the most efficient firefighting aircraft in their fleet. Douglas Kitani, CEO and Director of Erickson said, "This was a global competition, and we were competing with manufacturers from around the world. We are pleased to bring the work and jobs to our Southern Oregon facility and apply Erickson's unique skillset to improve Korea's firefighting capabilities." KFS was the first foreign entity to purchase S-64s from Erickson in 2001, and to date it has operated five Aircranes in South Korea while maintaining a contract for parts and service support. This new contract will bring the total number of KFS helicopters to eight by the end of 2019, when the last aircraft is scheduled for delivery. FV

DEUX S-64E AIRCRANES POUR LE SERVICE FORESTIER CORÉEN

Erickson a été mandaté par le service coréen des forêts pour la construction de deux nouveaux S-64E Aircranes afin de compléter la capacité de lutte contre les incendies du pays. Ces appareils s'ajoutent au S64E Aircrane déjà commandé et actuellement en cours de construction chez Erickson. Ce dernier devrait être livré au troisième trimestre de 2018. Le quartier général de Forest Aviation, une filiale du service coréen des forêts, qui a commandé les deux autres modèles de S-64E, a opté pour équipement complet qui comprend, entre autres, des réservoirs de lutte contre l'incendie, des canons en mousse, ainsi qu'une capacité JVN (jumelles de vision nocture). Fort de ce contrat, Douglas Kitani, président directeur général et directeur général d'Erickson, devait déclarer pour l'occasion qu' « il s'agissait d'une compétition mondiale, et nous étions en concurrence avec des fabricants du monde entier. Nous sommes heureux d'apporter le travail et les emplois à notre usine du sud de l'Oregon et d'appliquer les compétences uniques d'Erickson pour augmenter les capacités de lutte contre l'incendie de la Corée ». La Corée a été le premier gouvernement étranger à acheter des S-64 auprès d'Erickson en 2001 – à ce jour, cinq machines. Ce nouveau contrat portera à terme la flotte à huit hélicoptères d'ici à la fin de 2019, date de livraison de la dernière machine. FV

FORMATION
STAGE
QT

Paris Helicoptere Center

parishelico.com

Agr : FR.ATO.0047

RECHERCHE

PILOTE INSTRUCTEUR (H/F)

Qualifications requises RH22 et RH44

Aérodrome de Toussus-le-Noble (78117, France)

TEMPS PLEIN OU PARTIEL

Poste à pouvoir immédiatement

Contact :
didier.gaudon@parishelico.com
parishelico.com

FORMATIONS	QT	STAGES	LOISIRS
PPL(H)	R22	SÉCURITÉ ROBINSON	VOL DÉCOUVERTE
CPL(H)	R44	DNC : PHOTO	VOL D'INITIATION
	EC120	STAGE MONTAGNE	
	AS350	VOL DE NUIT	
		HÉLI SURFACE	

01 84 73 08 90 - parishelico.com

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

THE FRENCH ARMY'S LIGHT AVIATION DIVISION (ALAT) SENT ITS NH90 CAIMANS TO HELP THE POPULATIONS AFFECTED BY HURRICANE IRMA. THE AIRCRAFT PROVED THEIR WORTH AND MADE THEIR ADVANTAGES OVER THE PUMA, WHICH THEY ARE GRADUALLY REPLACING, QUITE CLEAR.

WHEN DISASTER STRIKES

FACE À L'URGENCE

LES CAÏMAN DE L'AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE (ALAT) SONT LONGUEMENT INTERVENUS POUR VENIR EN AIDE AUX POPULATIONS FRAPPÉES PAR L'OURAGAN IRMA. LES APPAREILS ONT FAIT LA PREUVE DE LEURS QUALITÉS ET DU SAUT QUALITATIF PAR RAPPORT AUX PUMA QU'ILS REMPLACENT PROGRESSIVEMENT.

BY/PAR FRÉDÉRIC LERT

© Sirpa Marine

© Sirpa Marine

In the wee hours between September 5 and 6, 2017, the season's second major hurricane, Irma, barreled through several Caribbean islands, including Saint Barthélemy and Saint Martin. Winds reaching top speeds of nearly 300 kph wreaked havoc, destroying thousands of homes in just seconds. In the wake of the devastating meteorological phenomenon, authorities tallied more than 130 deaths in the Caribbean and southern United States, including 11 on the French overseas territories of Saint Barthélemy and Saint Martin.

Less than 48 hours after Irma battered Saint Martin, the 1st Combat Helicopter Regiment (RHC), stationed at Phalsbourg, was put on pre-alert. *"We were asked to prepare to send out several helicopters very quickly," explains Lieutenant Colonel Cyril C., who heads up the regiment's Reconnaissance and Attack Helicopters Battalion (BHRA). « At first, we planned to send four Gazelles, two NH90 Caimans and two Pumas. The next morning, we were put on 24-hour alert, but the size of the detachment had been reduced to two Caimans and two Pumas. Given the role the helicopters were to play in the field, the general staff decided utility helicopters were best suited for the task.»* The Caimans were assigned from the 1st RHC and the Pumas from the 3rd RHC (stationed in Etain). Lieutenant Colonel C. was named mission chief of the detachment.

THINGS GET UNDERWAY

On Friday September 8 at 2 pm, the first Puma took off from Etain headed for Orléans. That night, it was loaded onto one of the French Airforce's A400Ms to make its way to the Caribbean. In addition to the helicopter, the hold of the strategic transport aircraft also carried its crew, a team of mechanics, and a set of spare parts—enough equipment to last 10 days on its own as it awaited the

Dans la nuit du 5 au 6 septembre 2017, Irma, dixième cyclone tropical de l'année 2017, passe au-dessus de plusieurs îles des Petits Antilles, dont Saint-Barthélemy et Saint-Martin. Des vents de près de 300 km/h sèment la désolation, détruisant en quelques minutes des milliers d'habitations. On relèvera plus de 130 morts à travers les Caraïbes et le sud des Etats-Unis dans le sillage laissé par le puissant phénomène météorologique, dont 11 victimes pour les îles françaises précitées.

Moins de 48 heures après le passage d'Irma sur Saint Martin, le 1er régiment d'hélicoptères de combat de Phalsbourg est mis en pré-alerte. *« On nous demande de réfléchir à l'envoi très rapide d'un détachement d'hélicoptères, raconte le lieutenant-colonel Cyril C., chef du bataillon d'hélicoptères de reconnaissance et d'attaque (BHRA) au sein du régiment. Il est question dans un premier temps de réunir quatre Gazelle, deux NH90 Caïman et deux Puma. Le lendemain matin, nous passons en alerte 24 heures, mais le volume du détachement est alors réduit à deux Caïman et deux Puma. Compte-tenu des effets attendus des hélicoptères sur le terrain, l'état-major a souhaité mettre l'accent sur l'engagement des hélicoptères de manœuvre ».* Les Caïman proviennent du 1er RHC et les Puma du 3ème RHC (situé à Etain), le lieutenant-colonel C. étant quant à lui confirmé dans son rôle de chef de détachement.

ACCÉLÉRATION DE L'HISTOIRE

Le vendredi 8 septembre à 14h00, un premier Puma décolle d'Etain pour rejoindre Orléans. Il est embarqué le soir même dans un A400M de l'armée de l'Air qui s'envole dès le lendemain matin en direction des Antilles. Dans la soute de l'avion de transport stratégique, en plus d l'hélicoptère, un équipage, une équipe de mécaniciens et un lot de rechange. De quoi tenir une dizaine de jours en

arrival of the three other helicopters, which were set to make the trip by boat.

As the first Puma was flying west, its blades dismantled and packed away, Phalsbourg began organizing to supply the two Caimans required for the mission. The task was far from easy because of operational overlap: *"We were right in the middle of preparing for the Bois Belleau exercise," explained Lieutenant Colonel C. « As part of Bois Belleau, we were supposed to load two Caimans and two Gazelles onto a helicopter carrier at the end of November for a four-month mission! It was going to be the first open-sea deployment of ALAT's Caimans. We had just one month to prepare for that and get the pack-up kits (PUK) ready. And ten, all of a sudden, disaster struck, and we had to do the same thing in just 48 hours to help the victims of Irma in the Caribbean. »* Two aircraft were ready and standing by with enough flight time ahead of them to get started: 300 hours for the first one, 150 for the second. As for the PUK, we included everything possible. *"The mission was originally scheduled to last two months, but we know from experience that this kind of mission uses up a lot of flight hours, so we set off with maximum availability, and made sure we had all the spare parts we could need,"* underscored Lieutenant Colonel C.

A convoy of trucks left Phalsbourg on Sunday September 10, headed for Toulon, where the Navy's helicopter carrier had already managed to load the supplies and equipment provided by the French armed forces, police, and a host of different aid organizations. The next morning, the NH90s flew south to the Cannet des Maures air base, where they met up with the 3rd RHC's Puma. The three aircraft were loaded onto the ship once the deck had been cleared of all of the recently loaded materials. By the end of the day, the Caimans and Puma had settled into their floating base for the next several weeks. A Puma deployed by the French Airforce also joined them. The Tonnerre finally weighed anchor in the early morning of Thursday September 13.

© Sirpa Marine

totale autonomie, en attendant l'arrivée des trois autres appareils du détachement par bateau.

Pendant que le premier Puma vole, pales démontées, vers l'ouest, Phalsbourg se mobilise pour fournir les deux Caïman demandés. Une tâche rendue compliquée par le télescopage des engagements opérationnels : *« Nous étions alors en pleine préparation de l'exercice Bois Belleau, poursuit le lieutenant-colonel C. Bois Belleau devait se traduire par l'embarquement à la mi-novembre, et pour quatre mois, de deux Caïman et deux Gazelle sur un BPC ! Il devait alors s'agir du premier déploiement en mer du Caïman de l'ALAT. Nous avions un mois pour préparer cet embarquement et les lots techniques. Et puis, subitement, l'urgence a commandé et il a fallu faire la même chose en 48h00 pour répondre à la catastrophe aux Antilles ».* Deux appareils sont préparés, avec suffisamment de potentiel pour voir venir : le premier à 300 heures de vol devant lui, le second 150. Le lot de déploiement est quant à lui largement dimensionné.
« En première approche, la mission devait durer deux mois… On sait par expérience que ce genre d'opération est très consommateur en potentiel. Nous sommes donc partis avec une disponibilité maximale et sans faire d'impasse sur les pièces », souligne notre interlocuteur.

