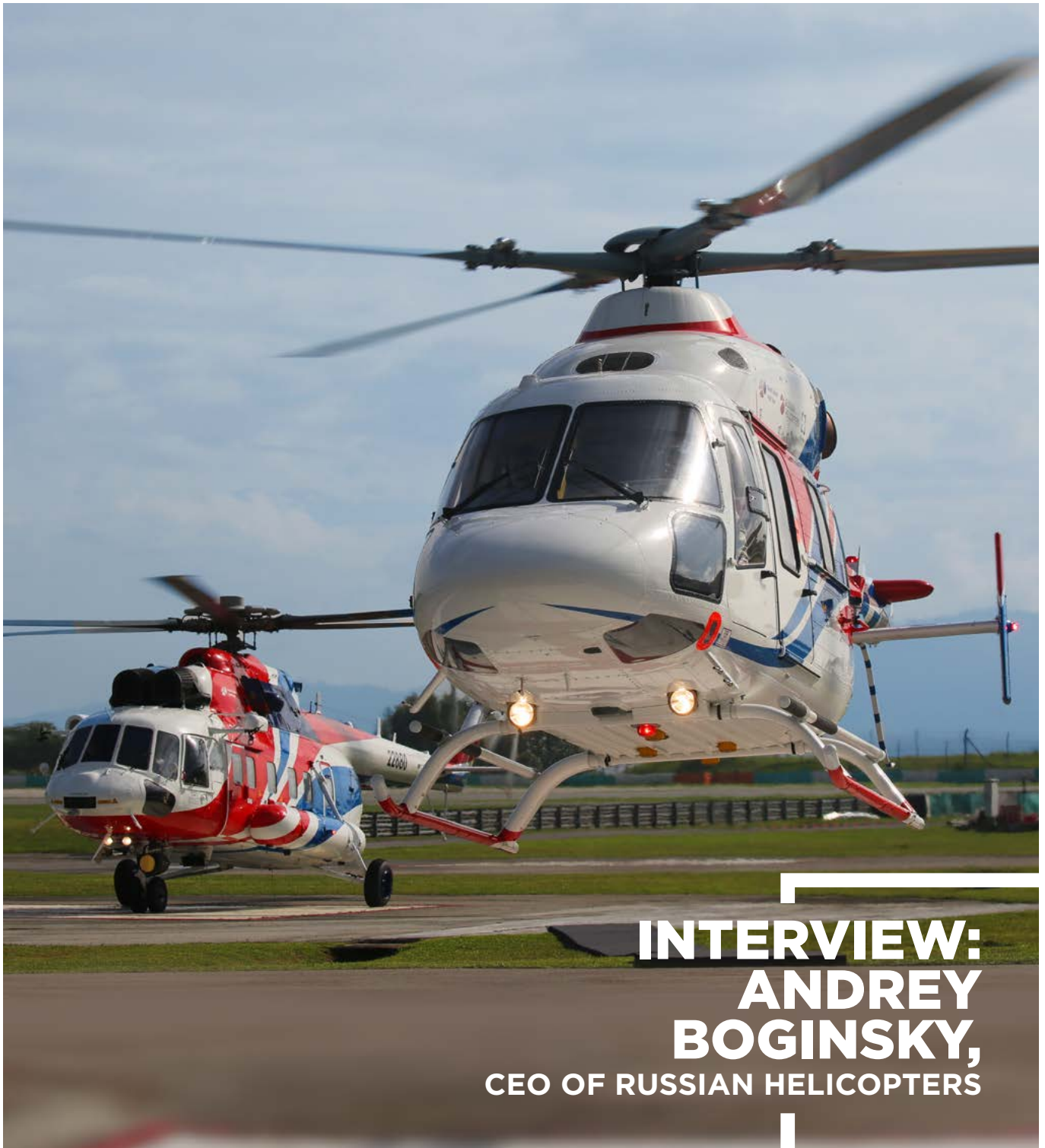




HELICOPTER INDUSTRY

The premier source for civil & military professionals.



INTERVIEW:
ANDREY
BOGINSKY,
CEO OF RUSSIAN HELICOPTERS



**RUSSIAN
HELICOPTERS**



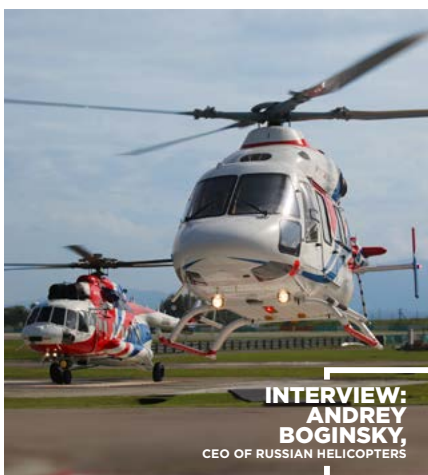
ANSAT | LIGHT
HELICOPTER

**GRAND PREMIERE
AT PARIS AIRSHOW 2019**

Le Bourget



www.russianhelicopters.aero



INTERVIEW:
ANDREY
BOGINSKY,
CEO OF RUSSIAN HELICOPTERS

EUROPE - MIDDLE EAST - AMERICAS - AFRICA - ASIA - RUSSIA #97

© Russian Helicopter

CONTENTS

02

EDITORIAL

A Russian premiere at Le Bourget



6

BREAKING NEWS

By Frédéric VERGNÈRES



24

FOCUS

Special days to promote the helicopter world

By François BLANC



32

MILITARY

The Ukrainian army helicopter brigade

By Alexander GOLZ



42

INTERVIEW

The American breakthrough

By Frédéric LERT



48

MANUFACTURER

Bruno Guimbal lands on American campuses

By Frédéric LERT



54

MANUFACTURER

Andrey Boginsky, CEO of Russian Helicopters

By François BLANC



64

CONTRIBUTING EXPERT

64 - MRO - StandardAero
68 - Handling - Alpark



Edito

ARNAUD DEVRIENDT | DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

A RUSSIAN PREMIERE AT LE BOURGET

The words of Andrey Boginsky, Director General of the Russian Helicopters, noted during the interview he gave us, are highly enlightening. Not only does it confirm that the Russian holding company is one of the few major helicopter manufacturers operating worldwide, but it is also boldly positioning itself on the civil market, something to which its predecessors had not accustomed us - or not accustomed at all, if we refer to the Soviet era, for obvious reasons.

If Europeans and Americans have been able to maintain and develop know-how and a certain capacity for innovation, particularly in the field of rotary wing aerodynes, there is no doubt that Russian industry has done the same. What could this positioning mean for global markets?

Here again, the Moscow industrialist speaks a clear language.

To date, it is mainly Asian clients and prospects, as well as growth prospects in Latin America, that stimulate his appetite. Africa, he tells us, will follow. In passing, it slips by that it covers 90% of helicopter sales on its own soil. Proof that Western manufacturers are trying to set foot in it; and they are succeeding, even if only modestly.

It should be noted that, as the 53rd International Paris Air Show (SIAE) approaches, the great return of Russian Helicopters will result, among other things, in the first appearance in Europe of the Ansat, a machine of a new type, at least from the point of view of Russian production, and likely to interest operators hitherto loyal to Western helicopter manufacturers.

Commentators will probably not hesitate to describe the Moscow manufacturer's chances of quickly convincing others as low. Perhaps they will be right. But make no mistake about it: Russian design offices have, over the past ten years, shown a dynamism and ability to react worthy of the best industrialists on the planet.

We are therefore looking forward, from now on, to knowing what the 2020s will bring, in terms of Russian successes on a ground where Europeans and Americans have ruled for decades.

UNE PREMIÈRE RUSSE AU BOURGET

Le propos d'Andrey Boginsky, directeur général Russian Helicopters, relevé au cours de l'interview qu'il nous a accordé, se révèle hautement éclairant. Non seulement il confirme que le holding russe fait partie des quelques grands constructeurs d'hélicoptères qui œuvrent à l'échelle mondiale, mais il se positionne hardiment sur le marché civil, ce à quoi ses prédécesseurs nous avaient peu habitués – ou pas habitués du tout, si l'on fait référence à l'époque soviétique, et ce pour des raisons évidentes.

Si les Européens et les Américains ont su conserver et développer un savoir-faire et une capacité certaine à innover, notamment dans le secteur des aérodynes à voilure tournante, il ne fait donc aucun doute que l'industrie russe a fait de même. Par quoi ce positionnement pourrait-il se traduire sur les marchés mondiaux ?

Là encore, l'industriel moscovite parle un langage clair.

A ce jour, ce sont surtout les clients et prospects asiatiques, ainsi que les perspectives de croissance entrevues en Amérique latine, qui stimulent son appétit. L'Afrique, nous dit-il, suivra. Au passage, il nous glisse à l'oreille qu'il couvre 90 % des ventes d'hélicoptère réalisées sur son propre sol. La preuve que les constructeurs occidentaux tentent d'y poser un pied ; et y parviennent, fut-ce modestement.

Notons qu'à l'approche du 53e Salon international de l'aéronautique et de l'espace (SIAE) de Paris, le grand retour de Russian Helicopters s'y traduira, entre autres, par la première apparition en Europe de l'Ansat, une machine d'un genre nouveau, en tout cas du point de vue de la production russe, et susceptible d'intéresser des opérateurs jusqu'ici fidèles aux hélicoptéristes occidentaux.

Les commentateurs ne se priveront probablement pas de qualifier de faibles les chances du constructeur moscovite de convaincre rapidement. Peut-être auront-ils raison. Mais que l'on ne s'y trompe pas : les bureaux d'étude russes, au cours de ces dix dernières années, ont fait montre d'un dynamisme et d'une capacité à réagir dignes des meilleurs industriels de la planète.

Aussi, il nous tarde, dès maintenant, de savoir ce que les années 2020 donneront à constater, s'agissant de succès russes sur un terrain où Européens et Américains règnent en maîtres depuis des décennies.

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

helicopter-industry.com

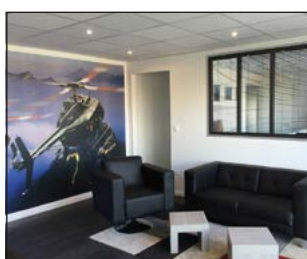


FORMATION
STAGE
QT



parishelico.com

Agr : FR.ATO.0047



FORMATIONS

PPL(H)
CPL(H)

QT

R22
R44
EC120
AS350

STAGES

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

LOISIRS

VOL DÉCOUVERTE
VOL D'INITIATION

01 84 73 08 90 - parishelico.com

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

Helicopter Industry TV, Everywhere ...



Every month, UJ TV & HI TV takes an in-depth look
at two issues making the headlines of the industry
with a distinctive editorial slant and style.



vimeo

... Ultimate Jet TV, Same same but different



A perfect blend between short and long stories: we will bring on-the-ground reports, expert analysis and original perspective in a snackable format, social media ready.







BREAKING NEWS

8 | INTERNATIONAL
16 | EUROPE



©Bell

BELL, SHAANXI HELICOPTERS AND SHAANXI PEOPLE'S HOSPITAL COMPLETE AIR MEDICAL TRAINING EXERCISES

Bell Helicopter, a Textron Inc., in collaboration with Shaanxi Helicopter Co. Ltd. (SHC) and Shaanxi Provincial People's Hospital, announced today the successful completion of an Air Medical Services (AMS) training exercise in China. This exercise is an initial step toward developing air medical capability for the Implementation Program for a Joint Pilot of Aviation Medical Rescue launched earlier this year by the National Health Commission of China and the Civil Aviation Authority of China (CAAC).

With the support from Med-Trans Corporation, a leading US air medical service company, more than 50 people from Shaanxi Helicopter and the People's Hospital participated in the exercise which covered aviation safety practices and culture, functions and responsibilities for medical transport, flight planning and decision making, crew resource management and flight physiology. In addition, an introduction to the cross-functional coordination among emergency response, medical care, dispatch and aviation was provided to create a safe and effective air medical network solution for China.

EXERCICE DE FORMATION MÉDICALE AÉRIENNE EN CHINE

Bell Helicopter, en collaboration avec Shaanxi Helicopter Co. et le Shaanxi Provincial People's Hospital, ont annoncé la réussite d'un exercice de formation des Services médicaux aériens - Air Medical Services (AMS) - en Chine. Cet exercice est une première étape vers le développement de la capacité médicale aérienne pour le programme de mise en œuvre d'un projet pilote de sauvetage médical aérien lancé plus tôt cette année par la Commission nationale de la santé de Chine et l'Autorité de l'aviation civile de Chine (CAAC). Avec le soutien de Med-Trans Corporation, l'une des principales sociétés américaines de services médicaux aériens, plus de 50 personnes de Shaanxi Helicopter et du People's Hospital ont participé à l'exercice qui portait sur les pratiques et la culture de sécurité aérienne, les fonctions et responsabilités du transport médical, la planification des vols et la prise de décisions, la gestion des ressources en équipage et la physiologie du vol. En outre, une introduction à la coordination interfonctionnelle entre l'intervention d'urgence, les soins médicaux, la répartition et l'aviation a été fournie pour créer une solution de réseau médical aérien sûre et efficace sur le territoire chinois.



© Bell

BELL 407 TO BE BUILT IN ALABAMA IF SELECTED BY NAVY

In the competition for the U.S. Navy's next-generation training aircraft, Bell Helicopter is proposing the 407 GXi. The manufacturer submitted its proposal to the Navy on April 2, 2019. The Navy is seeking to acquire 130 aircraft. Moreover, Bell announced late April, 2019 that, should the Bell 407GX be selected by the U.S. Navy, the company plans to assemble the aircraft in Ozark, Alabama. «Bell is proud to be the only U.S.-based manufacturer to participate in the Navy Advanced Helicopter Trainer competition,» said Mitch Snyder, President and CEO. «Our Ozark team has proven their capabilities delivering Bell 407s to the Navy through the Fire Scout program. We look forward to providing a safe, technologically advanced aircraft for the next generation of Naval aviators.»

BELL COMPTE SUR LA SÉLECTION DE SON 407GXI PAR L'US NAVY

Le 2 avril 2019, dans le cadre du programme « Advanced Helicopter Trainer » de l'US Navy qui porte sur l'acquisition de 130 appareils, Bell Helicopter avait officiellement proposé le 407 Gxi. De plus, le constructeur a annoncé fin avril 2019 que si ce modèle était retenu l'assemblage des appareils se ferait sur le site de Ozark, en Alabama. « Bell est fière d'être le seul fabricant américain à participer à la compétition Navy Advanced Helicopter Trainer. Notre équipe d'Ozark a fait ses preuves en livrant des Bell 407 à la Marine dans le cadre du programme Fire Scout. Nous sommes impatients de fournir un appareil sûr et technologiquement avancé pour la prochaine génération d'aviateurs » a souligné Mitch Snyder, président directeur général de Bell Helicopter

We speak your global aviation language...

AOG

URGENT

Dauphin parts in stock



alpine.aero
air support



© Russian Helicopters

RUSSIAN HELICOPTERS TO OPEN MOBILE SERVICE CENTER FOR MAINTENANCE OF MI-171SH HELICOPTERS IN PERU THIS YEAR

During the Seventh International Exhibition of Technology for Defense and Prevention of Natural Disasters SITDEF-2019 held in the Lima, Peru, in May 2019, Russian Helicopters announced the creation of a mobile service center for maintenance of Mi-171Sh helicopters.

«We are working closely with our Peruvian partners in creating a mobile service center for maintenance of the multi-purpose Mi-171Sh helicopter in close to the city of Arequipa. The holding has currently finished the first installation and commissioning stage under a contract with Rosoboronexport. Further work will continue in October, as agreed with the Peruvian side. We are planning to finish all operations this year and provide further support to our partners during the first helicopter repairs», said the Deputy Director General for Aftersales Services, Igor Chechikov. The service center consists of three different maintenance lines: for full airframe overhaul of the Mi-171Sh, mechanical system aggregate maintenance and aviation/radioelectric equipment maintenance.

RUSSIAN HELICOPTERS OUVRIRA CETTE ANNÉE UN CENTRE DE SERVICE MOBILE POUR LA MAINTENANCE DES HÉLICOPTÈRES MI-171SH AU PÉROU

A l'occasion de la septième exposition internationale de technologie pour la défense et la prévention des catastrophes naturelles (SITDEF 2019) qui s'est tenue à Lima au Pérou en mai 2019, Russian Helicopters a annoncé la création d'un centre de service de maintenance mobile pour la flotte péruvienne de Mi-171sh. « Russian Helicopters travaille en étroite collaboration avec ses partenaires péruviens à la création d'un centre de service mobile pour la maintenance de l'hélicoptère polyvalent Mi-171Sh à proximité de la ville d'Arequipa » a expliqué Igor Chechikov, directeur général adjoint du service après-vente avant de préciser : « La holding a actuellement terminé la première phase d'installation et de mise en service dans le cadre d'un contrat avec Rosoboronexport. Les travaux se poursuivront en octobre, comme convenu avec la partie péruvienne. Nous prévoyons de terminer toutes les opérations cette année et d'apporter un soutien supplémentaire à nos partenaires lors des premières réparations d'hélicoptères ». Le centre de service se composera de trois lignes de maintenance différentes, une pour la révision complète de la cellule du Mi-171Sh, une pour la maintenance des ensembles du système mécanique et une pour la maintenance des équipements aéronautiques et radioélectriques.