Un convoi routier quitte Phalsbourg le dimanche 10 septembre, direction Toulon où le navire de la Marine nationale commence déjà à charger les équipements les plus divers en provenance des armées, de la Gendarmerie, des forces de police et de diverses associations. Le lendemain matin, c'est au tour des deux NH90 de mettre le cap au sud. Un vol direct leur permet de rallier la base du Cannet des Maures où ils retrouvent sur place le Puma du 3ème RHC. Les trois appareils attendent sur la terre ferme que le pont du navire, envahi des matériels les plus divers, soit dégagé. C'est chose faite en fin de journée et les Caïman et le Puma peuvent alors rejoindre leur base flottante pour les semaines à venir. Ils sont également rejoints à bord par un Puma de l'armée de l'Air. Le BPC « Tonnerre » appareille finalement dans les premières heures du jeudi 13.

A BUSY CROSSING

"We sent to experienced crews with our Caimans," emphasized Lieutenant Colonel C. "We needed pilots certified for deck-landing who weren't on alert for Operation Barkhane in Mali or involved in the Bois Belleau mission. It was complicated!"

Each crew is made up of a pilot; a captain, who is also a pilot; an onboard mechanic; and a loadmaster. The eight crew members were also accompanied by a small tactical team comprising the mission chief, a logistics officer, an operations officer, a transmissions team, a doctor and a nurse for Medevac missions, and everything needed for maintenance. *"When we board a helicopter carrier, we provide some of the personnel needed for the aircraft to take off and land on deck," explained Lieutenant Colonel C. In other words, in addition to 15 ground mechanics, we also provide air traffic controllers, firefighters, blade folders, etc."* In all, 69 people make up the ALAT detachment on the helicopter carrier. It took 10 days to reach Saint Martin from Toulon. The ALAT detachment used the time to train its crews and maintain qualifications, night and day. They also studied different scenarios and the different possible ways to handle the upcoming landing, so they can get on with their missions as soon as possible. Over the 10 days they also maintain contact with the first Puma on site. After unloading from the A400M, the aircraft was declared operational on September 12, just in time to support French President Emmanuel Macron's visit of the island and to participate in reconnaissance missions necessary to begin more involved missions.

© Sirpa Marine

UNE TRAVERSÉE BIEN OCCUPÉE

« Nous avons envoyé deux équipages expérimentés avec nos Caïman, souligne le lieutenant-colonel C. Il nous fallait des pilotes qualifiés à l'appontage, mais qui ne soient pas d'alerte pour repartir au Mali dans le cadre de l'opération Barkhane, ni prévus pour participer à la mission Bois Belleau. C'était compliqué !... »

Chaque équipage est constitué d'un pilote, d'un commandant de bord également pilote, d'un mécanicien navigant et d'un membre opérationnel de soute (MOS). Les huit hommes sont accompagnés d'un petit état-major tactique avec le chef de détachement, un officier logistique, un officier opération, une équipe de transmission, un médecin et une infirmière pour les missions Evasan et, enfin, de tout l'environnement propre à la maintenance. *« Quand nous embarquons sur le BPC, nous fournissons également une partie du personnel de mise en œuvre des appareils sur le pont d'envol, explique le lieutenant-colonel C. Cela signifie qu'en plus de nos quinze mécaniciens sol, nous devions également fournir des contrôleurs aériens, des pompiers, des replieurs de pales, etc. »* Au total, 69 personnes constituent le détachement de l'ALAT à bord du BPC.

La traversée entre Toulon et Saint-Martin dure dix jours. Le détachement ALAT en profite pour entraîner ses équipages, entretenir les qualifications des uns et des autres, de jour comme de nuit. Le détachement travaille également sur les différents scénarii et les modalités du débarquement qui les attend, de manière à embrayer le plus vite possible sur les missions d'assistance dès leur arrivée. Au cours de ces dix journées, le contact est également maintenu avec le détachement précurseur, arrivé sur place avec le premier Puma. Après son débarquement de l'A400M, son remontage et ses vols techniques, le premier hélicoptère de l'ALAT est déclaré opérationnel le 12 septembre, juste à temps pour soutenir la visite dans l'île du Président français et participer aux reconnaissances, indispensables à un engagement plus conséquent.

© Sirpa Marine

A STEP UP

Twenty-four hours before its expected arrival in Saint Martin, when it is still 150 nautical miles from the island, the helicopter carrier launched its three aircrafts: the two Caimans and the Puma headed for the island, to drop off the beach reconnaissance teams with their material and to enter into contact with the French soldiers already on the ground. The helicopters then returned to the ship, which continued its course toward the island. In the end, it dropped anchor in a bay located two nautical miles from the shore. The time had come to launch their operations, under the aegis of the island's civil authorities and of the general military staff in the Caribbean The Tonnerre turns out to be doubly useful: the ship not only transported the helicopters to the island, it also served as a floating base, a totally independent operations HQ untouched by the hurricane's devastation. That said, the ALAT detachment nevertheless permanently disembarked part of its forces, including one Puma sent to Martinique, where Hurricane Maria had just struck—the helicopter carrier arrived in the Caribbean just three days after this second hurricane.

The two Caimans also made several comfortable round trips to Martinique, thanks to their speed and endurance. At a cruising speed of 145 knots, the aircraft were able to make the trip in just two hours, thanks to efficient navigational equipment. Night or day, the round trip took just four hours, with significant endurance remaining after landing. But the Caimans were mostly used on Saint Martin, where their transport and hoisting abilities were particularly appreciated.

SAUT DE GÉNÉRATION

24 heures avant son arrivée prévue à Saint-Martin, alors qu'il évolue encore à 150 nautiques de l'île, le BPC lâche ses trois hélicoptères : les deux Caïman et le Puma décollent en direction de l'île pour déposer des équipes de reconnaissance de plage et leur matériel, et prendre contact avec les militaires de l'armée de Terre déjà présents sur place. Les trois appareils reviennent ensuite se poser sur le BPC qui poursuit sa route et finit par jeter l'ancre dans une baie, à deux nautiques du rivage. L'heure est venue de lancer les opérations, sous la houlette des autorités civiles du département et de l'état-major des forces armées aux Antilles. Le BPC montre alors toute son utilité : le navire n'a pas seulement permis aux secours de traverser l'océan. Il est aussi une base flottante, une plate-forme de travail totalement autonome et dont l'efficacité n'est pas soumise aux aléas des destructions à terre. Le détachement de l'ALAT a toutefois débarqué de manière permanente une partie de ses forces, dont au moins un Puma en Martinique, où est passé entretemps l'ouragan Maria. En effet, le BPC est arrivé aux Antilles trois jours après le passage de ce deuxième ouragan.

Les deux Caïman réalisent également quelques liaisons vers la Martinique, avec tout le confort apporté par leur vitesse et leur autonomie. A 145 kt en croisière, l'appareil relie les deux îles en à peine deux heures de vol, avec des moyens de navigation performants. De jour comme de nuit, un aller-retour se fait en quatre heures, tout en gardant une solide autonomie sur place. Mais les Caïman seront toutefois utilisés de préférence à Saint-Martin, où leurs capacités de transport et de levage seront les plus appréciées.

"The Puma can lift 1.4 metric tons in a sling for 35 minutes of flight time, while the Caiman can lift twice that with an endurance of two hours!" highlights Lieutenant Colonel C. *"The progress made from one generation to the next is incredible, and having both aircraft working on the same operation, often side by side, made that perfectly obvious! The Caiman's power reserves mean it's no big deal of a crew is surprised with a load considerably heavier than planned."*

Some of the ALAT Caimans' greatest feats include hoisting a customs speedboat out of the water near Happy Bay. Once above the surface, the boat weighed in at 3 metric tons in the sling! The Caiman was at ease, though close to its limits. Another one for the record books was the removal of debris from a relay antenna felled by the hurricane on the island's tallest peak. The bent beams were gathered into bundles weighing several tons each, hoisted one at a time in a sling. Caught off guard by one excessively heavy bundle (most likely over 4 metric tons), the crew had to disengage the hook and drop the load. The bundle was then separated into two smaller groups and operations were able to continue without further incident.

Between convoy and logistical missions, the Caimans also helped to restore the island's power grid by replacing downed electrical posts. A new profession for ALAT! The 11-ton helicopter lent itself gracefully to the precision work. *"The missions were very technical and incredibly interesting for our teams," reported Lieutenant Colonel C. "In just over a month of operation, the two Caimans racked up about 100 flight hours, both day and night, sometimes with NVGs, and all while ensuring constant availability."*

« Le Puma lève 1,4 tonne à l'élingue sur 35 minutes de vol. Le Caïman prend près de deux fois plus de charge avec une autonomie proche de deux heures ! », souligne le lieutenant-colonel C. *« Le saut d'une génération à l'autre est spectaculaire et le fait d'avoir les deux appareils en même temps sur l'opération, souvent engagés simultanément, a permis de bien en prendre conscience ! La réserve de puissance du Caïman permet à l'équipage d'être surpris, mais sans prise de risque, par une charge supérieure à ce qu'on lui avait annoncée… »*

Parmi les faits d'armes des Caïman, le détachement de l'ALAT rapporte la récupération d'une vedette des douanes à proximité de l'Anse Heureuse. Quand il est hissé hors de l'eau, le bateau affiche près de trois tonnes sous l'élingue ! Le Caïman était donc à son aise, bien que proche de ses limites, mais pouvait-il en aller autrement ? Autre chantier d'anthologie, l'évacuation des débris d'une antenne de transmission abattue par l'ouragan sur le plus haut sommet de l'île. Les poutrelles tordues sont préparées en fagots de plusieurs tonnes qui sont élingués un à un. Surpris par un fagot trop lourd, sans doute plus de quatre tonnes, un équipage devra même déclencher le crochet et larguer la charge trop lourde. Cette dernière sera scindée en deux parties et les opérations pourront continuer sans autre problème…

Entre deux missions de convoyage et de vols logistiques, les Caïman participent également à la restauration du réseau électrique en remettant en place les poteaux électriques. Un métier nouveau pour l'ALAT ! L'hélicoptère de 11 tonnes se plie sans rechigner à ce travail de précision… *« Les missions étaient très techniques et très intéressantes pour nos équipages, juge le lieutenant-colonel C. En un peu plus d'un mois d'opération, les deux Caïman ont accumulé une centaine d'heures de vol, de jour comme de nuit, parfois aux JVN, et le tout avec une disponibilité sans ombre ».*

A REGIMENT GIVING ITS ALL

The 1st RHC was the first regiment of ALAT to take delivery of Caimans, at the end of 2013. At end 2017, the delivery schedule hasn't quite been completed, with the regiment having received 13 of the 21 expected helicopters. Its fleet should be complete by the end of 2018. In the meantime, the regiment has said goodbye to all its old Pumas and has been involved in a number of operations with its new aircraft. Four Caimans are permanently based in Gao as part of operation Barkhane, with the personnel on a rotating roster in the theater, where they also fly three Tiger HADs. As of early 2018, two Caimans are out at sea as part of Mission Bois Belleau, and six others are with the manufacturer for maintenance.

UN RÉGIMENT AUX TAQUETS

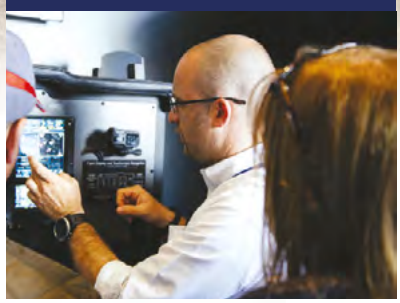
Le 1er RHC a été le premier de l'Aviation légère de l'armée de Terre à recevoir les Caïman, fin 2013. Fin 2017, le plan d'équipement n'est pas encore entièrementréalisé, le régiment n'ayant reçu que 13 de ses appareils sur les 21 prévus. Il faudra attendre la fin de 2018 pour que sa dotation soit complète. Mais en attendant, le régiment a rendu tous ses anciens Puma et multiplie les engagements avec son nouvel appareil. Quatre Caïman sont en permanence basés à Gao dans le cadre de l'opération Barkhane, le régiment étant en auto relève sur ce théâtre où il fournit également trois Tigre HAD. En ce début de 2018, deux Caïman sont en mer, engagés dans la mission Bois Belleau, et six autres sont en entretien chez l'industriel.

HELI UK EXPO

Co-located with AeroExpo UK

The UK's Helicopter Owner and Operator's Exhibition

14TH - 16TH JUNE 2018 WYCOMBE AIR PARK

OEM's	Products & Services	Maintenance	Flight Training
			

Bell Helicopter – A Textron Company

HAYWARD AVIATION

HQ AVIATION Ltd

Helicopter Club of Great Britain

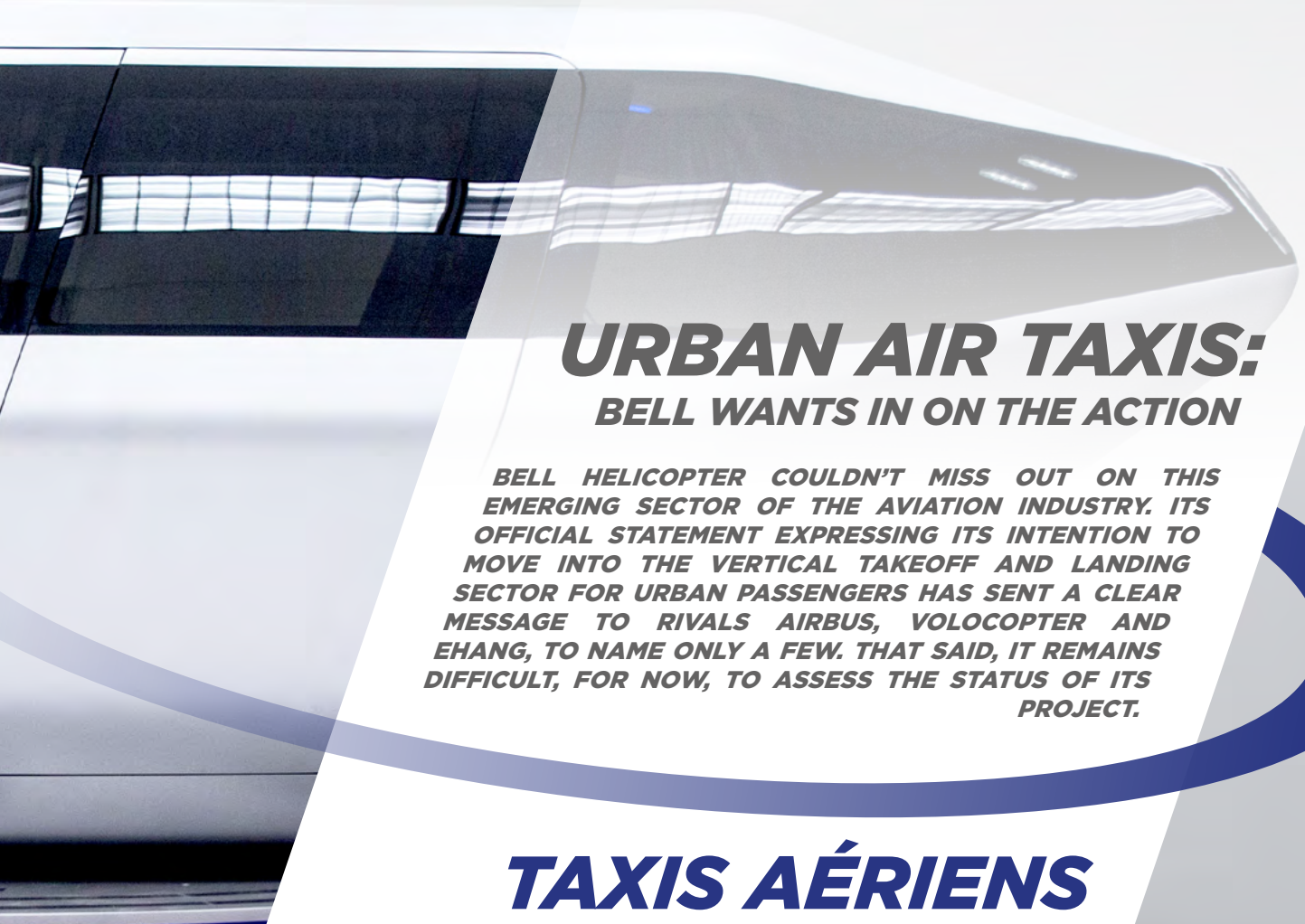
BOSE AVIATION

Heli Air – Helicopters Nationwide

Advance tickets from just £17!

WWW.HELIUKEXPO.COM

© Bell Helicopter



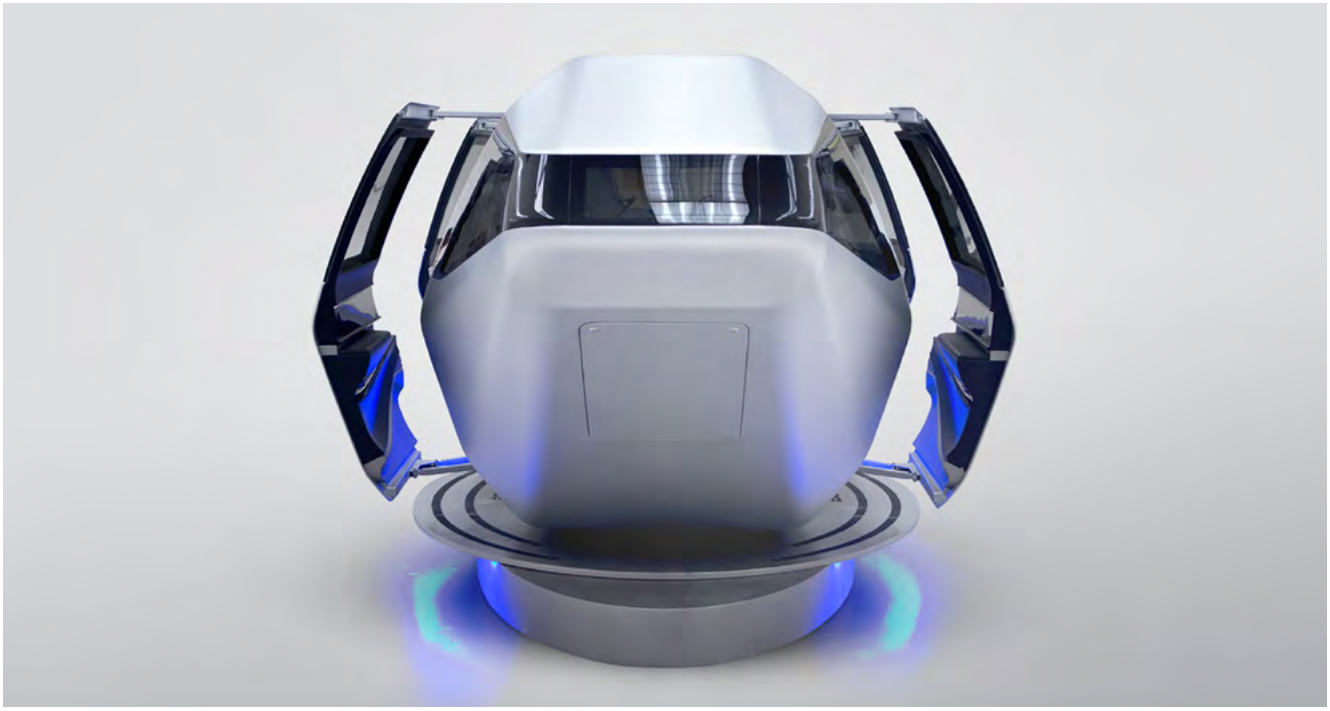
URBAN AIR TAXIS:
BELL WANTS IN ON THE ACTION

BELL HELICOPTER COULDN'T MISS OUT ON THIS EMERGING SECTOR OF THE AVIATION INDUSTRY. ITS OFFICIAL STATEMENT EXPRESSING ITS INTENTION TO MOVE INTO THE VERTICAL TAKEOFF AND LANDING SECTOR FOR URBAN PASSENGERS HAS SENT A CLEAR MESSAGE TO RIVALS AIRBUS, VOLOCOPTER AND EHANG, TO NAME ONLY A FEW. THAT SAID, IT REMAINS DIFFICULT, FOR NOW, TO ASSESS THE STATUS OF ITS PROJECT.

TAXIS AÉRIENS INTRA URBAINS :
BELL HELICOPTER VEUT EN ÊTRE

BELL HELICOPTER NE POUVAIT PAS MANQUER DE SE MANIFESTER SUR CE CRÉNEAU ÉMERGEANT DU SECTEUR AÉRONAUTIQUE. EN COMMUNIQUANT OFFICIELLEMENT SUR SON INTENTION DE POSER UN PIED DANS LE MONDE DU MODULE À DÉCOLLAGE ET ATTERRISSAGE VERTICAL DESTINÉ AUX PASSAGERS INTRA URBAINS, IL ENVOIE UN SIGNAL À TOUS SES RIVAUX, QU'ILS S'APPELLENT AIRBUS, VOLOCOPTER OU EHANG, POUR NE CITER QUE CEUX-LÀ. ET CELA MÊME SI, POUR L'HEURE, IL EST BIEN DIFFICILE D'ÉVALUER L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE SON PROJET.

BY/PAR FRANÇOIS BLANC



© Bell Helicopter

Bell Helicopter took advantage of the *2018 Consumer Electronics Show (CES)* in January to partially unveil its plans for its short-distance air taxi module. This initiative followed in the footsteps of the manufacturer's April 2017 announcement that it would be partnering with California-based Uber to develop a new aircraft concept.