© Airbus Helicopters - Cara-Irina Wagner

AN H145 FOR USE ON SUPER-YACHTS

Airbus Corporate Helicopters (ACH) has delivered the first of two ACH145 helicopters to an existing private customer as the first step in a fleet renewal programme. The two aircraft will be primarily flown from super yachts in the Mediterranean and Caribbean regions on behalf of the owner who is a highly experienced user of Airbus helicopters. Isle of Man-based helicopter management and operation specialist Luvair will manage the ACH145s as well as an ACH160 that has been acquired. The three aircraft will replace another three currently in service. The second ACH145 will be delivered in the final quarter of 2019 and the ACH160, which will be used for onshore transport, will be delivered following certification. Luvair has operated a fleet of VIP Airbus helicopters for almost 20 years, managing every aspect of its clients' operations from operational bases in London, the Mediterranean, the Caribbean and on board some of the largest superyachts in the world.

AIRBUS HELICOPTERS LIVRE UN ACH145

Airbus Corporate Helicopters (ACH) a livré le premier de deux hélicoptères ACH145 à un opérateur privé dans le cadre du renouvellement progressif de sa flotte. Les deux appareils seront principalement utilisés sur des super-yachts en Méditerranée et aux Caraïbes pour le compte de leur propriétaire qui est un utilisateur très expérimenté d'hélicoptères d'Airbus. Luvair, société basée sur l'île de Man, spécialiste de la gestion et de l'exploitation d'hélicoptères, gèrera les ACH145 et le ACH160 qui remplaceront les trois machines actuellement en service. Le deuxième ACH145 sera livré au dernier trimestre 2019 et l'ACH160, qui sera utilisé pour le transport terrestre, sera livré après certification. Luvair qui exploite une flotte d'hélicoptères VIP Airbus depuis près de 20 ans, gère tous les aspects opérationnels pour le compte de ses clients depuis ses bases situées à Londres, en Méditerranée, dans les Caraïbes et à bord de certains des plus grands super-yachts du monde.



**AIRCARGO TANKS
FERRY TANKS**

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



Australian
Made

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



© Airbus Helicopters



CHINA'S FIRST H215 DELIVERED

China's State Grid General Aviation Company (SGGAC) has taken delivery of one heavy twin-engine Airbus H215 helicopter, becoming the launch customer for the H215 in China. A subsidiary of the State Grid Corporation of China (SGCC), the world's largest utility company, SGGAC performs aerial construction and maintenance work along China's network of high and very-high voltage power lines.

The H215 will join the company's existing fleet of 15 Airbus helicopters, comprised of H125s, an H120 and an H225. This addition will enable SGGAC to perform new missions such as cable repair, cable laying, cargo transportation, and power line pylons constructions in difficult-to-reach areas. The helicopter comes equipped with a 4.5-ton cargo sling, hoists, weather radar, and a wire-strike protection system. The configuration features 17 comfortable seats equipped with oxygen jackets for high altitude missions.

LE PREMIER AIRBUS H215 CHINOIS LIVRÉ À SGGAC POUR DES MISSIONS UTILITAIRES

La « State Grid General Aviation Company » (SGGAC) chinoise a pris livraison d'un hélicoptère bimoteur lourd Airbus H215 devenant ainsi le client de lancement du H215 en Chine. Filiale de la State Grid Corporation of China (SGCC), la plus grande entreprise de services publics au monde, SGGAC réalise des travaux de construction et d'entretien aériens sur le réseau chinois de lignes électriques à haute et très haute tension. Le H215 rejoindra la flotte existante de 15 hélicoptères Airbus, composée de H125, d'un H120 et d'un H225. Il permettra à SGGAC d'effectuer de nouvelles missions telles que la réparation et la pose de câbles, le transport de marchandises et la construction de pylônes de lignes électriques dans les zones difficiles d'accès. L'hélicoptère est équipé d'une élingue de chargement de 4,5 tonnes, de treuils de levage, d'un radar météorologique et de coupe-câbles. La configuration comprend 17 sièges confortables équipés de poches à oxygène pour les missions en haute altitude.

WHEN LIVES ARE AT STAKE, THERE'S NO TIME TO WAIT



AVAILABLE NOW

- The **only** FAA & EASA approved solution for multiple models of the AS350/EC130 series

PROVEN STRENGTH

- The **most** durable, composite material tank, tested to stringent FAA standards to neutralize external threats

QUICK INSTALLATION

- The **easiest** 3-day retrofit, requiring no intrusive structural mods or specialized field service

AS350 / EC130 CRASH-RESISTANT FUEL TANK

ROBERTSON
FUEL SYSTEMS
A HELICO COMPANY


StandardAero

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

Visit us at
Paris Air show
Hall 3 #D20

THE BELL V-280 VALOR DEMONSTRATES LOW-SPEED AGILITY MANOEUVRES

In early May 2019, Bell completed its final V-280 Valor tiltrotor key performance parameter (KPP) testing for the US Army's Joint Multi-role Technology Demonstrator (JMR-TD) programme by demonstrating low-speed agility manoeuvres. The flight tests have been performed at the Rick Husband Amarillo Airport site. They demonstrated that the V-280 Valor has the raw control power in pitch, roll, and yaw manoeuvres to meet the US Army's Level 1 handling qualities requirements, which is the highest performance standard for agility. They validate Bell's engineering models and development processes in respect with the planned schedule. The US Army wants to replace its Sikorsky UH-60 by 2030.



© Bell

LE V-280 VALOR RÉUSSIT LES TESTS DE MANIABILITÉ AUX BASSES VITESSES

En avance sur le calendrier prévu, le Bell V-280 Valor a récemment démontré ses capacités d'agilité en vol à basse vitesse, un paramètre clé de performance (KPP) du programme Joint Multi-Role Technology Demonstrator (JMR TD) de l'armée américaine. Ces essais en vol, effectués sur l'aéroport de Rick Husband d'Amarillo au Texas, avaient pour but de démontrer la maniabilité du V-280 Valor à basse vitesse sur ses trois axes de rotation : tangage, roulis et lacet. Ces critères de maniabilité de niveau 1 exigés par l'Armée de terre, permettent de valider les modèles d'ingénierie et les processus de développement de Bell dans le respect du calendrier fixé. L'US Army souhaite remplacer ses Sikorsky UH-60 à l'horizon 2030.



© Airbus Helicopters

AIRBUS HELICOPTERS AWARDED AUSTRALIA'S ARH TIGER SUPPORT CONTRACT EXTENSION

Airbus has been awarded an extension of the Australian Army's Armed Reconnaissance Helicopter (ARH) Tiger through-life support (TLS) contract by the Australian Department of Defence. The TLS extension covering the ARH programme until 2025 includes among others, more extensive aircraft and component deeper maintenance, operational maintenance of aircraft allocated to training, aircrew and technician training, and more. The contract provides for an increase in spare parts stocks. More than 200 full time positions will remain in Australia to carry out this very important work supporting the Army Aviation Australia-wide. Airbus Australia Pacific Managing Director Andrew Mathewson said that the five-year, TLS contract extension reflected the current standing of the Tiger in Australia. *"Airbus is committed to ensuring the success of the Australian ARH Tiger fleet, and we have worked closely with*

the Australian Army and our industry partners to improve the fleet's performance over many years," he said. Mr Mathewson also said that there would be a cycle of continuous improvement as Airbus continues to learn from the extensive operational experience gained by Tiger helicopters in other countries.

AIRBUS HELICOPTERS REMPORTE LE CONTRAT D'EXTENSION DU SUPPORT TECHNIQUE DU TIGRE ARH EN AUSTRALIE

Le ministère australien de la Défense a attribué à Airbus une extension jusqu'en 2025 du contrat de support de l'hélicoptère de reconnaissance armé (ARH) Tigre de l'armée australienne. Le contrat de maintien en conditions opérationnelles comprend un entretien plus poussé des aéronefs et de leurs composants, une maintenance opérationnelle des appareils d'entraînement ainsi que l'amélioration de la formation des équipages et des techniciens. Le contrat prévoit une augmentation des stocks de pièces de rechange et le maintien de 200 emplois par l'Australie pour assurer la mise en service du Tigre au sein de son armée de terre. Pour Andrew Mathewson, directeur général d'Airbus Australia Pacific, la prolongation de cinq ans de ce contrat reflète la situation actuelle du Tigre en Australie : *« Airbus s'est engagé à assurer le succès de la flotte australienne de Tigre ARH, et nous avons travaillé en étroite collaboration avec l'armée australienne et nos partenaires industriels afin d'améliorer la performance de la flotte pendant de nombreuses années. »* a-t-il souligné.

Andrew Mathewson a précisé par ailleurs qu'Airbus mettrait en place un cycle d'amélioration continue à mesure que lui parviendront les résultats de l'important retour d'expérience opérationnelle des hélicoptères Tigre dans d'autres pays.



© FlightSafety

FLIGHTSAFETY INTERNATIONAL EXPANDS ITS SIKORSKY S-70 TRAINING PROGRAM

FlightSafety International announces a significant expansion of the training programs it offers for the Sikorsky S-70 helicopter. FlightSafety now offers FAA approved IFR training in a Sikorsky S-70 Level D qualified simulator. This includes unrestricted S-70 type rating and ATP courses. A new FAA approved S-70A VFR variant course is also offered. The S70 and S-70i training programs and simulators are designed to increase pilot proficiency and enhance safety in both routine and unexpected operating conditions. The simulators are capable of replicating a wide variety of scenarios that enable pilots to experience situations that would be too dangerous, too impractical or impossible to practice in an aircraft. This includes major systems failures, heavy icing and power loss under hot and high conditions. The simulators are now configured for firefighting scenarios. This new capability includes simulated belly tank/snorkel and bambi bucket external loads with emergency jettison. The VITAL 1100 visual system installed in the S-70i simulator presents visual scenes that accurately depict firefighting scenarios that can be tailored to the specific area of operations. The simulators are also equipped for Night Vision Goggle training.

FLIGHTSAFETY INTERNATIONAL ÉLARGIT SON PROGRAMME DE FORMATION SUR LE SIKORSKY S-70

FlightSafety International propose désormais une formation IFR approuvée par la FAA dans un simulateur Sikorsky S-70 de niveau D. Cela comprend une qualification de type S-70 sans restriction et des cours ATP, ainsi qu'un contrôle des compétences des pilotes. Un nouveau cours approuvé par la FAA sur la variante VFR S-70A est également proposé. Les programmes de formation et les simulateurs S70 et S-70i sont conçus pour accroître la compétence des pilotes et améliorer la sécurité dans des conditions d'exploitation normales et imprévues. Les simulateurs peuvent reproduire de nombreuses situations extrêmes qui seraient impossibles à pratiquer en vol réel, comme les défaillances majeures de systèmes, le givrage important et les pertes de puissance dans des conditions de fortes températures à des altitudes élevées. De plus, les simulateurs sont désormais configurés pour s'entraîner aux missions de lutte contre les incendies. Cette nouvelle capacité inclut des charges externes simulées comme les réservoirs de type « *snorkel* » et de « *bambi bucket* ». Le système visuel VITAL 1100 installé dans le simulateur S-70i présente des scènes visuelles réalistes d'incendies qui peuvent représenter une zone d'opérations déterminée. Les simulateurs sont également équipés pour l'entraînement au vol avec des lunettes de vision nocturne.



© Airbus

AIRBUS HELICOPTERS AND HUNGARIAN GOVERNMENT TO ESTABLISH MANUFACTURING SITE IN GYULA

Airbus Helicopters and the Hungarian Government have selected the town of Gyula in the Békés County as the site for a new aerospace enterprise in Hungary. Gyula is located in the country's eastern part. The new installation will be built up from scratch and will be the core of an emerging Hungarian aeronautics cluster. This was announced in Budapest by Bruno Even, CEO of Airbus Helicopters, and Gáspár Maróth, Government Commissioner for national defence industry and defence development and coordination of armament modernization. End of 2018, Airbus Helicopters and Hungary had signed a Memorandum of Agreement to create an industrial cooperation for long term aviation projects. The purpose of the plant is to manufacture high precision metallic elementary parts for the dynamic systems of helicopters for the complete Airbus product range. The production is expected to start in 2021. The Hungarian Government plans to establish capabilities for metallic surface treatment and a Hungarian Aerospace Academy to support the new Airbus site by training the future workforce. The new entity will be a joint venture between Airbus and a Hungarian governmental partner. Airbus will hold the majority of the shares and will operate the plant. *"Hungary offers us the opportunity to implement our industrial strategy based on the specialization of our sites and to set up a greenfield aerospace complex according to the most modern industry requirements"* said Bruno Even. *"We also can rely on a skilled and well-educated workforce. I'm looking forward to welcoming Hungary as a new member of the global Airbus Helicopters family".*

AIRBUS HELICOPTERS ET LE GOUVERNEMENT HONGROIS VONT ÉTABLIR UN SITE DE PRODUCTION À GYULA

Airbus Helicopters et le gouvernement hongrois ont choisi la ville de Gyula, dans le comté de Békés, comme site pour une nouvelle entreprise aérospatiale en Hongrie. Gyula est située dans la partie orientale du pays. La nouvelle installation sera construite de toutes pièces et constituera le cœur d'un cluster aéronautique hongrois émergent. C'est ce qu'ont annoncé à Budapest Bruno Even, PDG d'Airbus Helicopters, et Gáspár Maróth, Commissaire du gouvernement pour l'industrie de défense nationale et le développement de la défense et la coordination de la modernisation de l'armement. Fin 2018, Airbus Helicopters et la Hongrie avaient signé un protocole d'accord pour créer une coopération industrielle sur des projets aéronautiques à long terme. L'objectif de l'usine est de fabriquer des pièces métalliques élémentaires de haute précision pour les systèmes dynamiques des hélicoptères de la gamme complète des produits Airbus. La production devrait commencer en 2021. Le gouvernement hongrois prévoit de mettre en place des capacités de traitement de surfaces métalliques et une Académie aérospatiale hongroise pour soutenir le nouveau site Airbus en formant la future main-d'œuvre.

La nouvelle entité sera une entreprise commune entre Airbus et un partenaire gouvernemental hongrois. Airbus détiendra la majorité des parts et exploitera l'usine. *« La Hongrie nous offre l'opportunité de mettre en œuvre notre stratégie industrielle basée sur la spécialisation de nos sites et de mettre en place un nouveau complexe aérospatial selon les exigences de l'industrie la plus moderne. Nous pouvons également compter sur une main-d'œuvre qualifiée et instruite. Je me réjouis d'accueillir la Hongrie en tant que nouveau membre de la famille mondiale d'Airbus Helicopters »* a souligné Bruno Even.



© Airbus helicopters - E.Raz

THE “GUÉPARD” (“CHEETAH”) IS LAUNCHED

The French Minister of the Armed Forces, Florence Parly, has announced that the launch of the Joint Light Helicopter (Hélicoptère Interarmées Léger; HIL) programme has been brought forward to 2021. The HIL programme, for which the Airbus Helicopters' H160 was selected in 2017, was initially scheduled for launch in 2022 by the current military budget law. Launching the programme earlier will enable delivery of the first H160Ms to the French Armed Forces to be advanced to 2026. During a visit to the Airbus Helicopters headquarters, the Minister also revealed the full-scale mock-up of the H160M that will be presented on the Ministry of the Armed Forces stand at the next Paris Air Show. The helicopter was also given its official name and will be designated as “Guépard” (“Cheetah”) by the French Armed Forces. The H160 was designed to be a modular helicopter, enabling its military version, with a single platform, to perform missions ranging from commando infiltration to air intercept, fire support, and anti-ship warfare in order to meet the needs of the army, the navy and the air force through the HIL programme. Built around a platform that will enter service next year, the HIL programme will benefit from many of the advantages inherent in the civil H160, particularly in terms of support, with simplified maintenance and lower operating costs than the previous generation of helicopters in this category.

LE GUÉPARD EST LANCÉ

La ministre des Armées françaises, Florence Parly, a annoncé le 27 mai dernier l'anticipation à 2021 du lancement de l'hélicoptère interarmées léger (HIL). Le lancement du programme HIL, pour lequel le H160 d'Airbus Helicopters a été retenu en 2017 comme plateforme unique, était initialement prévu en 2022 par la loi de programmation militaire actuelle. Cette anticipation va permettre d'avancer la livraison des premiers H160M à l'armée française en 2026. En visite au siège d'Airbus Helicopters, la ministre a dévoilé la maquette grandeur nature du H160M qui sera présentée sur le stand du ministère des Armées lors du prochain salon du Bourget. L'appareil a également été baptisé officiellement « Guépard » par les forces françaises. Hélicoptère de conception modulaire, le H160M pourra couvrir, avec une plateforme unique, un ensemble de missions allant de l'infiltration de commandos à la lutte antinavire, en passant par l'interception aérienne, et l'appui-feu. Il répondra ainsi aux besoins de l'armée de Terre, de la Marine nationale et de l'armée de l'Air dans le cadre du programme HIL. S'appuyant sur une plateforme qui sera mise en service dès l'an prochain, le programme HIL bénéficiera, selon Airbus Helicopters, des nombreux avantages du H160 civil, notamment en matière de soutien avec une maintenance simplifiée et des coûts d'opération optimisés par rapport à la précédente génération d'hélicoptères de cette catégorie.