While Bell has made its intentions clear, and the target market is the same one other manufacturers in the nascent sector aim to serve, it is much too early to paint a clear picture of the finished product, particularly its technical characteristics. The computer-generated images published by Bell provide zero information on the aircraft's moving parts and engine. At first glance, it looks like it will be a piloted four-seater (one pilot and three passengers). How many rotors should we expect to see? In the short interview Scott Drennan agreed to give *Helicopter Industry* (in this issue), the Director of Engineering Innovation revealed very little, only briefly alluding (twice) to Bell Helicopter's experience with tiltrotor aircraft. Could that be a hint? Or simply a reference to the manufacturer's vast experience in designing and perfecting daringly new technical solutions? As for the aircraft's power source, two solutions are currently under review. The first (hybrid propulsion) seems fated to fail, given current electrical power reserve capabilities—that is, unless the Bell Helicopter research teams have secured guaranteed improvement from battery manufacturers. Given the situation, the second power source seems more plausible.

In the meantime, the presence of Bell Helicopter—one of the six major rotorcraft manufacturers worldwide—in this sector foreshadows the multiplication of air taxi designs destined to open a new page in the history of aviation.

Bell Helicopter a profité du *Consumer Electronic Show (CES) 2018*, en janvier dernier, pour lever un coin du voile sur son projet de module destiné au marché du taxi aérien sur courtes distances. Cette démarche fait suite à l'annonce du constructeur, en avril dernier, de collaborer avec la société californienne Uber en vue du développement d'un nouveau concept d'aéronef.

Mais si l'intention semble claire, et si le marché visé ne diffère pas de celui que briguent d'autres constructeurs engagés sur la même voie, il est en revanche beaucoup trop tôt pour se faire une idée précise du produit fini, en particulier du point de vue technique. Ainsi, les images de synthèse diffusées par Bell Helicopter ne renseignent-elles pas sur les parties mobiles et la motorisation dont sera dotée la petite machine. A première vue, il s'agira d'un appareil quadriplace piloté (un pilote + trois passagers). Combien de rotors sont prévus ? Dans le bref interview qu'il accorde à *Helicopter Industry* (à lire dans cet article), Scott Drennan n'en dévoile rien, même s'il fait allusion, à deux reprises, à l'expérience acquise par Bell Helicopter dans la formule du convertible (aérodyne à rotors basculants). Faut-il y voir une indication ? Ou la simple volonté du constructeur d'affirmer sa grande expérience dans l'exploration et la mise au point de solutions techniques inédites ? Quant à la nature de l'énergie employée, deux solutions sont apparemment à l'étude. La première (la propulsion hybride), en l'état actuel de la maîtrise du stockage de l'énergie électrique, ne paraît pas promise à un avenir radieux ; à moins, bien sûr, que le bureau d'études de Bell Helicopter ait obtenu quelque garantie de la part des fabricants de batterie. La seconde, à cet égard, paraît plus plausible.

En attendant, l'entrée en scène sur ce terrain de Bell Helicopter, l'un des six grands constructeurs d'aéronefs à voilure tournante dans le monde, participe à la multiplication des offres appelées à ouvrir une nouvelle page de l'histoire de l'aviation

© Bell Helicopter

SCOTT BRENNAN

DIRECTOR OF INNOVATION, BELL HELICOPTER
DIRECTEUR DE L'INNOVATION DE BELL HELICOPTER

Helicopter Industry: Since when does Bell Helicopter work on this concept?

Scott Drennan: Bell Helicopter will be working with Uber as a collaborator to accelerate the large-scale deployment of vertical take-off and landing vehicles (VTOLs) in order to fulfill a shared mission of providing a safe, reliable transportation service to everyone, everywhere. The announcement came April 2017 during the Uber Elevate Summit.

HI: What would be the mode of propulsion and energy source used by this «taxi»?

SD: We are exploring several options, including hybrid and all electric propulsion.

HI: Does a designated team at Bell Helicopter work exclusively on this concept now?

SD: For more than eight decades, Bell has pushed the boundaries of flight, and our team is bringing new ideas to life to solve the hard challenges that limit rotorcraft. Our core business is vertical lift – so while the mission and the vehicle are different than a traditional helicopter or even a tiltrotor, the urban air taxi market is a natural fit with Bell's experience.

Helicopter Industry : Depuis quand Bell Helicopter travaille sur son concept de taxi aérien ?

Scott Drennan : Bell Helicopter va travailler en collaboration avec Uber dans le but d'accélérer le déploiement d'aéronefs à décollage et atterrissage vertical, et ce afin de remplir conjointement une mission consistant à fournir un transport sûr et fiable pour chacun, n'importe où. L'annonce en est survenue en avril 2017, au cours du sommet Uber Elevate.

HI : Quels seraient le mode de propulsion et la source d'énergie utilisés par ce taxi aérien ?

SD : Nous envisageons plusieurs solutions, y compris une formule hybride et une propulsion entièrement électrique.

HI : Une équipe désignée chez BH travaille-t-elle exclusivement sur ce concept actuellement ?

SD : Depuis plus de huit décennies, Bell a repoussé les limites du vol, et notre équipe continue à donner vie à de nouvelles idées destinées à relever les défis complexes posés par le vol vertical. Or notre cœur de métier, c'est justement le vol vertical. Lorsque la mission et le véhicule s'éloignent de l'environnement de l'hélicoptère traditionnel, ou même de celui d'un convertible, le marché du taxi aérien à vocation urbaine ne peut que très bien s'accorder avec l'expérience de Bell.

© Bell Helicopter

HI : How long should the studies extend before a test machine appears?

SD: We have to address certification and air traffic control. This will require strong partnership between manufacturers, operators, and regulatory authorities. Bell has the certification experience to lead that effort. What I can say is when our partners and the infrastructure is ready – we'll be ready to test.

HI : On the Bell Helicopter calendar, when could a prototype machine (or a technology demonstrator) come to light?

SD: The announcement (in April 2017) is the beginning of a collaboration with Uber to accelerate the large-scale deployment of vertical takeoff and landing vehicles (VTOLs). Bell's initial focus is on technology development – which is already underway – that will lead to a new air taxi vehicle.

HI : When could a first flight reasonably occur?

SD: We're not sharing any designs or timelines yet – I'm sure you understand the need to protect our competitive developments until the right time. I can tell you that we are actively pursuing new technologies and we are comfortable with our timetable, especially given the complexities of this initiative.

HI : What are the market estimates of Bell Helicopter for such a machine?

SD: The air taxi is not a new concept; we have been moving people over urban obstacles for decades, and Bell pioneered tiltrotors, the most innovative VTOL aircraft in operation today. We believe the urban air taxi market for small, heavily automated electric and hybrid vertical lift aircraft is viable. What is "new" is the efficiency, affordability and regulatory environment required to make air transport as available and reliable as running water.

HI : Sur quelle durée les études devraient-elles s'étendre avant qu'apparaisse une machine d'essai ?

SD : Nous devons aborder les problèmes de la certification et du control du trafic aérien. Cela va nécessiter un solide partenariat entre constructeurs, exploitants et autorités réglementaires. Bell détient l'expérience nécessaire en matière de certification pour mener ces travaux. Ce que je peux dire, c'est que lorsque nos partenaires et les infrastructures seront prêts, nous serons parés pour les essais.

HI : Sur le calendrier de Bell Helicopter, à quelle échéance une machine prototype (ou un démonstrateur technologique) pourrait-elle voir le jour ?

SD : L'annonce d'avril 2017 renvoie au début de la collaboration avec Uber – elle visait à accélérer le déploiement à grande échelle de véhicules à décollage et atterrissage vertical. Bell Helicopter se concentre avant tout sur le développement technique – il a déjà commencé –, lequel conduit à une nouvel aéronef destiné au transport aérien sur courtes distances.

HI : Quand un premier vol pourrait-il raisonnablement survenir ?

SD : Nous ne communiquons pas sur le concept ou le calendrier pour l'instant – je suis sûr que vous comprenez la nécessité de protéger notre compétitivité technique jusqu'au dernier moment. Je peux vous dire que nous poursuivons nos recherches sur un plan technologique et sommes confiants dans notre calendrier, surtout compte tenu de la complexité de l'exercice.

HI : Quelles sont les estimations de marché de Bell Helicopter pour une telle machine ?

SD : Le taxi aérien n'est pas un concept nouveau. Depuis des décennies, nous avons permis à des millions de gens de s'affranchir des obstacles urbains. Bell Helicopter a été pionnier dans le domaine du convertible, l'aéronef à décollage et atterrissage vertical le plus innovant exploité à l'heure actuelle. Nous pensons que le marché pour des petits appareils, hautement automatisés, hybrides ou tout électriques, est viable. Ce qui est nouveau, c'est l'efficacité, l'accessibilité économique et le contexte réglementaire requis pour faire en sorte que le transport aérien devienne aussi accessible et évident que l'eau qui coule d'un robinet…

ILA BERLIN

INNOVATION AND LEADERSHIP IN AEROSPACE

April 25–29, 2018

Berlin ExpoCenter Airport
www.ila-berlin.com

BDLI German Aerospace Industries Association

Messe Berlin

Hosted by LAND BRANDENBURG

PARTNER COUNTRY FRANCE

© F. Lert

AERIAL FIREFIGHTING EUROPE AND AERIAL SEARCH & RESCUE TRADE SHOWS A HIT IN NÎMES

The Civil Defense Air Base (BASC) in Nîmes hosted two trade shows October 16-20, 2017: Aerial Firefighting Europe and Search & Rescue International, both organized by Tangent Link. The events were particularly relevant given recent natural disasters—which have revealed what a crucial role helicopters play in such situations.

EUROPE
AERIAL FIRE FIGHTING 2017
AERIAL SEARCH & RESCUE

BY/PAR FRÉERIC LERT

SUCCÈS NÎMOIS POUR AERIAL FIREFIGHTING EUROPE ET AERIAL SEARCH & RESCUE

Du 16 au 20 octobre 2017, la Base d'avions de la Sécurité civile (BASC) a accueilli deux salons professionnels organisés par la société Tangent Link : l'Aerial Firefighting Europe et l'Aerial Search & Rescue. Deux rencontres sur des thèmes d'actualité où l'hélicoptère a toute sa place.