BELL 429 SALES PROGRESS IN EUROPE

At EBACE 2019 in Geneva, Bell Helicopter has displayed a Bell 429 outfitted with Mecaer Aviation Group's (MAG's) MAGnificent interior package. During the airshow, Bell Helicopter announced it has secured seven sales for the Bell 429 to corporate customers in Germany, Greece, Ukraine and Russia. The Bell 429 MAGnificent interior has been designed by the Italian group Mecaer Aviation Group (MAG). The helicopter is configured with four passenger seats and two center consoles. MAG's sound cancelling system, In-Flight Entertainment and electrochromic passenger windows are available as part of this interior package.

LES VENTES DE BELL 429 PROGRESSENT EN EUROPE

Bell Helicopter, a présenté au salon EBACE 2019 un Bell 429 en configuration VIP équipé de l'intérieur MAGnificent de Mecaer Aviation. Au cours du salon, l'hélicoptériste a annoncé que les commandes en Europe du biturbine, dans cette configuration, avaient progressé et que 7 ventes avaient été récemment enregistrées auprès de clients d'affaires en Allemagne, en Grèce, en Ukraine et en Russie. L'intérieur MAGnificent du Bell 429 a été créé par le groupe italien Mecaer Aviation Group (MAG). Il est configuré avec quatre sièges passagers et deux consoles centrales. Cet intérieur est également muni d'un système d'atténuation du son de MAG (SILENS), d'un système de divertissement en vol (IFEEL) et de vitres électro-chromiques.



© Bell



© Speedwings

SPEEDWINGS EXTENDS HELICOPTER SERVICES AT SWITZERLAND'S PAYERNE AIRPORT

To develop business helicopter flights at Switzerland's Payerne Airport, Speedwings Business SA and Bamberg-based BHS Helicopterservice GmbH with its subsidiary DC Aviation Switzerland of Zurich signed a letter of intent to cooperate. The signature took place at EBACE in Geneva. This partnership will expand the range of services on the Payerne site with the addition of helicopter flights on behalf of operators and private owners. The airport, a joint military-commercial operation with the Swiss Air Force, has a main terminal building that opened for general aviation on March 29, 2019 and is operated by Speedwings. The terminal offers passenger and crew lounges, as well as office space, conference rooms, and four hotel rooms for crewmembers.

SPEEDWINGS ÉTEND L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES SUR L'AÉROPORT DE PAYERNE

Afin de développer les vols d'hélicoptères sur l'aéroport de Payerne, Speedwings Business SA et BHS Helicopterservice GmbH, avec sa filiale DC Aviation Switzerland, ont décidé de coopérer. Une lettre d'intention a été signée par les représentants des compagnies le 21 mai 2019 à Genève, lors du salon EBACE. Ce partenariat élargira l'offre de prestations sur le site de Payerne avec l'ajout de vols d'hélicoptères pour le compte d'opérateurs et de propriétaires privés. L'aéroport qui sert de base aux Forces aériennes suisses est ouvert à l'aviation générale et comprend, depuis le 29 mars 2019, un terminal et des installations modernes dédiées à l'aviation d'affaires.



THE BEST PLACE TO BE AT THE HEART OF SWISS ALPS

ALL UNDER ONE ROOF

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

FOR ANY REQUEST

CONTACT@ALPARK.CH
+41 27 324 42 42

ALPARK 

WWW.ALPARK.CH



© Airbus Helicopters - E-Raz

HELITRANS, FIRST OPERATOR TO RECEIVE H125S WITH DIGITAL LOGCARDS

Norwegian helicopter operator Helitrans has taken delivery of two Airbus H125 helicopters with digital logcards, becoming the first H125 operator able to manage the maintenance history of its aircraft components digitally, resulting in better data quality, time savings, and simpler processes, thereby reinforcing flight safety. These helicopters are the first two in a series of seven H125s ordered by Helitrans to be delivered with fully digital logcards. They will be used for a wide range of missions that cover powerline construction and firefighting, as well as sightseeing trips, passenger transport, photography and telecom network development. A logcard is a document that tracks the entire maintenance history of critical helicopter parts, from manufacture all along their in-service lives. The digital logcard replaces outdated paper logcards, prone to loss and error, with digital content stored in a secured cloud. Airbus Helicopters first unveiled its digital logcards in March 2019, becoming the first helicopter manufacturer on the market to transform paper logcards into easy-to-use digital data.

HELITRANS DEVIENT LE PREMIER OPÉRATEUR À RECEVOIR DES H125 DOTÉ DE CARTES DE CONNEXION NUMÉRIQUES.

L'exploitant d'hélicoptères norvégien Helitrans a pris livraison de deux hélicoptères Airbus H125 équipés de « logcards » numériques, devenant ainsi le premier exploitant H125 capable de gérer numériquement l'historique de maintenance des composants de l'appareil. Cette méthode permet, selon l'hélicoptériste, d'améliorer la qualité des données, un gain de temps important et une simplification des processus de maintenance. Ces deux H125 sont les premiers d'une série de sept commandés par Helitrans avec ce système de fiches de registre numériques. Les appareils seront utilisés pour un large éventail de missions qui couvrent la construction de lignes électriques et la lutte contre l'incendie, ainsi que les voyages touristiques, le transport de passagers, la photographie et le développement de réseaux de télécommunications. Le « *logcard* » est un document qui retrace tout l'historique d'entretien des pièces critiques d'un hélicoptère, depuis leur fabrication jusqu'à leur durée de vie en service. Ce registre numérique remplace les cartes papier périmées, sujettes aux pertes et aux erreurs, par du contenu numérique stocké dans sur un « *cloud* » sécurisé. Airbus Helicopters a dévoilé ses premières « *cartes de pointage* » numériques en mars 2019, devenant ainsi le premier constructeur d'hélicoptères sur le marché à transformer des cartes de pointage papier en données numériques faciles à utiliser.

BERNARD BARUSSAUD EST NOMMÉ DIRECTEUR INDUSTRIEL DE SAFRAN HELICOPTER ENGINES

Bernard Barussaud devient directeur industriel de Safran Helicopter Engines. Il remplace François-Xavier Foubert, appelé à une autre fonction au sein du Groupe. Bernard Barussaud commence sa carrière chez Snecma (aujourd'hui Safran Aircraft Engines) en 1992, au sein de la direction technique. Il est nommé responsable du support production en 1995, puis chef de ligne production des disques fan, avant de devenir responsable du contrôle de gestion de l'usine de Corbeil en 2002. Il occupe ensuite la fonction de responsable du département devis des offres de services chez Snecma Services, avant d'être nommé en 2011 directeur du centre d'excellence industrielle aubes de compresseurs de Snecma. Depuis 2016, Bernard Barussaud était directeur industriel de Safran Transmissions Systems.



© Thierry Mamberti - Safran

BERNARD BARUSSAUD APPOINTED EXECUTIVE VP OPERATIONS

ESafran Helicopter Engines has appointed Bernard Barussaud as Executive Vice-President Operations. Bernard succeeds François-Xavier Foubert who has been appointed to another position within the Group. Bernard Barussaud (52) joined the Snecma engineering department in 1992. From 1995 he fulfilled various management roles within the manufacturing department -- manufacturing support, fan disk manufacturing -- before in 2002 being appointed Head of Management Control at the Corbeil plant. Later he served as Head of Services Cost Estimates Department at Snecma Services. In 2011 he was appointed Director of the Snecma1 Manufacturing Excellence Center for compressor blades. Since 2016, Bernard has served as EVP Manufacturing at Safran Transmissions Systems.



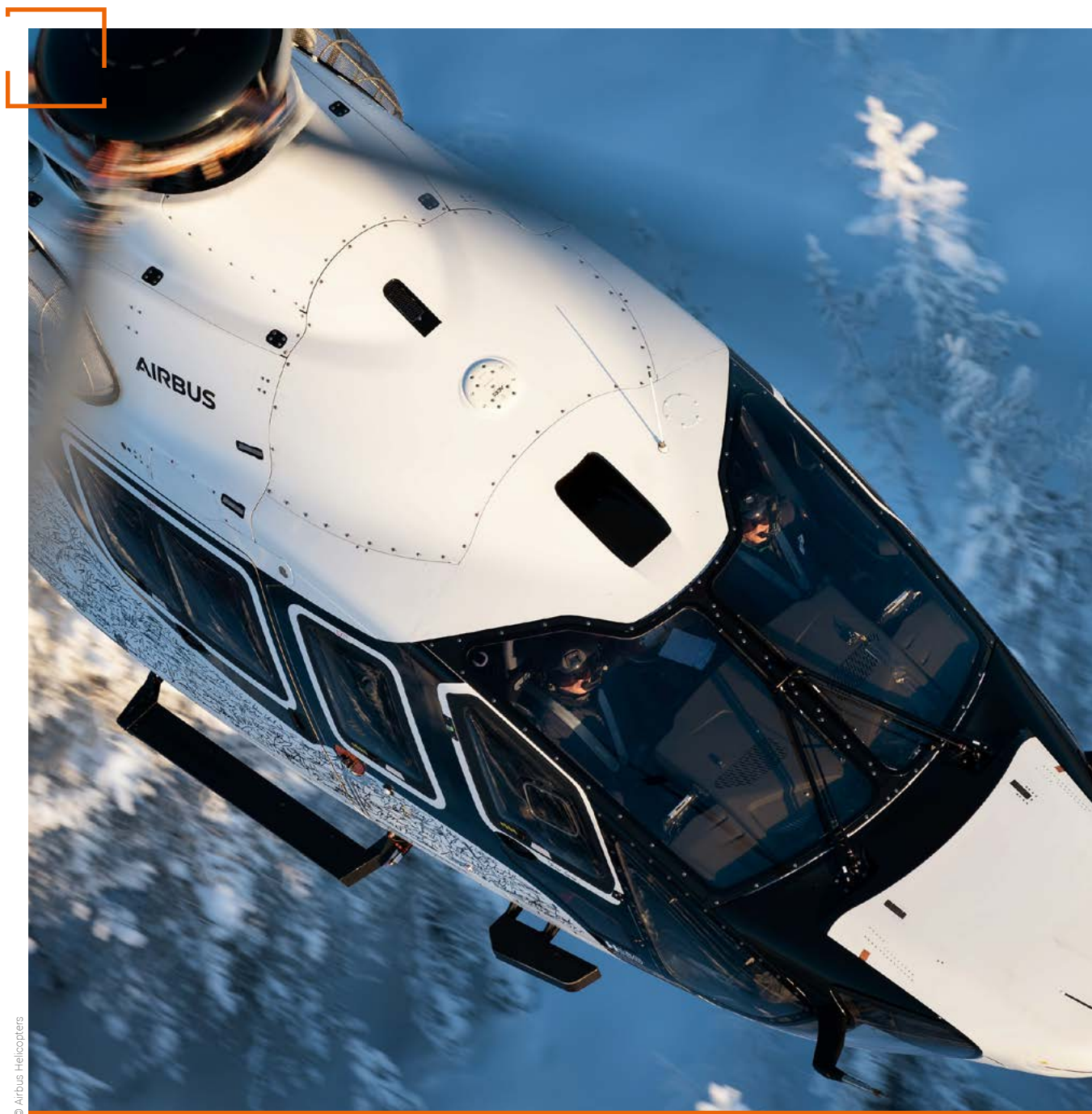
© Airbus Helicopters-Cara Irina Wagner

WIKING HELIKOPTER SERVICE ADDS AN H145 TO ITS FLEET

Wiking Helikopter Service took delivery of an H145 helicopter in offshore configuration. This brings the company's H145 fleet to a total of five helicopters, after deliveries of the first two helicopters in 2016 and 2017 and two leased H145. Wiking helicopters are used to drop off harbor pilots, carry out rescue missions in the North Sea and transport service technicians to offshore wind farms. The offshore H145 will be equipped with a sea state 6 (very rough) certified emergency flotation system, a weather radar and a winch to bring passengers directly to their destination when the helicopter landing or the docking of a boat is impossible. To finance of this helicopter, the operator used Airbus Bank services, a wholly-owned subsidiary of Airbus active in the aircraft financing market.

WIKING HELIKOPTER SERVICE AJOUTE UN H145 À SA FLOTTE

Wiking Helikopter Service a pris livraison d'un hélicoptère H145 en configuration offshore. Cela porte la flotte de H145 de la compagnie à un total de cinq appareils, après les livraisons des deux premiers hélicoptères en 2016 et 2017 et de deux H145 loués. Les hélicoptères de Wiking sont utilisés pour déposer des pilotes de port, effectuer des missions de sauvetage en mer du Nord et transporter des techniciens de service vers des parcs éoliens offshore. Le H145 en configuration offshore sera équipé d'un système de flottaison d'urgence certifié pour un état de mer 6, d'un radar météorologique et d'un treuil pour amener les passagers directement à leur destination lorsque l'atterrissage de l'hélicoptère et l'accostage d'un bateau sont impossibles. Pour l'acquisition de cet appareil, l'opérateur s'est rapproché d'Airbus Bank, une filiale à 100 % d'Airbus active sur le marché du financement aéronautique.



© Airbus Helicopters

AN ACH160 ORDER IN THE UK

Airbus Corporate Helicopters (ACH) has secured . This new order, from an experienced UK helicopter operator which will use it for general corporate purposes, takes the ACH160 orderbook to 11 aircraft of which four have been won in the UK. Two other ACH160s have been ordered by a privately owned UK company which is also a long-time corporate helicopter user, and a fourth UK aircraft has been ordered by an existing private Airbus Helicopters VIP customer to be managed by Isle of Man-based Luvair. The H160 medium helicopter programme remains on-track for certification at the end of 2019 to be followed by the first ACH deliveries about one year later. After recording 54 sales in 2017 following its launch at EBACE in May that year, ACH recorded 68 orders in 2018.

UNE COMMANDE DE ACH160 AU ROYAUME-UNI

Quelques jours avant l'ouverture du salon EBACE 2019 de Genève, un opérateur britannique a commandé un ACH 160 à Airbus Corporate Helicopters (ACH). Cette nouvelle commande porte le carnet de commandes de l'ACH160 à 11 appareils dont quatre pour le seul Royaume-Uni. Deux ACH160 ont été commandés par une société privée britannique qui utilise des hélicoptères d'affaires depuis longtemps. Le quatrième appareil britannique, commandé par un client VIP, sera géré par Luvair, basé sur l'île de Man. L'hélicoptère de moyen tonnage H160 est, selon le constructeur, sur la bonne voie pour obtenir sa certification fin 2019. Les premières livraisons interviendront environ un an plus tard. ACH, lancé à l'EBACE en mai 2017, a enregistré 54 commandes en 2017 et 68 en 2018.



© DC Aviation

BHS HELICOPTERSERVICE ACQUIRES DC AVIATION SWITZERLAND

Bamberg-based BHS Helicopterservice GmbH initiated the purchase of the helicopter business of its Stuttgart-based cooperation partner, DC Aviation GmbH, signing the contract on 2 May 2019. The acquisition of the subsidiary, DC Aviation Switzerland AG, will help the exclusive business helicopter flight provider expand its portfolio of services. The partnership between DC Aviation Stuttgart and BHS Helicopterservice established in 2016 will continue unchanged for now. Initially, BHS Helicopterservice and DC Aviation Switzerland will continue to operate under their existing names at their respective locations in Bamberg/Germany and Zurich/Switzerland. Both companies will also keep their current teams. DC Aviation Switzerland employs 16 people, while BHS Helicopterservice employs eight.

"BHS Helicopterservice and DC Aviation have enjoyed a close, successful partnership for more than three years. I see tremendous potential in the acquisition of the Swiss subsidiary: in continuing to grow our business with helicopter charter flights and helicopter management in Germany and Switzerland," explains BHS CEO Maximilian Stoschek.

BHS HELICOPTERSERVICE ACQUIERT DC AVIATION SUISSE

La société BHS Helicopterservice GmbH, basée à Bamberg, a officialisé le 2 mai 2019 le rachat de l'activité hélicoptère de son partenaire DC Aviation GmbH basé à Stuttgart. L'acquisition de la filiale DC Aviation Switzerland AG permettra à l'opérateur d'élargir sa gamme de services. Pour autant, le partenariat entre DC Aviation Stuttgart et BHS Helicopterservice, créé en 2016, reste pour l'heure inchangé.

Dans un premier temps, BHS Helicopterservice et DC Aviation Switzerland continueront à opérer sous leur nom actuel et sur leurs sites respectifs de Bamberg en Allemagne et de Zurich en Suisse. Les deux sociétés conserveront également leurs équipes actuelles. DC Aviation Switzerland emploie 16 personnes et BHS Helicopterservice en emploie huit. Pour Maximilian Stoschek, Président directeur général de BHS : *« BHS Helicopterservice et DC Aviation entretiennent un partenariat étroit et fructueux depuis plus de trois ans. Je décèle un énorme potentiel dans l'acquisition de la filiale suisse : la poursuite de la croissance de nos activités en Allemagne et en Suisse dans le domaine des vols charter et de la gestion d'hélicoptères »*.

5th World Helicopter Day





**SPECIAL DAYS
TO PROMOTE THE
HELICOPTER WORLD**

**CES JOURNÉES
VOUÉES À LA CAUSE
DE L'HÉLICOPTÈRE**

BY/PAR FRANÇOIS BLANC



© Airbus Helicopters

The fifth «World Helicopter Day» will be held on August 18, 2019 in Australia. Furthermore, on June 30, 2019, a similar French initiative will be organized on a European scale, even if the events currently planned remain within a national framework. Is this double celebration the result of chance?