© F. Lert

Following the departure of the French Navy's maritime patrol units, the Nîmes Garons airport refocused on the commercial sector, before being elected as the new home base for French Civil Defense, which had already chosen to set up its command base, maintenance center, and training center for helicopter personnel there. In March 2017, the unit finalized the move by transferring its airplane activities from Marseille to Nîmes as well. The airport is now the permanent home of 12 Canadair CL-415s, nine S-2F Trackers, three Beech 200 King Airs and two Bombardier Dash-8 Q400s. Spacious, modern infrastructure arrived alongside the airplanes. With its new buildings, welcoming hangars, proximity to the ocean and training areas, low commercial air traffic, and easy access by major highways, Nîmes Garons airport was an easy choice for Tangent Link when it was looking for a venue for a new firefighting tradeshow. Aerial Firefighting Europe will take place in odd years, with its American counterpart hosting in even years, in Sacramento, California. In 2017, it attracted about 40 companies from all over the globe. For its first edition, the show offered a broad look at the sector, from surveillance and firefighting equipment to services, drones, planes and helicopters. The exhibitors, 350 delegates from 30 countries, visitors and journalists all underscored how easy it was to approach the many decision-makers present, and how fruitful their discussions were.

Aerial Firefighting Europe opened with a keynote address delivered by Christos Stylianides, European Commissioner for Humanitarian Aid and Crisis Management, who was visiting the BASC base in Nîmes for the third time.

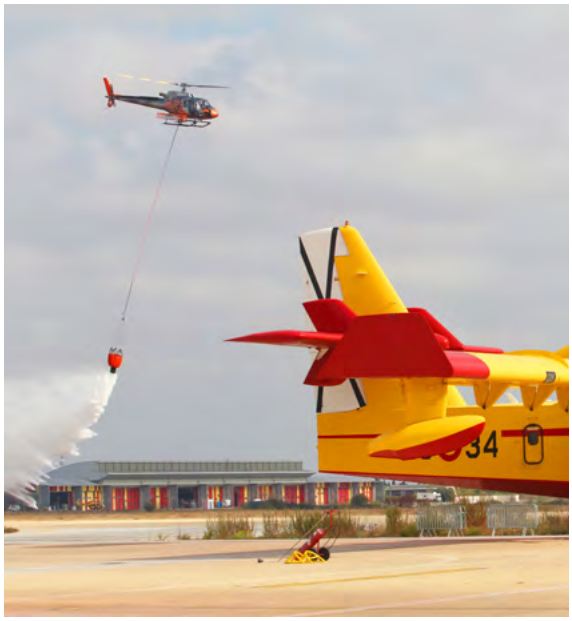
Depuis le départ des unités de patrouille maritime de la Marine nationale, l'aéroport de Nîmes Garons, dans le sud de la France, a conservé une activité commerciale avant de devenir la place forte de la Sécurité civile française. Cette dernière avait déjà fait le choix d'y implanter le centre de commandement, le centre de maintenance et le centre d'instruction du personnel de son groupement d'hélicoptères. L'année dernière, en mars 2017, la Sécurité civile franchissait une autre étape en finalisant le transfert de son activité avions de Marseille vers Nîmes. L'aéroport gardois héberge donc maintenant de manière permanente douze Canadair CL-415, neuf S-2F Tracker, trois Beech 200 King Air et deux Bombardier Dash-8 Q400. Avec les avions sont également arrivées des infrastructures modernes et largement dimensionnées. Nouveaux locaux, hangars accueillants, proximité de la mer et des zones d'entraînement, faible trafic aérien commercial, bonne desserte routière : le site de Nîmes Garons ne manque pas d'atouts et c'est bien ce qui a convaincu la société Tangent Link d'y donner rendez-vous aux professionnels de la lutte anti-feu. Le salon Aerial Firefighting Europe, qui aura lieu les années impaires en alternance avec son pendant nord-américain implanté à Sacramento (Californie), a attiré une quarantaine de sociétés en provenance du monde entier. Equipements de surveillance, de lutte contre le feu, fourniture de services, drones, avions, hélicoptères, le salon présentait pour sa première édition un riche plateau. Les exposants, les 350 délégués reçus en provenance d'une trentaine de pays, les visiteurs et les journalistes, tous soulignaient la qualité et la facilité des échanges avec des décideurs venus en nombre et très accessibles.

© F. Lert

Speaking just as devastating, fatal fires blazed through Spain and Portugal, the Commissioner highlighted the importance of developing a unified response and flawless coordination in Europe when it comes to natural disasters, particularly forest fires, which are *"shared challenges"* that do not heed national borders. *"Sharing our knowledge, pooling our abilities, and exchanging about our experiences is crucial,"* he explained.

In addition to conferences and B2B meetings, the trade show also put on air shows, notably featuring three firefighting helicopters. Each of the three had a different approach to air work.

© F. Lert



© F. Lert

Aerial Firefighting Europe s'est ouvert avec un discours d'introduction de Christian Stylianides, commissaire européen à l'aide humanitaire et à la gestion de crise, pour qui il s'agissait de la troisième visite sur la BASC de Nîmes. Alors même que des feux dévastateurs et meurtriers ravageaient l'Espagne et le Portugal, le commissaire européen souligna le besoin d'une réponse commune et d'une coordination sans faille en Europe dans la gestion des risques naturels, et en particulier des feux de forêts qui ne s'arrêtent pas aux frontières et sont des *« défis collectifs ». « Partager les savoirs, mettre en commun les capacités et partager les expériences est une exigence cruciale »*, expliqua-t-il.

Au-delà des conférences et des rencontres B to B organisées pendant le salon, les visiteurs ont également pu assister à des démonstrations en vol avec, notamment, trois hélicoptères utilisés dans les missions de lutte anti-incendie.

The AS350 B3 by Chamonix Mont Blanc Hélicoptères (CMBH) opened the show with an impressive demonstration of its precision and speed. Capitalizing on the versatility and maneuverability of the aircraft, the pilot ran threw a series of exercises in just a few minutes, revealing the scope of possibilities afforded by the helicopter and its ability to quickly change tasks. It dumped water, transported firefighters, and hoisted equipment in a sling as if building a temporary base of operations. A Bell 212 registered in Luxembourg was up next. It was operated by Héli Protection, which used the helicopter in France in 2017. The twin-engine with its large two-blade rotor is always impressive, for both the ears and eyes. The Bell went about its work with a ventral reservoir filled via a pump and a hose. To impress spectators and show how little water was needed with this setup, the helicopter pumped it out of a very small container—a blow-up children's pool less than three meters in diameter with water just a few decimeters deep! The third, much awaited, participant was a Kaman K-Max operated by Swiss company Rotex, which owns three and uses them for tree trimming and sling transportation in mountainous regions. With its two intermeshing rotors, the K-Max is always fascinating to watch and to listen to, given how quiet it is. The K-Max does not come with the agility and versatility of the Squirrel B3, but its optimization and load-carrying ability—up to 2,500 kilos in a sling—are impressive.

During a one-day pause, the hangar that hosted Aerial Firefighting Europe was set up anew to welcome the Search & Rescue International exhibitors. There were

Trois hélicoptères et autant d'approches du travail aérien : L'AS350 B3 de Chamonix Mont Blanc Hélicoptères (CMBH) a ouvert le bal avec une présentation impressionnante de précision et de rapidité. Jouant sur la versatilité et la maniabilité de son appareil, le pilote a présenté en quelques minutes une suite de tableaux montrant l'étendue des possibilités de l'appareil et sa capacité à changer très rapidement d'activité : depuis le largage d'eau jusqu'au transport de pompiers, en passant par le levage d'équipements à l'élingue pour simuler la création d'un plot d'intervention temporaire. Un Bell 212 immatriculé au Luxembourg a ensuite pris le relais. L'appareil était aux couleurs d'Héli Protection qui l'a utilisé en France pendant l'année 2017. Le bimoteur au large rotor bipale est un appareil toujours aussi impressionnant à voir et à entendre. Le Bell travaillait avec un réservoir ventral rempli à l'aide d'une pompe et d'un tuyau. Pour asseoir la démonstration et montrer que l'appareil ainsi équipé pouvait se contenter d'une très faible profondeur d'eau, celle-ci était pompée à dessein dans une enceinte très étroite, en fait une piscine gonflable pour enfant de moins de trois mètres de diamètre et de quelques décimètres de profondeur ! Troisième intervenant, et des plus inattendus, le Kaman K-Max. L'appareil présenté était aux couleurs de l'opérateur suisse Rotex qui en possède trois et les utilise pour le travail d'élagage et le transport sous élingue dans les zones montagneuses. Le K-Max aux deux rotors engrenants est toujours aussi fascinant à regarder, mais aussi à entendre, en raison de son faible niveau sonore. Le K-Max ne présente pas l'agilité et la versatilité de l'Ecureuil B3, mais il reste étonnant par son optimisation et sa capacité d'emport – 2 500 kg à l'élingue.

Après une journée d'interruption, le hangar qui avait accueilli Aerial Firefighting Europe était réaménagé pour

© F. Lert

fewer visitors and exhibitors, but the numbers were more than respectable with 250 participants from different Civil Defense units, NGOs, coast guard units, private operators and more. Search & Rescue International was only launched recently, but it clearly fulfils a need in this sector, whose economic importance will undoubtedly continue to grow over the coming years. The presence of two industry heavyweights—in both the literal and figurative sense—is proof of this trend. The Sikorsky S-92 flown by the UK Coast Guard made the trip from Stornoway, in northern Scotland, and was joined by Héli Union's EC225. The French operator, which currently owns 33 different aircraft, attended the vent in Nîmes to present the H225 in SAR configuration to potential customers.

recevoir cette fois les exposants du Search & Rescue Event. La fréquentation était certes moindre, mais on compta tout de même 250 participants en provenance de différentes unités de Sécurité civile, des ONG, de garde-côtes, d'opérateurs privés, etc. Le Search & Rescue Event est de création récente, mais il ne fait guère de doute qu'il se fait l'écho d'une activité dont le poids économique est appelé à croître dans les années à venir. En témoigne la présence à Nîmes de deux poids lourds du secteur, au sens propre comme au sens figuré : le Sikorsky S-92 aux couleurs des UK Coast Guard et venu expressément de Stornaway (nord de l'Ecosse) et un EC225 d'Héli Union. L'opérateur français, qui possède à ce jour 33 appareils de différents types, avait fait le déplacement à Nîmes pour présenter aux clients potentiels le H225 dans les missions SAR.

© F. Lert

THE CITY OF NÎMES BOOSTS ITS INTERNATIONAL POSITION AS A CIVIL DEFENSE HUB

Elected officials in and around Nîmes, which has a population of 140,000 and is famous for its Roman ruins, are doing their best to turn their city and its airport into a European civil defense hub. And, in fact, the future European SAR and firefighting base already exists—at least virtually. It is known as "BaseCamp" and is featured in a promotional film produced by the Nîmes conurbation development agency. It's an ambitious project spread out over 650 hectares designed to become a real center of excellence focused on these issues. The 650 hectares include the current Civil Defense rotorcraft and fixed-wing aircraft bases, as well as a long list of potential additions: companies present in the sector, a 12,000 sq-m start-up incubator, research laboratories, training centers, an accommodations area dubbed "Wake Up," a training area for airtankers, testing areas for new technologies, such as drones, and much more. This very ambitious project aims to make Nîmes a European benchmark in civil defense—and the has made it clear it would be proud to welcome a future European Humanitarian Aid and Civil Defense Agency.