In Helicopter Industry No. 84 we already mentioned the World Helicopter Day (WHD), a concept developed in 2015 by Mick Cullen, an Australian a passionate helicopter pilot, to promote universe of rotary wings to people a priori not concerned by these very particular aircraft.

On the WHD website, the fifth edition of this planetary event is well announced for August 18, 2019.

However, in early 2019, for its part, the French Union of the helicopter (UFH), an association whose vocation is «*to promote and coordinate the actions of professionals in the sector*», announced the organization of a «*Day of the helicopter*» and set the first edition to June 30, 2019.

A priori, two world days, one in Australia, the other in Europe, a month and a half apart, are not likely to compete to the point of hindering their respective course. However, as the WHD was already addressing all professionals in the sector, the intention of the French could appear ambiguous.

La cinquième «journée mondiale de l'hélicoptère», concept inventé en 2015 par Mick Cullen, un pilote australien passionné de voilures tournantes, est programmée pour le 18 août 2019. Cependant, le 30 juin prochain, une initiative française ambitionne d'enraciner une idée assez semblable sur le sol européen, même si, pour l'heure, les manifestations y seront principalement inscrites sur un plan national. Cette double célébration est-elle le fruit du hasard ?

Le lecteur se souviendra sans doute de l'évocation, en 2017, dans le n° 84 d'Helicopter Industry, de la journée mondiale de l'hélicoptère, inventée en 2015 par Mick Cullen, un pilote australien désireux de faire connaître les voilures tournantes et leur univers aux populations a priori non concernées par ces aéronefs très particuliers. Sur le site du World Helicopter Day (WHD, sur www.worldhelicopterday.com), la date du 18 août 2019 est clairement annoncée comme étant celle de la cinquième édition de cette manifestation à vocation planétaire.

Or, au début de l'année en cours, l'Union française de l'hélicoptère (UFH), association vouée à «*valoriser et coordonner les actions des professionnels de la filière*» (voir sur www.ufh.fr), a annoncé son intention d'instaurer une «*Journée de l'hélicoptère*» dont la première est fixée au 30 juin prochain. A première vue, une journée mondiale et son équivalent d'origine européenne (fut-il organisé seulement un mois et demi auparavant) ne risquent pas d'entrer en concurrence au point de nuire à leurs déroulements respectifs. Toutefois, dans la mesure où le WHD a vocation à entraîner n'importe quel professionnel du secteur dans son sillage, l'intention des Français pourrait ne pas paraître très claire.

NO IDEAL DATE?

Asked about this issue, Thierry Couderc, UFH delegate general and vice-president of the European Helicopter Association (EHA), dismisses any ambiguity. *«We know that the World Helicopter Day has been launched for a few years. It seems to us, however, that the formula is slow to take off and reach the level of radiance it was initially setting. From this point of view, the idea of the vice-president of the French Union of the helicopter, Thierry Basset, which consists of organizing « a day of the helicopter » with partners clearly committed to his side, should bear fruit. To reach a global goal in the long term, we must start from the beginning: to rely on institutional and private partners ready to make a real commitment to the cause, first of all at the level of one or more countries (in this case European), then, if the results are there, from several continents.»*

It is true that the WHD, in its operating principle, intends to encourage actors wishing to participate in their own way in the project, but does not propose any structured organization to manage the different events around the world. The date chosen by its instigator, in mid-August each year, would have its origin in a cordial agreement concluded between the WHD and the Helicopter Association International (HAI): *«The question of the date chosen for a world day from the helicopter returns to an American point of view. Mid-August, for them, is the end of the summer holidays. The best period in Australia would be the beginning of December, that is to say the summer period in the southern hemisphere. For the Europeans, especially this year, which is a «Paris Air Show» year, the ideal time to set a date for the Helicopter Day seemed to be that of the end of June, before the teams that worked on the show go on vacation, and without interfering with the start of the season of summer meetings,»* says Thierry Couderc.

PAS DE DATE IDÉALE ?

Interrogé sur cette question, Thierry Couderc, délégué général de l'UFH et vice-président de l'European Helicopter Association (EHA), écarte toute ambiguïté d'un revers de main. *« Nous savons que le World Helicopter Day existe depuis quelques années. Il nous semble cependant que la formule tarde à décoller et à atteindre le niveau de rayonnement qu'elle s'assignait au départ. De ce point de vue, l'idée du vice-président de l'Union française de l'hélicoptère, Thierry Basset, qui consiste à bâtir une journée de l'hélicoptère avec des partenaires clairement engagés à ses côtés, devrait porter ses fruits. Pour atteindre un objectif mondial à terme, il faut, selon nous, commencer par le commencement : s'appuyer sur des partenaires institutionnels et privés prêts à s'engager réellement pour la cause, d'abord à l'échelle d'un ou plusieurs pays (en l'occurrence européens), puis, si les résultats sont là, de plusieurs continents. »*

Il est vrai que le WHD, dans son principe de fonctionnement, entend susciter une libre adhésion d'acteurs désireux d'apporter leur pierre à l'édifice, sans qu'aucune structure à proprement parler soit à l'origine des manifestations susceptibles de se déployer en différents endroits du monde. La date choisie par son instigateur, à la mi-août chaque année, trouverait quant à elle son origine dans une entente cordiale conclue entre le WHD et l'Helicopter Association International (HAI) : *« La question de la date retenue pour une journée mondiale de l'hélicoptère renvoie à un point de vue américain. La mi-août, pour eux, correspond à la fin des vacances d'été. Vue d'Australie, la meilleure période serait plutôt le début du mois de décembre, c'est-à-dire de l'été, dans l'hémisphère sud. Pour les Européens, en particulier cette année en raison de l'organisation du 53e Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget, le bon moment pour une journée de l'hélicoptère nous a paru se situer à la fin du mois de juin, autrement dit avant que les équipes qui ont travaillé sur ce salon partent en vacances, et sans interférer avec le début de la saison des meetings et autres fêtes aériennes programmées pendant l'été »,* explique Thierry Couderc.





© Bell

STEP BY STEP

The aim of the UFH, which is to increase public and political awareness of the innumerable benefits of the helicopter, is not to counter the WHD, but rather to demonstrate that the initial idea is good, but to first ensure that the institutions and professionals of the sector play the game, be it manufacturers of cells, engines or equipment, civil and military operators, training schools, flying clubs or museums preserving the memory of the rotating wing.

Above all, as a wise promoter, the UFH intends to progress step by step. During Helitech 2018, the European helicopter show held in Amsterdam in October 2018, Thierry Basset was able to present his project to the EHA (European Helicopter Association). « *The reception was very favorable,* » notes the French vice president of the EHA. However, this approval is not worth immediate participation. « *Things will take a long time to implement on a European level. That's why we will first focus on the 2019 edition of Helicopter Day. We hope to involve a dozen leading players in the project and thus be able to organize several simultaneous events in France.*

BRIQUE PAR BRIQUE

L'objectif poursuivi par l'UFH – en substance, faire mieux connaître et reconnaître les innombrables mérites de l'hélicoptère par le public et le monde politique – ne consiste donc pas à contrer le WHD, mais plutôt à démontrer que l'idée première est bonne, à condition de s'assurer au préalable du concours d'institutions et de professionnels du secteur, qu'ils soient constructeurs, motoristes, équipementiers, exploitants civils et militaires, écoles de formation, aéroclubs, ou musées destinés à la sauvegarde de la mémoire collective du monde des voilures tournantes. Surtout, en promoteur avisé, l'UFH entend progresser par étapes. C'est ainsi qu'à la marge du dernier salon européen de l'hélicoptère, Helitech 2018, qui s'est tenu en octobre dernier, à Amsterdam, l'EHA s'est réuni et a donné l'occasion à Thierry Basset d'exposer son projet à l'instance européenne. « *L'accueil a été très favorable* », note le vice-président français de l'EHA. Pour autant, cette approbation ne vaut pas participation immédiate. « *Les choses seront longues à mettre en place sur un plan européen. C'est pourquoi nous allons tout d'abord nous*

Once the demonstration is done, we can work to prepare the second edition, scheduled for 2021, with the hope that European actors, outside France, will take the opportunity to organize events in their countries. This is just how a Helicopter Day, in our opinion, keeps a chance to be built and sustained.»

Thus several helicopter manufacturers as well as military staffs, could use this day to communicate on their businesses, including economic and societal issues, driven by the rotary wing industry. In order to reinforce the credibility of the the approach, the EHA, through Thierry Couderc's voice, also indicates the European Aviation Safety Agency (EASA) has been solicited to join the project.

concentrer sur l'édition 2019 de la journée de l'hélicoptère. Nous espérons rallier une dizaine d'acteurs de premier plan au projet et, ainsi, être en mesure de proposer plusieurs manifestations simultanées sur le territoire français. Une fois la démonstration faite, nous pourrions travailler à l'organisation de la seconde édition, prévue pour 2021, avec l'espoir que des acteurs européens, hors de France, saisissent l'occasion d'organiser des événements chez eux. Ce n'est que comme ça qu'une journée de l'hélicoptère, à notre avis, conserve une chance d'être bâtie et pérennisée. »

Parmi les entités approchées et sollicitées, quelques constructeurs d'hélicoptère, mais aussi des états-majors militaires, pourraient donc mettre cette journée à profit pour communiquer sur leurs métiers et les enjeux, notamment économiques et sociétaux, portés par l'industrie de la voilure tournante. Soucieux de crédibiliser le plus possible la démarche, l'EHA, par la voix de Thierry Couderc, indique également qu'il a « proposé à l'Agence européenne de la sécurité aérienne de s'inscrire dans le projet. »



© M. Douhaire



A SHORT PERIOD OF TIME TO COMMUNICATE

At the time of writing, we do not yet know how many institutional and industrial actors will formally join the UFH, under the benevolent eye of the EHA, but the instigators of the project remain confident. « *The answers begin to arrive one after the other, as we started to solicit the potential partners only from November 2018* ».

« *For sure, we will not have so much time to communicate about the event* », he admits. But by the end of April 2019, through the UFN website and the social networks, we will be able to alert the majority of people targeted and intensify the promotion of the event.

Not yet unveiled to date, the program of events planned in France - and probably, simultaneously, in two or three European countries - should logically hold the attention of different profiles of participants. Whether it is to open an industrial facility to the public and the media to make them discover different activities, to invite these interlocutors to meet civilian or military operators gathered for the occasion on the same airfield, to organize regional flights to sensitize the uninitiated, to speak locally of security where a company of transport by helicopter would like to reassure local residents and officials, to arrange flights in simulators or visits of museums while offering animations around the art of vertical flight, there is a very wide range of activities that can be organized on June 30th, 2019.

PEU DE TEMPS POUR COMMUNIQUER

Bien qu'il soit un peu tôt, à l'heure où nous mettons sous presse, pour augurer du nombre d'acteurs institutionnels et industriels qui s'engageront officiellement dans le sillage de l'UFH, sous l'œil bienveillant de l'EHA, les instigateurs du projet se déclarent confiants. « *Les réponses commencent seulement à nous parvenir, les unes après les autres, bien que nous ayons sollicité ces partenaires potentiels à partir du mois de novembre dernier*. » En fin de compte, « *nous n'aurons pas beaucoup de temps pour communiquer sur l'événement* », reconnaît-il. Mais dès la fin de ce mois d'avril 2019, le site internet de l'UFH, ainsi que les réseaux sociaux utilisés, devraient permettre d'alerter la majeure partie des populations courtisées et de donner un coup d'accélérateur à la promotion de l'événement. Non encore dévoilé à ce jour, le menu des manifestations conduites à l'échelle française – et sans doute, simultanément, dans deux ou trois pays européens – devrait logiquement retenir l'attention de différents profils de participants. Qu'il s'agisse d'ouvrir (ne serait-ce que partiellement) une installation industrielle au public et aux médias afin de favoriser la découverte de différents métiers, de convier ces mêmes interlocuteurs à rencontrer des exploitants civils ou militaires réunis pour la circonstance sur un même aérodrome, d'organiser quelques vols régionaux destinés à sensibiliser les non initiés, de parler localement de sécurité là où telle ou telle société de transport par hélicoptère souhaiterait rassurer riverains et élus locaux,

As for the coexistence of World Helicopter Day and the European celebration in the longer term, the organizers of the Helicopter Day do not venture to any prognosis. Because not only the two initiatives are different in their philosophy, but also because we cannot yet anticipate the result of the 2019 Helicopter Day. « *The International Helicopter Association is informed of our intention. Given the results we will obtain, we will see between 2019 and 2021 if it is possible to go even further* » summarizes Thierry Couderc. For his part, Thierry Basset declares that in the longer term, he is « *open to any prospect in order to reinforce the development of a day dedicated to the helicopter.* » In his remarks, only the cause advocated deserves a debate on the effectiveness of a formula.

ou encore d'ouvrir les portes d'un simulateur de vol ou de musées tout en mettant au point quelque animation spécialement orientée vers l'art du vol vertical, une très large palette d'activités reste susceptible de voir le jour le 30 juin prochain.

Quant à la coexistence du World Helicopter Day et de la célébration européenne à plus long terme, les instigateurs de la journée de l'hélicoptère ne se hasardent à aucun pronostic. Car non seulement les deux initiatives ne s'engagent pas sur le terrain selon le même angle, mais il est un peu tôt pour décréter le succès de l'événement orchestré sur le Vieux continent. « *L'Helicopter Association International est informé de notre intention. Au vu des résultats que nous aurons enregistrés, entre 2019 et 2021, nous verrons s'il est possible d'aller encore plus loin* », résume Thierry Couderc. Pour sa part, Thierry Basset annonce qu'à plus long terme, il se déclare « *ouvert à toute perspective dans le but de renforcer le rayonnement d'une journée vouée à l'hélicoptère.* » Dans son propos, seule la cause défendue mérite qu'il soit débattu de l'efficacité d'une formule...





A detailed photograph of a Ukrainian military helicopter, likely a Mi-24, in flight. The helicopter is shown from a side-on perspective, flying towards the right. It has a grey and blue camouflage pattern. The background is a lush green landscape with fields, trees, and some buildings in the distance. The sky is clear and blue.

THE UKRAINIAN ARMY HELICOPTER BRIGADE

LA BRIGADE D'HÉLICOPTÈRES DE L'ARMÉE UKRAINIENNE

IN MANAGING THE BALANCE BETWEEN UN (UNITED NATIONS) AND ATO (ANTI- TERRORIST OPERATION).

AU COEUR DE L'ÉQUILIBRE ENTRE L'ONU (NATIONS UNIES) ET L'ATO (OPÉRATION ANTITERRORISTE).

BY/PAR ALEXANDER GOLZ
©RALPH BLOK (DUTCHAVIATIONPHOTO.COM) - ALEXANDER GOLZ



During several visits at the 16th Independent Helicopter Brigade of Army Aviation in Brody (OBr AA) close to the city of Lviv, the 18th OBr AA at Poltava, the 12th OBr AA at Novy Kalyniv and the 11th OBr AA at Kherson the author got an impression about the current challenge of Ukrainian army aviators amongst two demanding tasks. Since years they cope with challenging duties of UN deployments in Africa. Furthermore, since beginning of ATO (Anti-Terrorist Operation) in 2014, they are required permanently in the east of the Ukraine and at the border line to the Crimea.

In Western Europe hardly recognized, the Ukrainian helicopters achieve tremendous successes in Africa. Painted in noticeable white colours and marked with the UN identifier they fulfil their duties for more than a decade. This applies also to the 16th Independent Helicopter Brigade, the "Fighting Bees" of Brody on the Ukrainian western border. They were already established in 1981 during Soviet times as the 119th Independent Helicopter Regiment. After the foundation of the Ukraine and the accompanying reorganisation of the armed forces, the unit carried the names 3rd Brigade respectively 3rd Regiment until 25th December 2012. Already with those names they participated in their first UN missions.

MULTINATIONAL OPERATION

The long list of deployments reaches from UN Protection Force (UNPROFOR) 1995-1996 via UN Confidence Restoration Operation (UNCRO) in Croatia 1995-1998 and KFOR in Kosovo 1999-2001 to the UN mission in Sierra-

Leone (UNAMSIL) 2001-2005. Currently after the end of UNOCI they have to cope with two peacekeeping missions at the same time. At the moment all missions are taking place in Africa with the UN missions MONUSCO and UNMIL. Within these two missions the deployment in Liberia (UNMIL) is practically a permanent task that takes place since more than a decade. Reasons for the UN mission were the occurring civil war as well as the resignation of Liberia's former president Charles Taylor in 2003. Initially, a peacekeeping force of the West African Economic Community ECOWAS together with a small contingent of United States Marines Corpse took over the responsibility to establish and secure peace. On 19th September 2003 the UN Security Council provided with resolution 1509 the legal basis to conduct a multinational mission. Main task until today is to allow refugees a secure return and disarm the different groups of rebels. With resolution 2116 from 18th September 2013 the UN Security Council prolonged the mandate. For the Ukraine the deployment in Liberia started on 11th January 2014 with a vanguard of 18 men. Those formed together with the following troops the 56th Independent Helicopter Detachment. The transfer of overhauled Mi-8 and Mi-24 helicopters as well as necessary spare engines took mainly place with An-124 cargo aircraft via the international airport close to the capital Monrovia. Additional cargo and troops found their way to Africa in Tu-154 or respectively on seaway. The relocation happened rapidly. End of January 2004 the planned contingent of 300 Ukrainian troops including functioning equipment was reached already.

Lors de plusieurs visites à la 16e brigade indépendante d'hélicoptères de l'aviation militaire, à Brody (OBr AA), près de la ville de Lviv, au 18e OBr AA à Poltava, au 12e OBr AA à Novy Kalyniv et au 11e OBr AA à Kherson, on se rend compte du défi auquel doivent faire face les aviateurs de l'armée ukrainienne confrontés à deux exigences. Depuis des années, ils s'acquittent des tâches difficiles des déploiements de l'ONU en Afrique. En outre, depuis le début de l'ATO (Opération antiterroriste), en 2014, ils sont demandés en permanence dans l'est de l'Ukraine et à la frontière avec la Crimée.

On le sait peu en Europe occidentale, mais les hélicoptères ukrainiens remportent d'énormes succès en Afrique. Peints en blancs avec le sigle de l'ONU pour être aisément identifiables, ils y remplissent leurs missions depuis plus de dix ans. Cela vaut également pour la 16e brigade indépendante d'hélicoptères, les « abeilles combattantes » de Brody, basées à la frontière occidentale de l'Ukraine. Ils y étaient déjà établis en 1981, à l'époque soviétique, en tant que 119e régiment indépendant d'hélicoptères.

Après la fondation de l'Ukraine et la réorganisation des forces armées qui a suivi, l'unité porte respectivement les noms de 3ème brigade et de 3ème régiment jusqu'au 25 décembre 2012. Sous ces appellations, ils ont déjà effectué leurs premières missions pour l'ONU.

La longue liste de déploiements va de la Force de protection des Nations Unies (FORPRONU), en 1995-1996, à l'Opération des Nations Unies pour la restauration de la confiance en Croatie, en 1995-1998, et à la KFOR au Kosovo, en 1999-2001, et jusqu'à la mission des Nations Unies en Sierra Leone (MINUSIL), en 2001-2005.

Depuis la fin de l'ONUCI, ils doivent assurer simultanément deux missions de maintien de la paix. À l'heure actuelle,

toutes les missions se déroulent en Afrique, avec les missions MONUSCO et UNMIL de l'ONU. Dans le cadre de ces deux missions, le déploiement au Libéria (MINUL) est pratiquement une tâche permanente qui se déroule depuis plus de dix ans. La guerre civile et la démission de l'ancien président du Libéria, Charles Taylor, en 2003, ont motivé la mission des Nations Unies.

OPÉRATION MULTINATIONALE

Au début, une force de maintien de la paix de la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), accompagnée d'un petit contingent du corps des Marines américain, avaient pour objectif d'établir et de maintenir la paix. Le 19 septembre 2003, le Conseil de sécurité des Nations Unies a défini la résolution 1509 comme base légale pour mener une opération multinationale. Jusqu'à présent, la tâche principale consiste à sécuriser le retour des réfugiés et à désarmer les différents groupes de rebelles. Par la résolution 2116 du 18 septembre 2013, le Conseil de sécurité des Nations Unies a prolongé le mandat.

Pour l'Ukraine, le déploiement au Libéria a débuté le 11 janvier 2014, avec un premier détachement de 18 hommes. Ceux-ci ont formé, avec les troupes suivantes, le 56e détachement indépendant d'hélicoptères.

Le transfert des hélicoptères Mi-8 et Mi-24 révisés, ainsi que des moteurs de rechange nécessaires, a été principalement effectué par avion cargo An-124 via l'aéroport international situé à proximité de la capitale, Monrovia. Du fret et des troupes supplémentaires ont été acheminés vers l'Afrique en Tu-154 ou par la voie maritime.

La relocalisation s'est faite rapidement. Fin janvier 2004, le contingent prévu de 300 soldats ukrainiens, avec le matériel, était déjà installé.





BASED IN CONGO

From the beginning the mission proved to be challenging for soldiers and material. Temperatures of +40 to +45 °C with a humidity of 90% to 98% have to be coped with. On top of that comes heavy rain for half of the year and the long distances. The strategically important Greenville is 230 km away and has to be approached regularly with Mi-8 for logistical tasks. The Mi-24 serves for reconnaissance and patrol flights. Even if the situation eases after the elections and foreign troops can be withdrawn, the Ukrainian helicopters probably will stay in until the end in smaller numbers. After five Ukraine helicopters in 2016, now there are three remaining.

Close related to the mission in Liberia was the UNOCI operation in Cote de Ivory. The 56th Independent Helicopter Detachment from Liberia did sent the three Mi-24 helicopters to this African hotspot. The mission was ongoing until March 2015.

The second UN-mission with participation of Ukrainian helicopter technology takes place in the Democratic Republic of Congo. MONUSCO, how the mission is called, is one of the largest peace creating missions of the United Nations. It started on 30th November 1999 with Resolution 1279 under the name of MONUC. Reason was the so called second Congo War, where troops of the government in Kabila faced several movements of rebels. In spite of the UN mission, which even was extended to a robust mandate with active usage of weapons, and several years of relative peace, rebels took the provincial capital of Goma with one million citizens in 2012. From this point on, the Ukrainian helicopters can be found in Congo. They form the 18th Independent Helicopter Detachment. Main tasks of the of Ukrainian troops are air recce, transport of cargo, UN troops and VIP as well as show of force.

BASÉS AU CONGO

Dès le début, la mission s'est révélée difficile pour les soldats et leur équipement. Il a fallu supporter des températures de + 40 à + 45 ° C, avec une humidité de 90 % à 98 %. A cela se sont ajoutées de fortes pluies pendant la moitié de l'année et les missions longues distances. La ville stratégique de Greenville se trouve à 230 km et doit être reliée régulièrement avec les Mi-8 pour des raisons logistiques. Le Mi-24 sert aux vols de reconnaissance et de patrouille. Même si la situation s'est apaisée après les élections et que les troupes étrangères ont pu être retirées, les hélicoptères ukrainiens resteront probablement en nombre réduit jusqu'à la fin. Sur les cinq hélicoptères ukrainiens présents en 2016, il en reste trois.

L'opération de l'ONUCI en Côte d'Ivoire a été étroitement liée à la mission au Libéria. Les trois hélicoptères Mi-24 du 56e détachement indépendant d'hélicoptères basés au Libéria ont été envoyés sur ce point sensible d'Afrique. La mission s'est poursuivie jusqu'en mars 2015.

La deuxième mission des Nations Unies à laquelle ont participé les hélicoptères ukrainiens s'est déroulée en République démocratique du Congo. Dénommée la MONUSCO, c'est l'une des plus grandes missions des Nations Unies en faveur de la paix. Elle a commencé le 30 novembre 1999 avec la résolution 1279 sous le nom de MONUC. La raison était la présumée deuxième guerre du Congo, où les troupes du gouvernement à Kabila étaient confrontées à plusieurs mouvements de rebelles. Malgré la mission de l'ONU, qui avait été renforcée avec un mandat autorisant l'utilisation active d'armement, et plusieurs années de paix relative, les rebelles ont pris la capitale de la province de Goma (un million d'habitants), en 2012. À partir de ce moment, les hélicoptères ukrainiens sont basés au Congo. Ils forment le 18e détachement indépendant d'hélicoptères. Leurs principales missions sont la reconnaissance aérienne, le transport de fret, le transport de troupes de l'ONU et de VIP, ainsi que des démonstrations de force.

MORE THAN 50,000 FLIGHT HOURS

Especially in Congo the high amount of flight hours are big challenges for soldiers and equipment. All maintenance checks in 6, 12 and 24 month cycles have to be done in Congo. Extra hours occur frequently to manage all existing tasks. Taking the numbers of all deployments in Africa combined, it adds to more than 50.000 flight hours and more than 200.000 passengers for the Ukrainian Army Aviators since 2004. At the moment the following helicopters are based in Congo; four Ukraine Mi-8 and four Mi-24.

The deployments in Africa were the main task for Ukrainian Army Aviators over years. However, the situation quickly changed in 2014 with the beginning of the Anti Terror Operation (ATO) in the east of the Ukraine in 2014. According to Colonel Igor Jaremenko, the Brigade in Brody misses the soldiers and helicopters that are sent to Africa immensely. Colonel Igor Jaremenko, who also gathered flight experience in Germany during his five-year assignment in Parchim, was in the beginning of the ATO in charge of the Fighting Bees at Brody and from 3.July 2017 he is now the new Commander of Army Aviation in Ukraine.

Yet, a withdrawal of the troops deployed in Africa is not possible. The long-term contracts with the United Nations allow a withdrawal only in cases of catastrophe or war in Ukraine/home country. In generally used linguistic terms the deployment in East Ukraine still is a mission against terrorists, which is according to the contracts no reason to return troops. Volunteers helped to ease the situation.

Nowadays, mainly patriots from Dnepropetrovsk (now renamed to Dnipro city) helped out at the Regiment. Since March 2015 the Ukrainian Army Aviators did not lose any helicopter during hot missions. Luckily, the initiated peace process of Minsk continues.

PLUS DE 50 000 HEURES DE VOL

Au Congo particulièrement, le nombre élevé d'heures de vol représente un défi majeur pour les hommes et le matériel. Toutes les visites de maintenance de 6, 12 et 24 mois doivent être effectuées au Congo. Des heures supplémentaires sont fréquentes pour finaliser toutes les opérations. Compte-tenu du nombre total de déploiements en Afrique depuis 2004, les aviateurs de l'armée ukrainienne ont effectué plus de 50 000 heures de vol et transporté plus de 200 000 passagers. Actuellement, quatre Mi-8 et quatre Mi-24 ukrainiens sont basés au Congo.

Les déploiements en Afrique ont été la principale tâche des aviateurs ukrainiens au fil des ans. Cependant, la situation a rapidement changé, en 2014, avec le début de l'opération antiterroriste (ATO) dans l'est de l'Ukraine. Selon le colonel Igor Jaremenko, la brigade de Brody manquait cruellement de soldats et les hélicoptères envoyés en Afrique faisaient grandement défaut. Le colonel Igor Jaremenko, qui a acquis une expérience de pilotage en Allemagne au cours de sa mission de cinq ans à Parchim, était au début de l'ATO chargé des Abeilles Volantes à Brody. Le 3 juillet 2017, il a été nommé commandant de l'aviation militaire en Ukraine.

Cependant, le retrait des troupes déployées en Afrique n'est pas possible. Les contrats à long terme avec les Nations Unies ne le permettent qu'en cas de catastrophe ou de guerre en Ukraine, dans leur pays d'origine. Selon les termes linguistiques généralement utilisés, le déploiement dans l'est de l'Ukraine constitue une mission anti-terroriste, ce qui, selon les contrats, ne justifie pas un rapatriement des troupes. Les volontaires ont contribué à améliorer la situation.

De nos jours, ce sont principalement des patriotes de Dnepropetrovsk (aujourd'hui renommée Dnipro city) qui ont prêté main forte au régiment. Depuis mars 2015, les aviateurs de l'armée ukrainienne n'ont perdu aucun hélicoptère lors de missions sensibles.



FIVE METRES FROM THE GROUND...

The casualties of the 16th Brigade in the scope of ATO are six helicopters (3x Mi-8 and 3x Mi-24) as well as eight crewmembers according to Colonel Jaremenko. Although the helicopter pilots own vast experience through their deployments in Africa, they still lost more than ten helicopters. The air defence system in Donbas is well constructed and strong. For helicopters as well as for Sukhoi fighters jets. This means: low flying provides security. Mayor General Valentin Pistryuga, former head of the Ukrainian Army Aviators, underlined during the beginning of the ATO this mantra and did even go one step further. During an interview he postulated that the tasks of Army Aviation have changed immensely with the introduction of manpads in Russia between 2012 and 2013. They also were used in the ATO zone rapidly. For Ukrainian pilots remained only one solution: --low-flying-- five meters above ground is standard in the meantime. Through the deployments in Africa the pilots thankfully have on average more than 1000 flight hours. During the beginning of ATO the helicopters flew their support missions based on standard musters. Quickly, this approach changed. Timing became the most important factor of tactic. A helicopter circling over a convoy would easily reveal its presence. Waiting in secure distance and attacking in due time only proved to be a better approach. According to Mayor General Valentin Pistryuga the deployment of Army Aviation started during the first days of ATO already.

A CINQ MÈTRES DU SOL ...

Heureusement, le processus de paix de Minsk se poursuit. Selon le colonel Jaremenko, dans le cadre de l'ATO, la 16e brigade a perdu six hélicoptères (trois Mi-8 et trois Mi-24) et huit membres d'équipage. Bien que les pilotes d'hélicoptère aient acquis une grande expérience lors de leurs déploiements en Afrique, ils ont perdu plus de dix hélicoptères. Le système de défense aérienne du Donbass est bien conçu et solide. Pour les hélicoptères comme pour les avions de combat Sukhoi, la consigne est de voler à basse altitude, pour une meilleure sécurité. Le major général Valentin Pistryuga, ancien chef de l'armée de l'Air ukrainienne, a répété ce mantra au début de l'ATO et est même allé plus loin. Au cours d'un interview, il a indiqué que les tâches de l'armée de l'air avaient énormément changé avec l'introduction des « manpads » (systèmes portables de défense antiaérienne) en Russie, entre 2012 et 2013. Ces systèmes ont également été utilisés rapidement dans la zone ATO. Pour les pilotes ukrainiens, il ne restait qu'une solution : voler à basse altitude – cinq mètres au-dessus du sol était alors la norme. Grâce aux déploiements en Afrique, les pilotes avaient heureusement en moyenne une expérience de plus de 1 000 heures de vol. Au début de l'ATO, les hélicoptères effectuaient leurs missions de soutien selon des normes nominales. Rapidement, cette approche a changé. Le facteur temps est devenu l'élément tactique le plus important. Un hélicoptère survolant un convoi révélerait trop facilement sa présence. Attendre à une distance sécurisée et attaquer au moment voulu se sont révélés être une meilleure option. Selon le major général Valentin Pistryuga, le déploiement aérien a commencé dès les premiers jours de l'ATO.





Besides of transport of ammunition, troops and weapons the helicopters helped to evacuate wounded out of the warzone. Over 8.000 missions were flown until the Minsk-2 treaty. Especially at the beginning of ATO the crews had to work almost around the clock. From four o'clock in the morning until midnight the helicopters were in charge. Six missions a day per crew was not unusual. The typically psychological stress also needs to be taken into consideration. Small groups of enemies, equipped with Manpads, were able to move their locations quickly and even operate behind the frontline. High attention was necessary always. Sometimes even above the areas controlled by own forces they had to fly with the same precaution like in warzone. Of course there were casualties. However, the Major General Pistryuga is proud that all of them happened through missile attacks. In spite the high amount of low flying, there was not a single accident caused by the pilots. Along with the change of tactic the headquarters in Kyiv tries to improve the used technic. Modernization of existing equipment and machines is the choice of doing so.

Outre le transport de munitions, de troupes et d'armes, les hélicoptères ont assuré l'évacuation des blessés hors de la zone de guerre. Plus de 8 000 missions ont été effectuées jusqu'au traité de Minsk 2. Au début de l'ATO notamment, les équipages ont travaillé presque 24 heures sur 24. Les hélicoptères étaient en action de 04h00 à minuit. Il n'était pas inhabituel d'effectuer six missions par jour et par équipage. Naturellement, le stress psychologique était intense. Des petits groupes d'ennemis, équipés de manpads, pouvaient se déplacer rapidement et même opérer derrière la ligne de front. Une attention extrême était toujours nécessaire. Parfois, même en volant au-dessus des zones contrôlées par leurs propres forces, les équipages devaient prendre les mêmes précautions qu'en zone de guerre. Bien sûr, il y a eu des victimes. Cependant, le major général Pistryuga fait remarquer que toutes résultent d'attaques de missiles et que, malgré le nombre élevé de vols à basse altitude, les pilotes n'ont causé aucun accident. Parallèlement au changement de tactique, l'état-major, à Kiev, a aussi cherché à améliorer les solutions techniques mises en œuvre. Le choix de moderniser les machines et les équipements existants est la première d'entre elles.



DOUBLE-CALIBRE FLARE SYSTEM

With the Mi-24PU1 and the Mi-8MSB-V (Mi-8MCБ-B) there are already two modernized machines in progress. The Mi-24PU1 is based on the Mi-24P version, the main attack helicopter of the Ukrainian Army Aviation. It has one GSh-30-2 30mm two-barrel canon fixed to the starboard side and was delivered within the years 1981 to 1989. Besides them there are still a few Mi-24VP and some Mi-24RXP in Ukraine. The new PU1 model distinguishes through the usage of the modified engines TV3-117VMA-SMB1V-02 (TB3-117BMA-CБM1B-02) and the installation of the ADROS KT-01AV self-protection system against approaching infrared missiles as well as the FPM-01KV laser searcher. Additionally, there is a Garmin navigation system GPS MAP-695 and the improved radio KY196V in the cockpit. Through usage of the new helmets THL-5NV with integrated night vision devices PNL-3, the Mi-24 is furthermore able to fly at night. The first Mi-24PU1 was delivered to the armed forces of the Ukraine in 2012. In June 2014 already three helicopters of this model, developed in Konotop at the Aviakon factory, were available. The Army aviators got also already several Mi-8MSB-V from the factory Motor Sich (Мотор Січ) in Zaporizhzhia. It is also equipped with improved modified engines. They are called TV3-11VMA-SBM-1V-4E (TB3-117BMA CБM 1B 4E) and contribute enormously to the fact that the modernized Mi-8 performs excellent in altitudes above 2.000 meters or during extremely high or low outside temperatures. Motor-Sich even accomplished to create a new world record of a flight altitude of 9.150 meters with a Mi-8MSB-V in August 2014. The test pilots only needed 29 minutes and 30 seconds for this record. The modernized Mi-8 from Zaporizhzhia contains like most of the now used Army helicopters the «Adros» KUB 26-50 double-caliber flare dispenser system. This new Ukraine system is a more effective flare dispenser with larger bullets from calibre 50 mm in addition to the 26 mm flares. It can be used on different aircrafts and helicopters.