LA VILLE DE NÎMES SOIGNE SON POSITIONNEMENT INTERNATIONAL EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ CIVILE…

Les édiles de la région nîmoise font tout leur possible pour faire de Nîmes (une ville de 140 000 habitants célèbre pour ses vestiges romains) et de son aéroport un centre européen en matière de sécurité civile. Et d'ailleurs, la future base européenne de sauvetage et de lutte contre les incendies existe déjà, du moins virtuellement. Elle a pour nom « BaseCamp ». Elle est présentée dans un film promotionnel de l'Agence de développement économique de l'agglomération de Nîmes. Il s'agit d'un projet ambitieux qui s'étend sur 650 hectares et vise à créer un pôle d'excellence autour de ces thématiques. Ces 650 hectares englobent les bases actuelles de la Sécurité civile, voilures tournantes et voilures fixes, ainsi qu'une longue liste d'activités potentielles : entreprises du secteur, start-up réunies dans un incubateur de 1200 m2, laboratoires de recherche, espaces de formation, structure d'accueil hôtelière déjà baptisée « wake up », zone d'entraînement au tir des bombardiers d'eau, zone d'essais pour les nouvelles solutions techniques, et en particulier les drones... Un projet très ambitieux donc, visant rien moins qu'à faire de Nîmes la référence européenne en la matière. Ambition ultime, la ville de Nîmes se verrait bien héberger également une future agence européenne d'aide humanitaire et de sécurité civile.

© Helipass

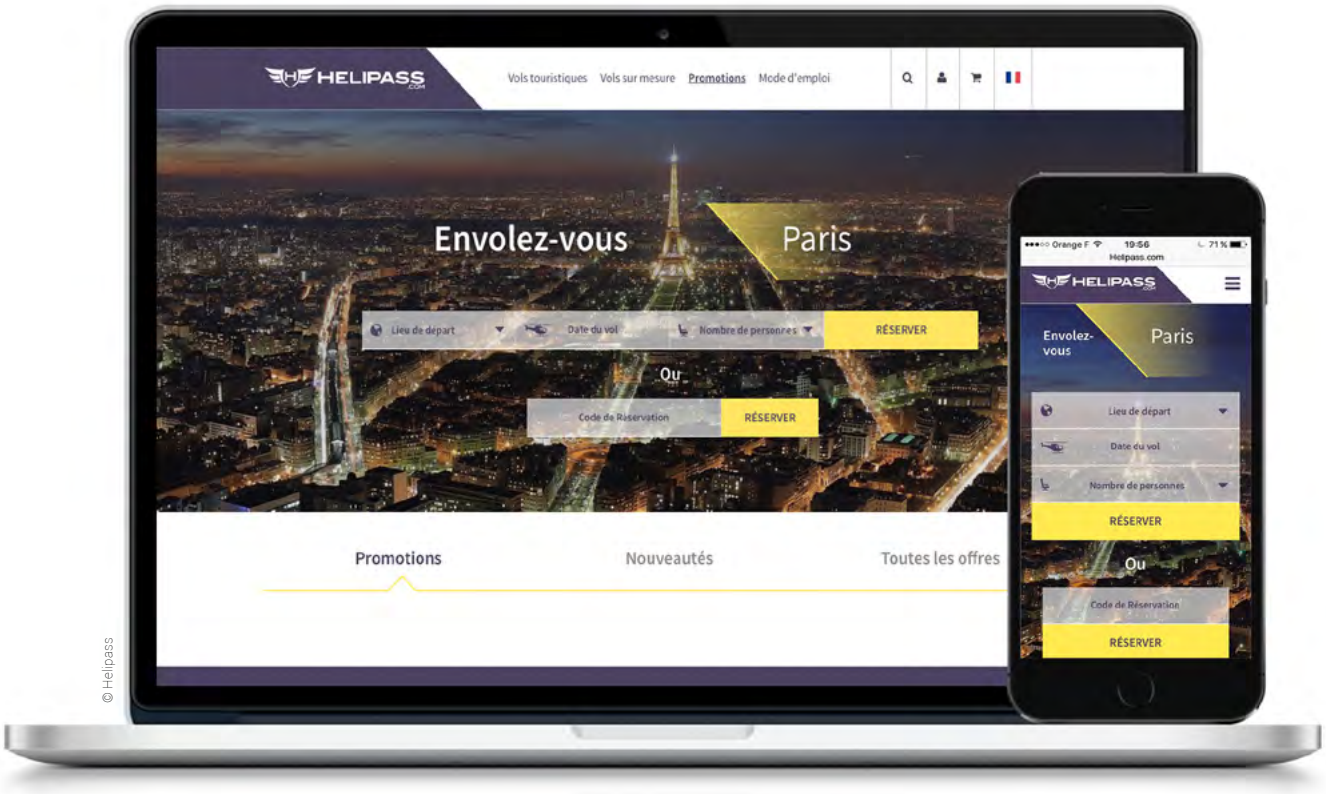
HELIPASS.COM, THE FIRST EVER WORLDWIDE TOURISM FLIGHT RESERVATION PLATFORM, IS PATIENTLY PURSUING ITS DEVELOPMENT. LOOKING BEYOND ITS OWN INTERESTS, THE NEW COMPANY ISCOUNTING ON THE WAY ITS INITIATIVE BENEFITS OTHERS. INDEED, PASSENGERS, OPERATORS AND MANUFACTURERS ALL STAND TO GAIN FROM THE BOOST THE PLATFORM CAN PROVIDE THIS NATURALLY

A NEW PASSENGER MARKET AWAKENS

LE RÉVEIL DU TROISIÈME MARCHÉ MONDIAL ?

PREMIÈRE PLATE-FORME DE RÉSERVATION DE VOLS TOURISTIQUES JAMAIS DÉPLOYÉE SUR UN MARCHÉ MONDIAL, HELIPASS.COM POURSUIT PATIEMMENT SON DÉVELOPPEMENT AU-DELÀ DE SES PROPRES INTÉRÊTS, LA JEUNE SOCIÉTÉ PARIE SUR LES VERTUS DE SON INITIATIVE. CAR PASSAGERS, EXPLOITANTS ET CONSTRUCTEURS D'HÉLICOPTÈRES SONT A PRIORI APPELÉS À BÉNÉFICIER DE LA STIMULATION D'UN MARCHÉ PAR NATURE TRÈS MORCELÉ.

BY/PAR FRANÇOIS BLANC



© Helipass

© Helipass

In issue No. 84 of *Helicopter Industry,* we interviewed an entrepreneur interested in democratizing helicopter use worldwide. Though innovative, the offer described by the founder of Book my Helo was not entirely original.

Founded in 2014—two years before the abovementioned initiative—the Helipass.com online reservation platform set out with similar goals. Its founder and CEO, Frenchman Frédéric Aguettant, was hardly a stranger to vertical takeoff when he launched his new business. Following 25 years at the head of helicopter transport companies Paris Hélicoptère, Héli France, and Aviaxess—he left the segment behind, striking out in a new direction.

Au fil des pages de son n° 84, *Helicopter Industry* donnait la parole à un entrepreneur soucieux de démocratiser l'usage de l'hélicoptère, et ce partout dans le monde. Pour novatrice qu'elle soit, l'offre décrite n'était cependant pas inédite, à l'heure où nous interrogions le fondateur de « Book my Helo ».

Fondée en 2014, soit deux ans avant l'initiative précitée, la plate-forme de réservation en ligne Helipass.com s'était fixée des objectifs assez semblables. Son créateur et président, Frédéric Aguettant, français également, n'était pas non plus un inconnu du monde du vol vertical lorsqu'il se lançait dans sa nouvelle activité. Après 25 années passées à diriger des sociétés de transport par hélicoptère Paris Hélicoptère, Héli France, puis Aviaxess, il a donc entrepris de quitter la sphère des transporteurs pour devenir un acteur d'un autre genre.

© Helipass

A BRILLIANT IDEA

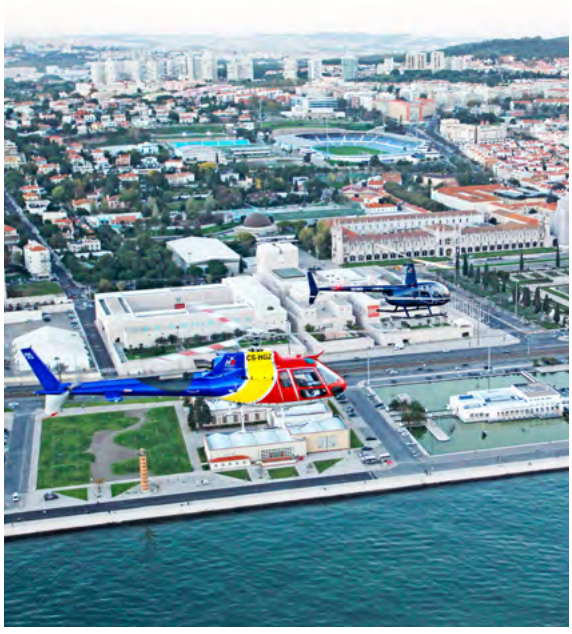
Struck by the flight-hour deficits that affect so many helicopter operators (which hold air transport authorizations), and by their available seats and itineraries, Frédéric Aguettant conducted a market study and decided to rise to the challenge with the launch of Helipass.com *"Passenger transportation in the helicopter sector has always focused on two markets: oil & gas and air ambulances. The third market is tourism, but no one has ever tried to look at it in a comprehensive way and take full advantage of it, to benefit both passengers and operators,"* explained Aguettant. History textbooks will undoubtedly note that the digital economy had to be fully developed before any project of this kind could become viable, since the public still knows very little about passenger transportation by helicopter.

The brilliant concept behind Helipass.com is an *"online reservation platform designed to make it easy for passengers to get a handle on offers, receive a reply for each request instantly, and seamlessly reserve flights, just like with an airline, ferry or cruise company."* When asked if helicopter operators couldn't simply develop their own online platforms, Aguettant argued that, *"while some of them have tried, most of them haven't gone so far as to develop a real-time reservation and payment platform, because it's really a whole other profession, and most passenger transportation helicopter operators don't have the resources or required skills in house."* We might also add that only a specialized, third-party can provide a comprehensive offer.