SYSTÈME DE LEURRES À DOUBLE CALIBRE

Le Mi-24PU1 et le Mi-8MSB-V (Mi-8MCБ-B) sont déjà en cours de modernisation. Le Mi-24PU1 est extrapolé de la version du Mi-24P, le principal hélicoptère d'attaque de l'aviation militaire ukrainienne. Livré entre 1981 et 1989, il est équipé d'un canon GSh-30-2 de 30 mm fixé à tribord. De plus, quelques Mi-24VP et Mi-24RXP volent encore en Ukraine. Le nouveau modèle PU1 se distingue par l'utilisation de moteurs modifiés TV3-117VMA-SMB1V-02 (TB3-117BMA-CБM1B-02) et l'installation du système d'autoprotection ADROS KT-01AV contre les missiles à capteurs infrarouges à l'approche, ainsi que le FPM-01KV à guidage laser. De plus, le système de navigation GPS MAP-695 de Garmin et la radio améliorée KY196V ont été installés dans le cockpit. Avec l'utilisation des nouveaux casques THL-5NV équipés de dispositifs de vision nocturne intégrés PNL-3, le Mi-24 peut assurer des missions de nuit. Le premier Mi-24PU1 a été livré à l'armée ukrainienne en 2012. En juin 2014, trois hélicoptères de ce modèle, développés à Konotop, à l'usine Aviakon, étaient déjà disponibles. L'armée a également reçu plusieurs Mi-8MSB-V en provenance de l'usine Motor Sich (Мотор Січ) à Zaporizhzhia. Il est également équipé des nouveaux moteurs TV3-11VMA-SBM-1V-4E (TB3-117BMA CБM 1B 4E) qui permettent au Mi-8 modernisé de se comporter parfaitement à des altitudes supérieures à 2 000 mètres, ou par des températures extérieures extrêmes, élevées ou basses. Les pilotes d'essais de Motor-Sich ont même battu un nouveau record du monde d'altitude avec un Mi-8MSB-V, en août 2014, en atteignant 9 150 mètres en seulement 29 minutes et 30 secondes. Le Mi-8 modernisé de Zaporizhzhia dispose, comme la plupart des hélicoptères utilisés par l'armée ukrainienne, d'un système de leurres à double calibre « Adros » KUB 26-50. Ce nouveau système ukrainien est un distributeur de leurres plus efficace avec des balles de calibre 50 mm en plus des fusées éclairantes de 26 mm. Il peut être utilisé sur différents types d'avions et d'hélicoptères.

A LEGACY OF THE FORMER USSR

The main part of the Army helicopters already have in use the new Adros KT-01 AVE Infra-red counter-measure system. It protects the helicopters against defeat by guided missiles with infrared (IR) homing heads. The passive system is jamming in 360° instantaneous and simultaneous with amplitude-phase, frequency-phase and time-pulse modulation.

The introduction of the Mi-8MSB-V into the forces was however quicker than of the Mi-24PU1. As early as the end of 2014 the armed forces as well as the National Guard got machines. Helicopters for the modernization are more than enough in Ukraine. Originally, they had about seven combat helicopter regiments stationed within the Ukrainian territory. From 1991 at least one more was relocated to Ukraine due to the withdrawal from Western Europe. Correspondingly, it was not that hard to establish a new Task Force in February 2015. The new build 18th Independent Helicopter Brigade in Poltava got its first Mi-8MSB-V helicopter on 1 October 2015 and helps now to be well prepared in case the conflict in Eastern Ukraine intensifies again. It is the only unit using also Mi-2 for pilot training and liaison/transport missions. Not far away from a zone with high conflict potential is the 11th Independent Helicopter Brigade in Kherson. Also this unit has its history in the soviet time. It was formed beginning of the 1960s as 370. independent helicopter squadron. The Mi-6 using unit got 1972 as 320 helicopter regiment the status of a regiment. With the reformation of the structures and after the independence of the Ukraine it got in March 1992 the name 2. Army Aviation Brigade. The now called 11th Independent Helicopter Brigade received its final name 2012 and operates today Mi-8, Mi-24P and Mi-24PU1.

The city Kherson is located not far away from the Crimea and in practise is the last Ukraine city on the way to the Crimea. Because of this the 11th Independent Helicopter Brigade is not only active at the ATO but operates also in the border region to the Crimea.

UN HÉRITAGE DE L'EX-URSS

La plupart des hélicoptères de l'armée ukrainienne utilise déjà le nouveau système de contre-mesures infrarouge Adros KT-01 AVE. Il protège les hélicoptères contre les missiles guidés infrarouge (IR). Le système passif assure un brouillage à 360 ° instantanément et simultanément avec la modulation d'amplitude-phase, de fréquence-phase et d'impulsions temporelles.

L'intégration du Mi-8MSB-V dans les forces a été cependant plus rapide que celle du Mi-24PU1. Dès la fin de 2014, les forces armées, ainsi que la garde nationale, ont été équipées de ces machines. Les hélicoptères modernisés sont plus que suffisants en Ukraine. À l'origine, il y avait environ sept régiments d'hélicoptères de combat stationnés sur le territoire ukrainien. En 1991, un autre a été ajouté en raison du retrait de l'Europe occidentale. Par conséquent, il n'a pas été difficile de créer une nouvelle force opérationnelle en février 2015. La nouvelle 18e brigade indépendante d'hélicoptères, mise en place à Poltava, a reçu son premier hélicoptère Mi-8MSB-V le 1er octobre 2015, ce qui permet d'être bien préparé si le conflit dans l'est de l'Ukraine venait à s'intensifier à nouveau. C'est la seule unité qui utilise également le Mi-2 pour la formation des pilotes de liaison et de transport. La 11e brigade indépendante d'hélicoptères basée à Kherson se trouve non loin d'une zone à fort potentiel de conflit. L'histoire de cette unité remonte à l'époque soviétique. Elle a été formée au début des années 1960 sous le nom de 370e Escadron indépendant d'hélicoptères. Cette unité exploitait des Mi-6. Elle obtint en 1972 le statut de régiment sous l'appellation de 320e régiment d'hélicoptères. Avec la réforme des structures, après l'indépendance de l'Ukraine, il devint en mars 1992 la 2e Brigade aérienne militaire. Celle-ci a reçu, en 2012, le nom définitif de 11e brigade indépendante d'hélicoptères et utilise aujourd'hui des Mi-8, des Mi-24P et des Mi-24PU1.

La ville de Kherson est pratiquement la dernière ville ukrainienne sur la route de la Crimée. Pour cette raison, la 11e brigade indépendante d'hélicoptères est non seulement active dans le cadre de l'ATO, mais également dans la région frontalière de la Crimée.

UNITS ARMY AVIATION IN UKRAINE UNITÉS AÉRIENNES DE L'ARMÉE UKRAINIENNE

UNIT UNITÉ	LOCATION EMPLACEMENT	USED HELICOPTERS HÉLICOPTÈRES UTILISÉS
16. OBR AA	BRODY	MI-8MT, MI-24
12. OBR AA	NOVY KALYNIV	MI-8MT, MI-24
11. OBR AA	KHERSON	MI-8MT, MI-24
18. OBR AA	POLTAVA	MI-8MT, MI-2, MI-24

OBR : INDEPENDEND (HELICOPTER) BRIGADE BRIGADE INDÉPENDANTE D'HÉLICOPTÈRES

AA : ARMY AVIATION ARMY AVIATION

L'AVENTURE AMERICAINE DE KOPTER

THE AMERICAN BREAKTHROUGH



THE NEWCOMER TO THE WORLD OF THE HELICOPTER DOES NOT WANT TO LOSE A MINUTE: EVEN BEFORE THE CERTIFICATION OF ITS SH09 MODEL, THE SWISS COMPANY ANNOUNCES THE CREATION OF AN FINAL ASSEMBLY LINE IN THE UNITED STATES. KOPTER DOES NOT HIDE ITS AMBITION TO BE A LEADING PLAYER IN THE HEART OF THE WORLD'S LARGEST HELICOPTER MARKET.

LE NOUVEAU VENU DANS LE MONDE DE L'HÉLICOPTÈRE NE VEUT PAS PERDRE UNE MINUTE : AVANT MÊME LA CERTIFICATION DE SON SH09, IL ANNONCE LA CRÉATION D'UNE CHAÎNE D'ASSEMBLAGE SUR LE SOL AMÉRICAIN. KOPTER NE CACHE PAS SON AMBITION D'ÊTRE UN ACTEUR DE PREMIER PLAN AU CŒUR DU PREMIER MARCHÉ MONDIAL DE L'HÉLICOPTÈRE.



BY/PAR FRÉDÉRIC LERT
© KOPTER



WE found the ideal site in the United States». By this simple sentence, Andreas Loewenstein sums up the industrial adventure that begins with a lot of enthusiasm for the company he runs. The announcement of a final assembly line in Lafayette, Louisiana, was a highlight at the recent Heli Expo show in Atlanta, Georgia. While the certification program continues intensely with three prototypes (see box), the management team is already preparing the industrialization of the helicopter worldwide.

D'une simple phrase, Andreas Loewenstein résume l'aventure industrielle qui débute sur les chapeaux de roues pour la société qu'il dirige : « Nous avons trouvé le site idéal aux Etats-Unis ». L'annonce de l'implantation d'une chaîne d'assemblage à Lafayette, en Louisiane, a sans doute été un temps fort du dernier salon Heli Expo qui se tenait à Atlanta (Alabama). Alors que les travaux de certification battent leur plein avec les trois prototypes (voir encadré), l'équipe dirigeante prépare déjà le coup d'après en orchestrant l'industrialisation de l'appareil à travers le monde.

AT THE HEART OF THE WORLD'S LARGEST MARKET

Kopter expects an annual production of 200 aircraft over the next five years, 50 in Switzerland, 50 in Asia (as part of a partnership that remains to be finalized) and 100 in the United States.

The Mollis site in Switzerland will constitute the heart of the industrial scheme and will ensure the production of all dynamic assemblies and critical parts. The US site will be dedicated to the assembly, personalization and support of the helicopters. As a first step, Kopter does not plan to manufacture primary parts in Lafayette, but will install a logistics and maintenance center at the heart of what is today the world's largest market for single-engine helicopters. Kopter also posts the goal of using more than 50% of US components inside its helicopter.

The opening of an industrial site in the United States is the logical continuation of the creation, in July 2018, of the American subsidiary, Kopter North America, headed by Christian Gras, also vice president of Kopter Group, in charge of sales, support and services.

«We studied 38 sites in the United States before choosing Lafayette,» explains Andreas Loewenstein. Negotiations with Louisiana Economic Development began in October 2018 and everything went very quickly. « Note that an American delegation came to Mollis to evaluate the industrial capabilities of Kopter and judge the seriousness of its offer.

AU CŒUR DU PREMIER MARCHÉ MONDIAL

Dans les cinq ans à venir Kopter vise une production annuelle de 200 appareils : 50 en suisse, 50 en Asie dans le cadre d'un partenariat qui reste à finaliser et 100 aux Etats-Unis. Le site de Mollis en Suisse restera au cœur de ce schéma industriel, avec la responsabilité de la production de tous les ensembles dynamiques et des pièces critiques. Le site américain se concentrera sur l'assemblage, la personnalisation et le support des appareils. Kopter ne prévoit pas la fabrication de pièce à Lafayette, du moins dans un premier temps. Mais on évoque à Mollis l'installation en Louisiane d'un centre logistique et d'une capacité de maintenance installée au plus près de ce qui reste à ce jour le premier marché mondial pour les appareils monomoteurs. Kopter affiche également l'objectif d'embarquer plus de 50% de composants américains sur son appareil.

Le choix d'un site industriel aux Etats-Unis suit en bonne logique la création en juillet 2018 d'une filiale américaine, Kopter North America, placée sous la direction de Christian Gras, par ailleurs vice-président de Kopter Group en charge des ventes, du support et des services.

« Nous avons étudié 38 sites à travers l'ensemble des Etats-Unis avant de porter notre choix sur le site de Lafayette en Louisiane explique Andreas Loewenstein. Les négociations avec le bureau de développement de la Louisiane (Louisiana Economic Development) ont commencé en octobre 2018 et tout est allé ensuite très vite ». A noter qu'une délégation américaine fit le déplacement à Mollis pour prendre connaissance des capacités industrielles de Kopter et jauger le sérieux de son offre et de ses ambitions.



EXCEPTIONAL OPPORTUNITY

The Lafayette site is really adapted to Kopter's activities simply because it had already been linked to the world of helicopters. Indeed, after a public investment of more than \$ 26 million, it had been occupied by Bell in 2015. The US-Canadian helicopter manufacturer was to manufacture its future Bell 505, then known as Jetranger X. But even before the beginning of the production, the manufacturing had been transferred to Mirabel, Canada. Bell then discussed the possibility of assembling B525 fuselages and working on the MQ-8C drone, but these plans were also abandoned. The state of Louisiana was therefore left with empty facilities that it had largely helped to finance. The Kopter project was therefore an opportunity to consider a new win-win solution for both parties.

For Kopter, the Lafayette facility was an exceptional opportunity to seize. Indeed, the Swiss manufacturer finds a practically operational plant of 7870 square meters located on a regional airport. *«Building or even developing a complete industrial site in a foreign country represents a significant investment, thousands of hours of management, not to mention the severe environmental requirements in the US,» says Andreas Loewenstein. «Lafayette's facilities already meet our needs and the highest standards globally, which will save us a lot of time and energy.»*

HUMAN RESSOURCES

However, Kopter is planning major investments to expand or refurbish existing workshops, set up specific tools and install production and support services. Beyond the plant itself, Kopter also benefits from a favorable aviation environment around Lafayette. *«This is a dynamic region that already hosts several key operators and many industry players,» says Kopter. «It's also an important employment area that gives access to a qualified workforce»*

Ironically, Andreas Loewenstein had in the past negotiated the installation of Eurocopter in Columbus (Mississippi). He was therefore in a good position to discuss with Louisiana people the tax benefits and training aids to be obtained from an industrial site in Lafayette. Eventually, the site will employ 120 people and the first recruitments will start in 2019. Some managers will go to Switzerland to get acquainted with the SH09 and with the industrial Kopter organization. Conversely, a team of Swiss managers will supervise Lafayette plant start-up. Kopter Group currently employs a little over 300 people and plans to hire a hundred more this year to prepare for the industrialization of the SH09.

LAST COUNTDOWN TO CERTIFICATION

Ironically, Andreas Loewenstein had in the past negotiated the installation of Eurocopter in Columbus (Mississippi). He was therefore in a good position to discuss with Louisiana people the tax benefits and training aids to be obtained from an industrial site in Lafayette. Eventually, the site will employ 120 people and the first recruitments will start in 2019. Some managers will go to Switzerland to get acquainted with the SH09 and with the industrial Kopter organization. Conversely, a team of Swiss managers will supervise Lafayette plant start-up. Kopter Group currently employs a little over 300 people and plans to hire a hundred more this year to prepare for the industrialization of the SH09.



OPPORTUNITÉ EXCEPTIONNELLE

Le site de Lafayette semble d'autant mieux adapté aux activités de Kopter qu'il a déjà une association préalable avec le monde de l'hélicoptère : après un investissement public supérieur à 26 millions de Dollars, il avait été occupé par Bell en 2015. L'hélicoptériste américano-canadien avait promis d'y fabriquer le futur Bell 505, alors connu sous le nom de code Jetranger X. Mais avant même que le premier appareil de série sorte de chaîne, la fabrication avait été transférée à Mirabel, au Canada. Bell avait ensuite évoqué la possibilité d'assembler des fuselages de son modèle B525 et de travailler sur le drone MQ-8C, mais ces plans furent également abandonnés avant un début d'exécution. La Louisiane se retrouvait donc avec des installations vides qu'elle avait largement contribué à financer. La rencontre avec Kopter fut donc l'occasion d'un nouveau départ, avec une solution gagnant-gagnant pour les deux parties.

Pour Kopter, l'installation à Lafayette était une opportunité exceptionnelle qu'il s'agissait de ne pas laisser filer. L'industriel suisse trouve en effet une usine pratiquement clef en main de 7870 m² installée sur un aéroport régional. « *Construire ou même aménager un site industriel complet dans un pays étranger représente un investissement financier significatif, des milliers d'heures de management, sans compter les exigences environnementales très contraignantes sur le territoire américain* » souligne Andreas Loewenstein. « *Les installations de Lafayette répondent déjà globalement à nos besoins et aux normes les plus strictes, ce qui va nous faire économiser beaucoup de temps et d'énergie* ».