UNE IDÉE MAÎTRESSE

Frappé par le déficit d'heures de vol dont pâtissent nombre de sociétés d'exploitation d'hélicoptères (détentrices d'un certificat de transporteur aérien), au regard de leurs offres en sièges et en itinéraires, Frédéric Aguettant, à l'issue d'une étude de marché réalisée par Helipass.com peu de temps avant son lancement, a décidé de relever un défi. *« Le monde du transport public par hélicoptère s'est toujours préoccupé de deux marchés : celui de l'énergie pétrolière et gazière, et celui du transport médicalisé. Le troisième, c'est le tourisme. Or, rien n'a jamais été fait pour le considérer dans sa globalité et en exploiter tout le potentiel, à la fois au bénéfice des passagers et des transporteurs »*, explique-t-il. Sans doute l'histoire retiendra-t-elle que, d'une part, l'hélicoptère reste un moyen de transport aérien mal connu du public et que, d'autre part, l'avènement de l'économie numérique aura dû prendre le temps de se déployer avant que tout projet en la matière s'annonce viable.

Quoi qu'il en soit, l'idée maîtresse du concept d'Helipass.com réside dans la création d'une *« plate-forme de réservation en ligne conçue pour que le passager prenne très facilement connaissance des offres, qu'il ait instantanément une réponse à sa demande et que la réservation soit simple et rapide, exactement comme lorsqu'il réserve un trajet en avion, en train ou en bateau de ligne. »* A la question de savoir si les opérateurs aériens du monde de l'hélicoptère ne sont pas en mesure de proposer eux-mêmes leur prestation en ligne, le président d'Helipass.com répond que *« si quelques-uns d'entre eux s'y sont employés, la plupart ne sont pas allés jusqu'à mettre au point un outil de réservation et de paiement en ligne instantané, notamment parce qu'il s'agit d'un métier en soi et que tous les exploitants d'hélicoptères de transport public n'ont pas les ressources et compétences internes pour déployer ce genre de service. »* A cela pourrait-on ajouter que seul un acteur extérieur et spécialisé peut prétendre à proposer une offre globale.



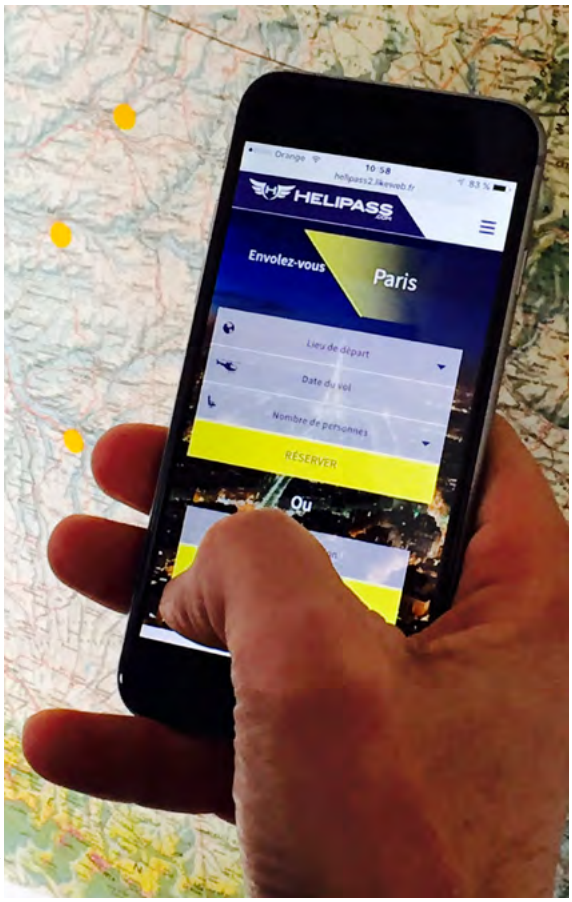
© Helipass

PLANS FOR FUTURE GROWTH

To provide potential customers with a catalogue of services, the intermediary needs to be familiar with the regulations concerning passenger transportation by helicopter and have the ability to develop a network of partner operators. Over time, Helipass.com came to offer interested operators a contract. The platform has already signed agreements with 50 operators worldwide—and that number could be multiplied by five in the relatively near future. *"We're currently negotiating with 300 additional companies, of the approximately 1,000 helicopter operators worldwide. There is significant potential for growth,"* emphasized Aguettant, who also added that the companies Helipass.com is in discussions with or already partners with cover *"all inhabited continents."*

The company's economic model is simple. For each reservation made via the platform, Helipass.com receives a commission from the operator. *"Since 2014, we have recorded 20,000 reservations. In 2017, our projected sales figure was €1.2 million."*

In addition to expanding its network of partner operators, Helipass.com aims to diversify its offer. Beyond tourist flights, developing regular service between cities like Nice and Monaco or Hong Kong and Macao is part of the company's plans for future development, as are *"customized trips for businessmen."* Nonetheless, Helipass.com will remain primarily devoted to *"the democratization of helicopter use in the tourism industry,"* underscored the CEO.



© Helipass

LES AXES DE DÉVELOPPEMENT

Or, pour qu'un catalogue de prestations existe, l'intermédiaire doit à la fois connaître les règles qui régissent le transport public par hélicoptère et se révéler capable de tisser un réseau d'exploitants partenaires. C'est ainsi qu'Helipass.com, au fil du temps, a proposé un contrat aux opérateurs intéressés par la démarche. A ce jour, l'entreprise a signé une convention avec 50 exploitants dans le monde. A moyen terme, ce nombre pourrait quintupler. *« A l'heure actuelle, nous sommes en contact avec environ 300 autres entreprises, sur les quelque 1 000 sociétés qui exploitent des hélicoptères au niveau mondial. Le potentiel de développement est donc considérable »*, estime Frédéric Aguettant, qui ajoute que les transporteurs approchés ou déjà partenaires œuvrent *« sur les cinq continents »*.

Le modèle économique adopté par Helipass.com se veut simple. Pour chaque réservation réalisée via sa plate-forme en ligne, il perçoit une commission de la part du transporteur. *« Depuis 2014, nous avons enregistré 20 000 réservations. Pour 2017, le chiffre d'affaires prévisionnel d'Helipass.com se monte à 1,2 M€. »*

Outre le développement du réseau de transporteurs partenaires, le président d'Helipass.com vise une certaine diversification de l'offre. En effet, au-delà du strict vol touristique, les liaisons régulières par hélicoptère, comme entre Nice et Monaco, ou entre Hong-Kong et Macao, font partie des axes de développement recherchés, tout comme *« les vols à la demande proposés à des hommes d'affaires. »* Cependant, ces compléments d'offre n'ont pas vocation à dénaturer la vocation d'Helipass.com, qui demeurera *« la démocratisation de l'usage de l'hélicoptère à des fins touristiques »*, insiste le président.

LE CONTEXTE FAVORABLE

Conscient que dans l'esprit du public, à l'échelle mondiale, l'hélicoptère est souvent perçu comme un moyen de transport coûteux, il souligne que les tarifs, dans leur grande majorité, s'échelonnent *« de 80 € à 400 €, avec une moyenne établie aux environs des 200 €. »* Des prix accessibles, a fortiori lorsqu'ils sont proposés dans un contexte favorable à la décision d'achat, comme des sites de réservation proprement touristiques spécialisés dans l'hébergement hôtelier ou l'excursion. *« Helipass.com s'efforce d'être visible sur les grands sites de réservation non aéronautiques. Il marque aussi sa présence sur quelques grands salons du tourisme dans le monde. En 2017, nous avons pris part à quelques rendez-vous bien connus des professionnels du tourisme en France, aux Etats-Unis et en Chine. Cette année, nous serons également en Italie. »* Afin d'inciter les transporteur aériens par hélicoptère à franchir le pas de la réservation par voies numériques à grande échelle, Frédéric Aguettant indique par ailleurs qu'une variante de l'offre d'Helipass.com leur est également proposée. Ainsi, *« ils peuvent acquérir la licence de notre logiciel afin qu'ils prennent eux-mêmes la main sur leur programme de réservation. Dans ce cas, Helipass.com est informé de la vente, mais réduit sa commission sur la prestation vendue, tout en proposant une assistance au détenteur de la licence. »*

A FAVORABLE AUDIENCE

Aguettant is aware that most people worldwide believe helicopter passenger trips to be extremely expensive, he noted that most flights range *"from €80 to €400, with an average of about €200."* Affordable prices—particularly when they are advertised to a favorable audience, like on tourism reservation sites specialized in accommodations or excursions. *"Helipass.com strives to ensure its offers are visible on major non-aviation reservation sites. We also attend a few big tourism trade shows worldwide. In 2017, we participated in major tourism events in France, the United States and China. This year, we'll also be going to Italy."* In order to encourage operators in passenger transportation to move massively toward online reservations, Frédéric Aguettant has also developed a different offering: *"They can purchase a software license from us, allowing them to handle their own reservations. Helipass.com is notified of each sale, but reduces its commission, while continuing to provide support for the licensee."* Locally and internationally renowned operators can be found in the Helipass.com catalogue, including Lisbon Helicopters, Heli Dubai, Hong Kong Helicopter Tour, Liberty Helicopters (New York), Corail Hélicoptères (La Réunion), Heli Craft (Canada), Revolution Aviation (Los Angles) and more. Others are set to sign on soon, *"particularly in India and Mauritius."*

A VIRTUOUS CYCLE

From Helipass.com's point of view, the initiative *"obviously benefits helicopter manufacturers, because the more the aircraft fly, the more maintenance and repair they require. More use also means they need to be replaced more regularly. Our solution clearly sets a virtuous cycle in motion for the helicopter industry, benefiting passengers, operators and manufacturers."* And let's not forget that it allows aircraft manufacturers to collect *"data on the market"* through the network of partner operators.
A recent topic that preoccupies Helipass.com's CEO is the hot aerial mobility trend several startups and well-known manufacturers are focusing on. The small, autonomous, electrical aircraft set to grace the stage in the near future are the topic of many discussions at Helipass.com. Similarly, the uberization of the helicopter passenger industry is also a concern, with UberCopter running its first operations at the 2017 Cannes Film Festival in France, with local operator Azur Hélicoptère. But for now, the company is focused on its continued growth. *"We're launching a fundraising campaign—the second since the company's founding—to secure new investment capabilities,"* specified Aguettant, who seems determined to take this simple, but nearly unique idea as far as it can go.

© Helipass

© Helipass

Des entreprises de transport public par hélicoptère localement ou internationalement renommées apparaissent dans le catalogue d'Helipass.com, parmi lesquelles Lisbon Helicopters, Heli Dubaï, Hong-Kong Helicopter Tour, Liberty Helicopters (New-York), Corail Hélicoptères (La Réunion), Heli Craft (Canada), ou Revolution Aviation (Los Angles). D'autres, on l'aura compris, devraient suivre, notamment *« en Inde et à l'île Maurice »*.