RESSOURCES HUMAINES

Kopter prévoit toutefois d'importants investissements (on parle de quelques millions de dollars) pour agrandir un atelier existant, en réaménager d'autres, mettre en place de l'outillage spécifique ainsi que des installations de production et de support. Au-delà des murs de l'usine, Kopter se félicite également d'un environnement aéronautique favorable autour de Lafayette. « *C'est une région dynamique qui héberge déjà plusieurs opérateurs essentiels et de nombreux acteurs industriels* » explique-t-on à Mollis. « *C'est en second lieu un bassin d'emploi important qui donne accès à une main d'œuvre qualifiée* ».

Ironie de l'histoire, Andreas Loewenstein avait négocié par le passé l'installation d'Eurocopter à Columbus (Mississippi). Il était donc bien placé pour discuter avec la Louisiane les avantages fiscaux et des aides en matière de formation à retirer d'une implantation industrielle à Lafayette. Le recrutement des futurs salariés commencera en 2019 et le site de Lafayette devrait représenter 120 emplois à terme. Certains managers seront envoyés en Suisse pour y découvrir le SH09 et se familiariser avec les processus industriels de Kopter. Inversement, une équipe de managers suisses sera envoyée en Louisiane pour aider à la mise en route de l'usine. Kopter Group emploie à ce jour un peu plus de 300 personnes et une centaine de personnes supplémentaires devraient être embauchées cette année pour préparer l'industrialisation du SH09.

DERNIER COMPTE À REBOURS VERS LA CERTIFICATION

Le PT1, premier prototype du SH09 a volé le 2 octobre 2014. Il a été suivi par le PT2 le 26 février 2016 puis par le PT3 le 22 novembre dernier. Ce troisième prototype se trouve maintenant en Sicile où il bénéficie de conditions météorologiques plus favorables qu'en Suisse. L'appareil est engagé dans une campagne d'essais en vol destinée à défricher le domaine de vol et tester le FADEC de la turbine Honeywell HTS900 jusqu'à une altitude de 5000ft et une vitesse de plus de 120 kt.

Ces trois prototypes seront rejoints par deux appareils de présérie, les PS4 et PS5, qui seront proches de la configuration finale des appareils de série. Le PS4 restera en Europe pour poursuivre les essais de certification. Le PS5 sera quant à lui envoyé aux Etats-Unis pour y subir les essais temps froid et temps chaud. Selon Kopter, le SH09 devrait recevoir sa certification EASA en 2020, suivie de près par les premières livraisons. La société annonce par ailleurs avoir reçu plus de 60 commandes fermes et une centaine de lettres d'intention.







BRUNO GUIMBAL LANDS ON AMERICAN CAMPUSES

BRUNO GUIMBAL SE POSE SUR LES CAMPUS AMÉRICAINS

ON MARCH 6, 2019, THE SECOND DAY OF HELI EXPO IN ATLANTA, BRUNO GUIMBAL HAS SOLD THREE CABRI TO NORTH AMERICAN HELICOPTER. THIS SALE REINFORCES THE PRESENCE OF THE FRENCH HELICOPTER MANUFACTURER ON THE AMERICAN CAMPUSES.

LE 6 MARS DERNIER, AU DEUXIÈME JOUR DU SALON HELI EXPO À ATLANTA, BRUNO GUIMBAL A SIGNÉ LA VENTE DE TROIS APPAREILS AUPRÈS DE NORTH AMERICAN HELICOPTER. UNE VENTE QUI RENFORCE LA PRÉSENCE DE L'HÉLICOPTÉRISTE FRANÇAIS SUR LES CAMPUS AMÉRICAINS...

BY/PAR FRÉDÉRIC LERT
© FRÉDÉRIC LERT



Heli Expo is the place to be because it gives us the opportunity to meet customers from all over the world. We welcome a lot of visits on the booth that we share with our distributor, Precision Helicopters. We have already sold about 30 Cabri in the United States and we could sell at least 300 more in the next ten years given the number of existing schools» explains Bruno Guimbal.

There are no less than 300 helicopter flying schools in the United States, including a dozen using the twin-seater manufactured in Aix, in the south of France. The potential market remains huge and Hélicoptères Guimbal certainly has a major advantage with the Cabri, in the absence of competition of a such modern and economic helicopter..

LEADING UNIVERSITIES

In this context, the sale of three machines to North American Helicopter is important because it represents a strong development axis for Hélicoptères Guimbal, that of universities offering a flight training cursus. «Universities demand a very high level of quality and safety for their education,» says Chris Bailey, CEO of North American Helicopter. «Our company offers them turnkey training programs, with the helicopter, the instructor and the training course. We started our operations four years ago with the Cabri which now equips three facilities across the country.»

After starting operations on Robinson and Schweizer in the 1990s, North American Helicopter turned to the Cabri when it faced difficulties with the maintenance on the Schweizer. The company was one of the first operators of the Cabri in North America. It has now six machines, to which will be added in the coming weeks the three ones purchased during Heli Expo. It also operates Bell and EC120 whose technical proximity with the Cabri has prompted it to choose the French twin-seater. The acquisition of new Cabri will allow North American Helicopter's partner universities to intensify their activity. The company expands its network by signing a new university partnership every 18 months.

Just over a two-hour drive from Atlanta, Middle Georgia State University operates its flight training center at the «Heart of Georgia» Regional Airport in Eastman. It is the only flying school integrated with the university system in Georgia. The place reflects the American standards, that is to say vast, modern and functional, in a wooded and very sparsely populated environment.

The university currently has 30 fixed winged aircraft, four helicopters (one Robinson R44 and three Cabri) and many simulators. The school is remarkably equipped. The facilities are large, very well equipped with teaching aids and all the training aircraft have modern avionics. Nothing is missing to deliver a wide variety of aeronautical training (management, air traffic, airframe and engine maintenance, etc.)

Heli Expo est un salon où il faut être car il nous offre l'occasion de rencontrer des clients de tous les pays » résume Bruno Guimbal. « Les visites sont toujours très nombreuses sur le stand que nous partageons avec notre distributeur, Precision Helicopters. Nous avons déjà vendu une trentaine de Cabri aux Etats-Unis et nous pourrions en vendre au moins 300 de plus dans les dix ans à venir compte tenu du nombre d'écoles ». On compte pas moins de 300 écoles de pilotage hélicoptère aux Etats-Unis, dont une dizaine d'écoles sont déjà équipées du biplace fabriqué à Aix. Le marché potentiel reste donc immense et Hélicoptères Guimbal dispose assurément d'un atout majeur avec le Cabri, en l'absence d'une concurrence aussi moderne et économique d'emploi.

UNIVERSITÉS À LA POINTE

Dans ce contexte, la vente de trois appareils à North American Helicopter est importante parce qu'elle représente un axe de développement fort pour Hélicoptères Guimbal, celui des universités offrant un cursus de formation au pilotage. « Les universités exigent un très haut niveau de qualité et de sécurité pour leur instruction » explique Chris Bailey, PDG de North American Helicopter. « Notre société leur propose des programmes de formation clef en main, avec l'hélicoptère, l'instructeur et le cursus de formation. Nous avons débuté nos opérations avec le Cabri il y a quatre ans et nos appareils équipent à présent trois établissements à travers le pays ».

Après avoir débuté ses opérations sur Robinson et Schweizer dans les années 1990, North American Helicopter s'est tournée vers le Cabri quand elle a commencé à éprouver des difficultés pour la maintenance des Schweizer.

La société a été l'un des premiers opérateurs du Cabri en Amérique du nord et elle en possède désormais six, auxquels s'ajouteront dans les semaines à venir les trois appareils achetés pendant Heli Expo. Elle met également en œuvre des Bell et un EC120, la proximité technique de ce dernier avec le Cabri l'ayant incité à franchir le pas vers le biplace français. L'acquisition de nouveaux Cabri va permettre aux universités déjà partenaires de North American Helicopter de développer leur activité. La société travaille également au développement de son réseau, au rythme d'une nouvelle université partenaire tous les 18 mois.

A un peu plus de deux heures de route d'Atlanta, la Middle Georgia State University déploie ses activités aéronautiques sur l'aéroport régional « Heart of Georgia », sur la commune d'Eastman. Il s'agit de la seule école de pilotage intégrée au système universitaire en Georgie. Le terrain est aux normes américaines, c'est à dire vaste, moderne et fonctionnel, dans un environnement boisé et très faiblement peuplé.

L'université possède à ce jour 30 avions légers et quatre hélicoptères (un Robinson R44 et trois Cabri). Un grand nombre de simulateurs sont utilisés pour l'instruction et l'entraînement. Dire que l'équipement de l'école est remarquable est largement en dessous de la vérité. Les installations sont vastes, très bien pourvues en équipements didactiques et autres aéronefs consacrés à l'instruction. Rien ne manque pour délivrer une grande variété de formations dans le domaine de l'aéronautique (management, contrôle aérien, entretien cellule, propulseur, structure...) Les élèves ont donc aussi la possibilité de se former au pilotage sur une très large flotte d'aéronefs équipés d'avionique moderne.





LEADING UNIVERSITIES

Airplane training dominates the aeronautical activity, however about twenty students follow the helicopter training courses. Most of them are young students, but there are also former military people,

« the veterans » who use their benefits from their military service to pursue graduate studies associated with aeronautical training. The steps of the training are the same for everyone and follow one another quickly, at the rate of one qualification per semester or per year: first the private pilot license obtained after 40 flight hours. Then the commercial pilot license, obtained after 150 flight hours, and finally the flight instructor qualification, mandatory to become a professional pilot.

The Cabri is now an essential part of Middle Georgia State University teaching. The first two aircraft in service since 2017 have accumulated to date 1200 flight hours. The third, more recently delivered, has logged 300 flight hours in 18 months.

«It's a very safe training helicopter and that's something I insist on when I get parents to sign up for their kids,» says Colton Hummer, the young chief instructor of the helicopter branch. «I take a tour of the aircraft with them, showing them all the equipment and technical choices that guarantee safety, and especially the crash resistant fuel cell and seats. The quality of its rotor and its fenestron also makes it a very safe helicopter. The Cabri is very comfortable and has a very predictable behavior in flight, which is reassuring for students ... and instructors. The autorotation can be done easily and safely: I can leave the controls to my student longer before eventually taking them back to complete the maneuver.»

The Cabri is appreciated for its low consumption: less than 9 gallons an hour, against 12.5 for the Schweizer and about 15 for the R44. In summer, when the outside temperature exceeds 38°C, the power is a little limited. But is it really a handicap? There's nothing to fly at the hottest hours of the day and, as Colton Hummer points out : *« It's a good exercise for the student to learn to manage a limited engine power».*

LEADING UNIVERSITIES

Si les voilures fixes se taillent la part du lion de l'activité aéronautique, une vingtaine d'élèves suivent néanmoins la formation hélicoptère. La plupart ont entre 18 et 20 ans, mais il se glisse parmi eux d'anciens militaires (les « veterans ») bénéficiant de bourses pour suivre des études supérieures associées à des formations aéronautiques. Les étapes de la formation sont les mêmes pour tous et s'enchaînent rapidement,

au rythme d'une qualification par semestre ou par an : d'abord la licence de pilote privé obtenue après 40 heures de vol. Puis la licence de pilote commercial, obtenue après 150 heures de vol, et enfin la qualification de pilote instructeur. Ce dernier certificat est un passage obligé pour ceux souhaitant faire une carrière de pilote professionnel.

Les Cabri tiennent aujourd'hui une place essentielle dans l'enseignement délivré par la Middle Georgia State University. Les deux premiers appareils en service depuis 2017 ont accumulé à ce jour 1200 heures de vol. Le troisième arrivé plus récemment, ne compte que 300 heures de vol en 18 mois.

« C'est un appareil très sain pour l'instruction et c'est un point sur lequel j'insiste quand je reçois des parents venant inscrire leurs enfants » explique Colton Hummer, le jeune chef instructeur de la branche hélicoptères. « Je fais avec eux un tour de l'appareil en leur montrant tous les équipements et les choix techniques qui garantissent la sécurité, au premier rang desquels figurent les sièges et le réservoir anti-crash. La qualité de son rotor et de son fenestron en fait également un appareil très sûr. Le Cabri est en outre très confortable et il a un comportement très prévisible en vol, ce qui est rassurant pour les élèves... et les instructeurs. L'autorotation se fait très facilement et en toute sécurité : comme instructeur, je peux laisser les commandes à mon élève plus longtemps avant de les reprendre éventuellement pour terminer la manœuvre ».

Le Cabri est également apprécié pour sa consommation bien maîtrisée : pas plus de 9 gallons de l'heure, contre 12,5 pour le Schweizer et environ 15 pour le R44. En plein été, quand le thermomètre dépasse les 38°C, la puissance se révèle un peu limitée. Mais est-ce vraiment un handicap ? Rien n'oblige à voler aux heures les plus chaudes de la journée et, comme le souligne Colton Hummer, *« il est bon que l'élève apprenne à se débrouiller avec une puissance limitée, c'est très formateur... »*

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



AELIA ASSURANCES GROUP
Aviation insurance broker

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

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





ANDREY BOGINSKY,
CEO OF RUSSIAN HELICOPTERS

ANDREY BOGINSKY,
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE RUSSIAN HELICOPTERS

RUSSIAN HELICOPTERS WILL BE PRESENT AT THE NEXT PARIS AIR SHOW WITH ITS LATEST ADDITION, THE ANSAT. THIS WAS AN OPPORTUNITY FOR HELICOPTER INDUSTRY TO DISCUSS WITH ITS MANAGER, ANDREY BOGINSKIY, THE PROGRESS OF THIS RUSSIAN GIANT'S MARKET.

RUSSIAN HELICOPTERS SERA PRÉSENT AU PROCHAIN SALON DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE DU BOURGET AVEC NOTAMMENT SON DERNIER NÉ L'ANSAT. L'OCCASION POUR HELICOPTER INDUSTRY DE FAIRE UN POINT AVEC SON DIRIGEANT, ANDREY BOGINSKIY SUR L'AVANCÉ DU MARCHÉ DE CE GÉANT RUSSE.

BY/PAR FRANÇOIS BLANC
© RUSSIAN HELICOPTER



ANDREY BOGINSKY

CEO OF RUSSIAN HELICOPTERS
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE RUSSIAN HELICOPTERS

What types of Russian Helicopters aircrafts are currently in production, and how many factories produce helicopters in Russia today?

The Holding Company's enterprises produce both civil and military rotorcraft that are demonstrating excellent performance during operation on all continents of the globe. No doubt, the most popular Russian helicopter is Mi-8/17. Today, Russian Helicopters Holding Company produces this machine in various modifications, the latest of them being Mi-171A2. This is the new-generation rotorcraft; practically all systems and assemblies have been replaced. In particular, the helicopter is now fitted with the upgraded rotor system, more powerful VK-2500 engines and state-of-the-art avionics. As a result we have managed not only to improve flight performance but to significantly increase flight safety. The onboard avionics suite constructed according to the "glass cockpit" principle decreased crew workload considerably allowing the reduction of the number of crew members down to 2.

Another bestseller operated by nearly 20 countries is Ka-32A11BC utility helicopter designed as per the coaxial main rotor scheme. It is employed efficiently in fire-fighting and rescue missions. This year we have presented to our Russian and foreign partners the project of its deep modernization involving the avionics' update, replacement of engines with more powerful ones and replacement of water tank with a more capacious one with digital control.

Quels types d'appareil sont actuellement en cours de production chez Russian Helicopters, et combien d'usines produisent des hélicoptères à l'heure actuelle ?

Les entreprises du groupe produisent des appareils tant civils que militaires, lesquels apportent tous les jours la preuve de leur excellent niveau de performance dans le contexte opérationnel, et ce sur tous les continents. Sans le moindre doute, l'hélicoptère russe le plus populaire est le Mi-8/17. Aujourd'hui, la société de holding Russian Helicopters produit cette machine en différentes versions, la plus récente étant le Mi-171A2. C'est le modèle de nouvelle génération – pratiquement tous les éléments et systèmes en ont été remplacés. En particulier, l'appareil est à présent doté d'un système de rotor amélioré, de moteurs VK-2 500 plus puissants et d'une avionique au sommet de l'état de l'art. Au point que nous avons réussi, non seulement à améliorer les performances de l'appareil, mais à relever de façon significative sa sécurité en opération. La suite avionique embarquée, construite autour du principe de l'instrumentation à écrans numériques, a permis de diminuer considérablement la charge de travail de l'équipage, permettant ainsi de le réduire à deux navigants.

Un autre grand succès commercial, exploité dans une vingtaine de pays, est l'hélicoptère utilitaire Ka-32A11BC, conçu sur le schéma du double rotor principal coaxial. Il excelle dans les missions de sauvetage et de lutte anti-incendie. Cette année, nous avons présenté à nos partenaires russes et étrangers notre projet de profonde modernisation, laquelle comprend la remise à niveau de l'avionique, le remplacement des moteurs par des unités plus puissantes et celui du réservoir d'eau par un plus grand assorti d'une commande numérique.

In the heavy rotorcraft segment the indisputable leader is our Mi-26 helicopter capable of transporting up to 20 tons of payload. For the Russian military we have designed Mi-26T2B which sports leading-edge avionics, top-notch onboard defense suite and shock-absorbing crew seats.