LA MARCHE VERTUEUSE

Du point de vue du prestataire de service spécialisé dans la réservation de vols touristiques, la démarche *« profite nécessairement aux constructeurs d'aéronefs, reprend le président d'Helipass.com. Car plus les machines volent, plus elles nécessitent des opérations de maintenance et de réparation ; et plus leur remplacement doit être envisagé à une échéance avancée. Il est clair qu'à cet égard, notre solution suscite une marche vertueuse du système mondial de transport par hélicoptère, à la fois au bénéfice du passager, de l'exploitant de la machine et des constructeurs eux-mêmes. »* Sans omettre le fait que les industriels de la construction aéronautique, à travers le vaste réseau de partenaires exploitants, peuvent collecter *« des données sur le marché. »*

Le dernier sujet de réflexion du président d'Helipass.com concerne le concept, très en vogue, de mobilité aérienne telle que l'envisagent quelques jeunes et petites entreprises, mais aussi des grands groupes industriels. Les petits appareils autonomes à propulsion électrique, dont l'avènement est annoncé à court terme, suscitent une intense réflexion au sein de la direction d'Helipass.com. De même, le principe d'Uber appliqué à l'hélicoptère retient toute son attention – Ubercopter n'est-il pas entré en action à l'occasion du dernier Festival de Cannes, en France, sur la proposition de l'exploitant local Azur Hélicoptère ? Mais pour l'heure, il s'agit surtout de poursuivre le développement de l'entreprise Helipass.com. *« Nous lançons une deuxième levée de fonds depuis la création de la société, afin de la doter de nouvelles capacités d'investissement »*, confie Frédéric Aguettant, bien décidé à déployer tout le potentiel d'une idée simple, mais quasi unique à ce jour.

JET MONDE

ALL AROUND THE WORLD ...

Sylvie DARNAUDET
President

25 YEARS OF EXPERIENCE IN BUSINESS AVIATION AT YOUR SERVICE

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

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

jetmonde@jetmonde.com - **www.jetmonde.com**

luxury ACCESS
Sea, Jet & Sun

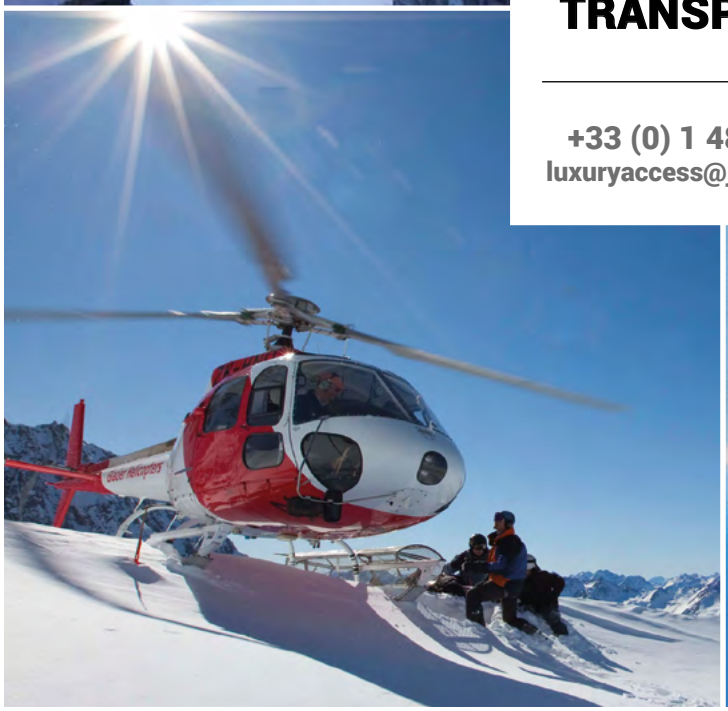
VIP TAILOR MADE JOURNEYS
ALL AROUND THE WORLD

VOYAGES CLEFS EN MAINS

LET YOURSELF BE TAKEN AWAY

LAISSEZ VOUS TRANSPORTER

+33 (0) 1 48 16 00 00
luxuryaccess@jetmonde.com



YOUR JET PLANE FOR YOUR JET SWING
SPECIAL GOLF
VOYAGES CLEFS EN MAINS
TAILOR MADE TRAVELS
STAGES
LUXURY
ACCESS
& EXPERIENCES
LUXURY GOLF ACCESS - 06 07 17 02 93 - contact@luxurygolfaccess.com - www.luxurygolfaccess.com

WORLD POINT DISTRIBUTION

COUNTRY DISTRIBUTION LIST

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

HELICOPTER INDUSTRY

The premier source for civil & military professionals.

AVIATION SHOW

HAI HELI-EXPO · HAC · EBACE · HELI UK EXPO

helitech international · MRO MIDDLE EAST · ALEA EXPO 2017 RENO, NV JULY 24-29 · DUBAI AIRSHOW

L'HÉLICO 2018

RASSEMBLEMENT - EXPOSITION - DÉMONSTRATIONS

CHOLET (LFOU)

1-2-3 JUIN 2018

A PARTIR DU SAMEDI 14H
ACCÈS AU PUBLIC

STANDS CONSTRUCTEURS
BELL - MARENCO - ROBINSON - HELISPORT - AIRBUS - LÉONARDO...

VILLAGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES
AUTOUR DE L'HÉLICO VOLTA

EXPOSITION + DE 100 HÉLICOPTÈRES

ANIMATIONS - BOUTIQUES

BAPTÊMES DE L'AIR

APPAREILS MILITAIRES

DÉMONSTRATIONS DE VOLTIGE

+ DIMANCHE

SHOW AÉRIEN
DE 14 H À 16H

SÉCURITÉ CIVILE

SAMU

GENDARMERIE

LEVAGE EN H125 PAR AIRTELIS

+ PUY DU FOU

POUR LES PARTICIPANTS
INSCRITS AU RASSEMBLEMENT

VENDREDI
- COCKTAIL D'ARRIVÉE
- DÎNER
- DÉBATS

SAMEDI
- JOURNÉE GRAND PARC
- CÉRÉMONIE DE REMISE DE PRIX
- DÎNER ANIMÉ
- SPECTACLE CINÉSCÉNIE

NOUVEAUTÉS

MARENCO SKYE

BELL 505

AIRBUS H160

Organisé par héliclub de l'OUEST

+ D'INFOS :
Héliclub de l'Ouest | L'Hélico 2018 | www.helico-fascination.com

Avec la participation de :

Réalisation Graphique : Antoine & Patrick Gris

SUBSCRIBE NOW
ABONNEZ-VOUS

HELICOPTER INDUSTRY
The premier source for civil & military professionals.

Single subscription
Abonnement simple

33 € year an — 6 issues numéros

« VAT included / TVA inclus »

60 € 2 years 2 ans — 12 issues numéros

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

Multi-copies subscription pack - *Pack Abonnement Multi-Exemplaires*

Get several copies of each issue at a discount price.
Recevez directement plusieurs exemplaires de chaque parution et bénéficiez de tarifs avantageux.

Corporate Offer
Spécial Entreprises

6 issues per year - *6 n°/an*		**Helicopter Industry 1 year - an** NEW PRICES
Europe	❑ **2 copies** per issue - 2 ex / n°	❑ 40 €
	❑ **5 copies** per issue - 5 ex / n°	❑ 120 €
All other countries *Autres pays*	❑ **2 copies** per issue - 2 ex / n°	❑ 70 €
	❑ **5 copies** per issue - 5 ex / n°	❑ 150 €

Tick appropriate boxes - *cochez l'option choisie*

❑ Ms. / Mme ❑ Miss / Mlle ❑ Mr. / M.

Company / Société :

Surname / Nom :

Name / Prénom :

Address / Adresse :

City / Ville:

Postal code / Code Postal :

Country / Pays :

Tel.:

E-MAIL :

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

Please find enclosed my payment of _____ € to UJ MEDIA

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

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

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

Credit Card: following credit cards accepted : Visa, Mastercard, CB.
Carte bancaire : nous acceptons les cartes bancaires : CB, Visa, Mastercard.
Please complete the form - *Remplir obligatoirement toutes les rubriques ci-dessous :*

Card Number
N° Carte Bancaire : ␣␣␣␣ ␣␣␣␣ ␣␣␣␣ ␣␣␣␣

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

Expiration - *Date d'expiration :* ␣␣ / ␣␣

Date : Signature :

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

HELICOPTER INDUSTRY

The premier source for civil & military professionals.

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

ONE WORLD, ONE EDITION

5 multimedia platforms ensure unbeatable visibility on every continent

Magazine + E-Mag + Website + App + Newsletter

Experience the power of global communication with Helicopter Industry

www.helicopter-industry.com

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

Direction Artistique/Art Direction
Aurélien Milon - amilon@callixo.com
Anthony Arnaud - anthony@callixo.com
+33 (0)1 30 84 13 30

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

Traduction/Translation
Maren Baudet-Lackner

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.

Are you rea to take your career to new heights?

LET'S AIM HIGHER AND REACH FURTHER!

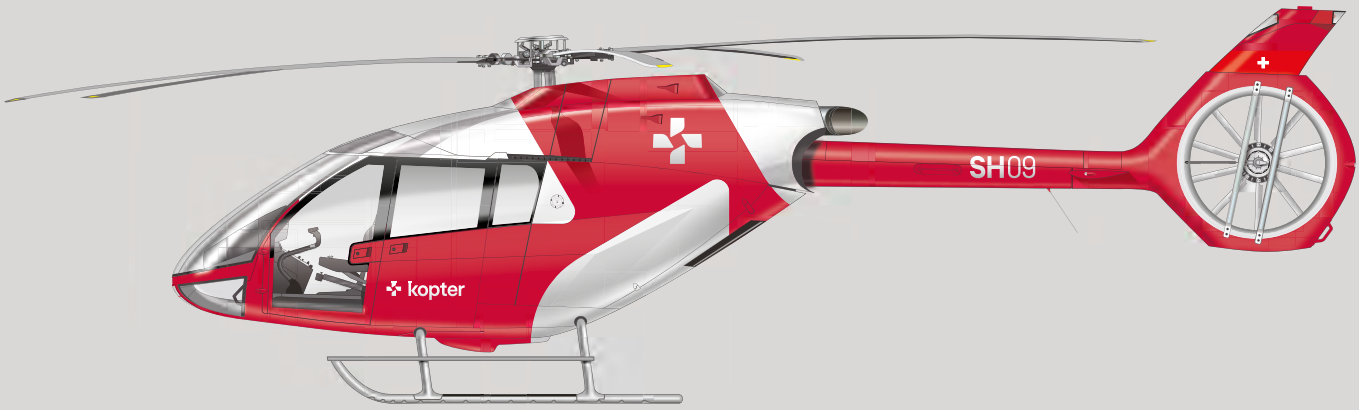
Seize the opportunity to operate in the global rotorcraft industry and join UJ MEDIA's team.

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

UJ MEDIA

kopter



For missions accomplished

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

koptergroup.com