Taking into consideration the global trends in rotorcraft demand we place special emphasis on the light-class helicopters in which we also have something to boast. At the Paris Air Show we are showcasing light utility helicopter Ansat created by the engineering team of Kazan Helicopters. It features the largest cabin in its class (capable of transporting up to 8 persons) and is produced in a range of modifications from VIP cabin to flying ambulance. In November and December 2018, together with Mi-171A2, Ansat participated in a South Asia Heli Tour and flew over 5,000 km. Our helicopters set off after the closing of the aerospace exhibition Airshow China 2018 in Zhuhai and visited Vietnam, Cambodia, Thailand and Malaysia. Besides display flights, everywhere we made presentations for local operators and invariably encountered the interest of potential customers. As a result we have signed a contract for delivery of 20 Ansat helicopters for the Emergency Medicine Association of China and continue a number of negotiations with our partners in Southeast Asia.

Sur le segment des hélicoptères lourds, la figure de proue est indiscutablement notre Mi-26, capable de transporter jusqu'à 20 tonnes de charge utile. A la demande du ministère de la Défense russe, nous avons conçu le Mi-26T2B, doté d'une avionique de pointe, d'une excellente suite défensive et de sièges à haute capacité d'absorption de choc pour l'équipage.

Compte tenu de la demande du marché, nous portons une attention toute particulière à la famille des hélicoptères légers ; demande à laquelle nous apportons une réponse de choix. Au Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget, nous exposons l'hélicoptère utilitaire léger Ansat, créé par le bureau d'études d'Hélicoptères Kazan. Il dispose de la plus grande cabine des appareils de sa catégorie (il peut transporter jusqu'à huit passagers). Il est produit en plusieurs versions, de la cabine VIP à l'aménagement dévolu au transport sanitaire. En novembre et décembre 2018, en tandem avec le Mi-171A2, l'Ansat a participé à un voyage de démonstration en Asie du sud-est, sur plus de 5 000 km. Nos hélicoptères ont décollé dès la clôture du salon aéronautique Chine 2018 de Zhuhai et se sont rendus au Vietnam, au Cambodge, en Thaïlande et en Malaisie. Parallèlement aux vols de démonstration, nous avons organisé des présentations au profit d'exploitants locaux et avons invariablement suscité un vif intérêt auprès de nos clients potentiels. Nous avons d'ailleurs signé un contrat portant sur la livraison de 20 hélicoptères Ansat à l'Association de la médecine d'urgence de Chine et poursuivons des négociations avec nos partenaires d'Asie du sud-est.



Another light utility machine is Ka-226T with coaxial main rotor scheme. It features maximal takeoff weight of 3.6 tons and is capable of transporting up to 1 ton of payload. The main distinctive feature of the helicopter is its modular design. As you know, Russian and India are currently implementing an ambitious project of localizing the production of Ka-226T. The intergovernmental agreement signed envisages the delivery of 60 helicopters from Russia and the assembly of another 140 machines in the territory of India with a gradual step-up in the level of localization.

Today we are continuing to expand our model range and make it our mission to be present in all "weight categories". Our rotorcraft in the so-called intermediate segment are getting closer to serial production stage: Ka-62 with take-off weight of nearly 7 tons and Mi-38 which occupies a niche between the medium Mi-8/17 and heavy Mi-26. These machines are not yet serially delivered but we are already registering interest on the part of Russian and foreign customers. Both of the rotorcraft will be presented at MAKS International Aviation and Space Salon this August, and I should mention that it would be the first time we display a prototype of Ka-62 at the airshow.

Le Ka-226T à double rotor principal coaxial est un autre hélicoptère utilitaire de premier plan. Il présente une masse maximale au décollage de 3,6 tonnes. Il est capable de transporter jusqu'à une tonne de charge utile. La principale caractéristique de cet appareil réside dans sa conception modulaire. Comme vous le savez, la Russie et l'Inde travaillent actuellement sur un ambitieux projet d'implantation de la production du Ka-226T. Cette convention entre nos gouvernements porte sur la livraison de 60 hélicoptères depuis la Russie, et l'assemblage de 140 autres sur le territoire indien, augmentation progressive de la production locale à la clef.

A l'heure actuelle, nous continuons à étendre notre gamme et nous fixons pour objectif d'être présents dans toutes les classes de tonnage. Nos appareils dans le segment dit intermédiaire approchent du stade de la production en série : le Ka-62 avec une masse au décollage de près de sept tonnes, et le Mi-38 qui occupe une niche entre la catégorie moyen tonnage du Mi-8/17 et celle du lourd Mi-26. Ces machines ne sont pas encore livrées en série, mais nous suscitons déjà l'intérêt de clients russes et étrangers. Ces deux appareils seront présentés au Salon international de l'air et de l'espace MAKS, et je relève que ce sera la première fois que nous présenterons un prototype du Ka-62 lors d'un salon.



With regard to our production capabilities, it is worth noting that the Holding Company comprises over 20 enterprises all over the country: from Kaliningrad to Vladivostok. Among them are the OEMs, component manufacturing plants and aircraft repair facilities. Such an extensive structure allows us not only to deliver helicopters but to render full life-cycle support ranging from spare parts supply to overhaul.

Since our last interview (July, 2015), what big decisions has been made by Russian Helicopters about its commercial policy worldwide?

Our main tasks remain unchanged: increasing order book, ramping up production and also developing the system of global after-sales support. However, the completion of rearmament cycles in Russia and in some other countries teamed up with the global contraction in demand for medium and heavy-lift helicopters forced us to revise our strategy and to concentrate on the production of civil rotorcraft and access to new markets.

The first steps in this direction have been made; we managed to raise the share of civil products from 5% in 2014 to nearly 40% in 2018. Such growth was achieved due to the domestic demand thanks to the implementation of an ambitious program of developing EMS aviation in Russia. Further down the line we expect to increase civil-purpose rotorcraft supplies due to exports; we had been actively working on it during the

How many engine manufacturers currently provide engines to Russian Helicopters and what types of engines?

As of today, United Engine Corporation (UEC) is the key manufacturer and supplier of various types of power plants for our helicopters.

The production of the new turboshaft engines VK-2500 was set up in Russia to replace TV-3-117 on the helicopters of the following types: Mi-8/17, Mi-24/35, Ka-32, Mi-28N and others. VK-2500 engine features three modifications with the take-off power ranging from 2,000 to 2,400 shp. This power plant boasts digital automatic control system instead of an analogue one, cutting-edge sensors, running time and control meter and new materials. Also the Russian enterprises that make part of the UEC produce TV7-117V turboshaft engines for Mi-38 helicopters.

We are cooperating quite successfully with the foreign manufacturers of power plants for civil-purpose rotorcraft. In particular, Ansat helicopter is fitted with PW207K engines by Pratt&Whitney Canada. Right now we are conducting joint work with our Canadian colleagues to validate the Ansat type certificate in China. The engine is already certified, so we are feeling optimistic.

Besides, we are having mutually beneficial partnership relations with the French Safran Group cooperating on the two types of helicopter at the same time: Ka-226T and Ka-62. The first rotorcraft is already in serial production and the second one is at the stage of flight trials, which directly precedes serial production.

En ce qui concerne nos capacités de production, il est important de noter que la société de holding chapeaute plus de vingt entreprises à travers tout le pays, de Kaliningrad à Vladivostok. Parmi celles-ci, il y a des fabricants de pièces d'origine, des usines de fabrication de composants et des ateliers de maintenance. Une telle structure ne nous permet pas seulement de livrer des hélicoptères, mais de fournir une assistance tout au long du cycle de vie, de la pièce détachée à la grande visite.

Depuis notre dernier interview (juillet 2015), quelles grandes décisions ont été prises par Russian Helicopters en ce qui concerne sa politique commerciale au plan mondial ?

Notre objectif principal reste le même : épaissir notre carnet de commandes, augmenter la production et développer notre système global de service après-vente. Toutefois, l'achèvement des cycles de réarmement en Russie et dans d'autres pays coïncide avec la contraction de la demande pour des hélicoptères lourds et de moyen tonnage, ce qui nous oblige à revoir notre stratégie, à nous concentrer sur la production d'hélicoptères civils et sur la conquête de nouveaux marchés.

Le premier pas dans cette direction a été fait : nous sommes parvenus à hisser la proportion de produits civils de 5 % en 2014 à presque 40 % en 2018. Une telle augmentation a été rendue possible par la demande du marché intérieur, laquelle s'appuie sur la mise en œuvre d'un ambitieux programme de développement de l'aviation dévolue à l'urgence médicale en Russie. Au-delà de ça, nous misons sur la croissance de nos ventes d'hélicoptères à l'exportation. Nous y avons activement travaillé lors de notre voyage de démonstration en Asie du sud-est. Nous prévoyons maintenant de poursuivre cette démarche dans le cadre du Salon de Paris-Le Bourget.

Combien de partenaires vous fournissent des moteurs et quels types de moteurs ?

A partir de maintenant, United Engines Corporation (UEC) est le principal fabricant et fournisseur d'un grand nombre de solutions de motorisation pour nos hélicoptères.

La production du nouveau moteur à turbine VK-2500 a été mise en place en Russie pour remplacer le TV-3-117 des hélicoptères de types Mi-8/17, Mi-24/35, Ka-32, Mi-28N et d'autres. Le VK-2500 présente trois modifications, avec la puissance au décollage qui passe de 2 000 à 2 400 shp. Ce moteur est doté d'un système de contrôle automatique numérique au lieu d'un analogique, de capteurs, de compteurs de cycles moteur, etc. Par ailleurs, les entreprises russes qui constituent UEC produisent le moteur TV7-117V pour le Mi-38.

Nous coopérons avec quelque succès avec des motoristes étrangers dans le secteur civil. L'Ansat en particulier est doté de PW207K de Pratt & Whitney Canada. En ce moment même, nous travaillons conjointement avec nos collègues canadiens afin de valider la certification de l'Ansat en Chine. Le moteur est déjà certifié, c'est pourquoi nous sommes assez optimistes. En outre, nous entretenons des relations mutuellement bénéfiques avec le groupe français Safran, en coopérant simultanément sur deux programmes : les Ka-226T et le Ka-62. Le premier est déjà entré en production, et le second en est au stade des essais en vol, phase qui précède directement la production en série.

What helicopter programme requires your full attention now?

All the programs are equally important for us. Since I have already covered our main model range I would like to tell you more about the advanced projects of the Holding Company.

In 2018, at the International helicopter industry exhibition HeliRussia in Moscow we have premiered our new project VRT500. It is a light single-engine helicopter with coaxial rotor scheme and take-off weight of 1,600 kg. This helicopter will feature the most spacious transport and cargo cabin in its class with a total capacity of up to 5 persons and will be equipped with the state-of-the-art interactive avionics suite. VRT500 will be capable of achieving a speed of up to 250 km/h, a range of up to 860 km and a payload of up to 730 kg. The production launch is scheduled for the end of 2021. Around 1,000 units will be produced by 2035.

Speaking about creating the prospective aircraft, this process is closely linked to the development of the new technical groundwork. As of today the Russian Helicopters Holding Company pursues such developments in a number of trends. The first one: increasing the safety of flights. The second one: development of aircraft "intelligence". The third trend: considerable increase in helicopter speed due to the implementation of various layout schemes, cabin designs, modernization of engines and other activities. It is important to highlight that I am referring to the drastic speed growth and not to its gradual increase by a few km/h for the existing rotorcraft models. The fourth trend: development of composite production of helicopter parts and airframe components. This will significantly reduce the machine's structural weight and speed up the production process.

Can one consider that Russian Helicopters struggles to conquer markets outside its historical areas of influence worldwide?

According to our data more than 100 countries worldwide are operating over eight thousand Soviet and Russian-made helicopters. Russian Helicopters Holding Company takes up 90% of the Russian rotorcraft market but our share of global sales is not that massive.

No doubt, we strive to expand our presence abroad and the new markets are of great interest to us, because this directly affects the volume of products sold. Today we are witnessing advanced growth of the developing markets of the countries of Asia-Pacific region, China and Latin America. The new segments are being developed, mostly concerning helicopters with take-off weight of 7-10 tons; also the implementation of a number of new-gen helicopter programs is well underway.

According to our estimates, in 2017 the volume of global civil rotorcraft market totaled 4.2 bln USD (920 helicopters). By 2025 we expect to achieve an annual sales volume exceeding 200 civil-purpose rotorcraft. The promising market for us includes 90 countries, its volume amounts to 2.4 bln USD.

Quel est le programme qui mobilise toute votre attention à l'heure actuelle ?

Tous les programmes revêtent une égale importance à nos yeux. Comme j'ai déjà évoqué la gamme de nos principaux modèles, j'aimerais vous en dire plus à propos des projets avancés de la société de holding Russian Helicopters.

En 2018, dans le cadre du salon international de l'industrie de l'hélicoptère HeliRussia, à Moscou, nous avons dévoilé notre nouveau projet VRT500. Il s'agit d'un hélicoptère léger mono turbine à rotors principaux coaxiaux, d'une masse au décollage de 1 600 kg. Cet appareil offrira la cabine la plus spacieuse de sa catégorie, avec une capacité totale de cinq places, et sera équipé de notre suite avionique interactive de dernière génération. Le VRT500 sera capable d'atteindre la vitesse de 250 km/h. Il aura une autonomie de 860 km et une charge utile de 730 kg. Le lancement de la production est prévu pour la fin de 2021. D'ici à 2035, 1 000 exemplaires seront produits.

Et à propos d'inventer l'hélicoptère de demain, ce processus est intimement lié au développement de nouvelles bases techniques. Or, la société de holding Hélicoptères de Russie poursuit ce genre de développements, selon différents axes. Le premier : l'amélioration de la sécurité des vols. Le second renvoie à l' "intelligence" des aéronefs. Troisième axe : l'augmentation notable de la vitesse de l'hélicoptère à travers la mise en œuvre de divers concepts – conceptions de cabine, modernisation des moteurs, etc. Notez bien que je parle d'ici une augmentation radicale de la vitesse, et non de l'accroissement graduel de quelques km/h d'appareils existant. Quatrième orientation : le développement de la production de cellules et de composants en matériaux composites. Cela réduira significativement le poids structurel de la machine et accélérera le processus de fabrication.

Peut-on dire Russian Helicopters se bat pour conquérir des marchés en dehors de ses zones d'influence historiques à travers le monde ?

Nos données internes montrent que plus 100 pays dans le monde exploitent quelque 8 000 hélicoptères fabriqués en Union soviétique ou en Russie. La société de holding Russian Helicopters a pris 90 % du marché russe, mais notre taux de pénétration de n'est pas aussi élevé ailleurs. Bien sûr, nous aspirons à étendre notre présence à l'étranger et les nouveaux marchés suscitent un immense intérêt pour nous, puisque que cela conditionne directement nos volumes de vente. Actuellement, nous assistons à une ouverture de marchés dans des pays émergents de la région Asie-Pacifique, de la Chine et de l'Amérique latine. Les nouveaux segments se développent pour les appareils de sept à dix tonnes. De même, l'entrée en service d'hélicoptères de nouvelle génération est une réalité.

D'après nos estimations, en 2017, le marché des hélicoptères civils a atteint les 4,2 Md\$ (920 hélicoptères). D'ici à 2025, nous nous attendons à réaliser un volume annuel de ventes supérieur à 200 appareils civils. Nos perspectives de marché portent sur 90 pays, pour un volume d'affaires de 2,4 Md\$.

Which regions of the world, from a commercial point of view, arouse your interest?

I will repeat myself and state that they are Southeast Asia, China, India and Latin America. These markets have great potential. We can see a demand for both medium and light helicopters, and Ansat here is an excellent option.

At the same time, we focus not only on the sales of new rotorcraft but also on timely and proper maintenance. Over 20 service centers were established and authorized in South East Asia, CIS countries, the Middle East and Latin America to maintain helicopter operation abroad.

We develop several large-scale projects for establishing service centers in China where one of the most numerous fleets of Russian-made rotorcraft is being operated. Our partner service center in the Republic of Korea is running successfully. We also look into similar projects in Indonesia and Myanmar.

As for support service, we consider African countries as a distant perspective. In this region we have 20-30 Soviet and Russian-made helicopters in operation in each country. Taking into account tendencies of this region and development and increase of the role of African countries in global politics, our analysis shows that there is a latent demand for following decades.

Quelles régions du monde suscitent le plus d'intérêt pour vous d'un point de vue commercial ?

Comme je le disais, ce sont l'Asie du sud-est, la Chine, l'Inde et l'Amérique latine. Ces marchés recèlent un fort potentiel. Nous y notons de la demande à la fois pour des hélicoptères légers et de moyen tonnage, et l'Ansat y conserve de sérieuses chances de succès.

Cependant, nous ne tablons pas seulement sur la vente de nouveaux appareils, mais aussi sur des perspectives de maintenance. Une vingtaine de centres de services techniques ont été autorisés et établis en Asie du sud-est, dans des pays de la CEI, au Moyen-Orient et en Amérique latine afin d'effectuer de la maintenance opérationnelle.

Nous travaillons sur des projets à grande échelle afin d'implanter ce genre de services en Chine, où sont exploités une des flottes d'hélicoptères construits en Russie les plus fournies. Notre centre partenaire en République de Corée fonctionne bien. Nous étudions des projets similaires en Indonésie et au Myanmar (ex-Birmanie). S'agissant d'assistance technique, nous considérons les pays d'Afrique comme une perspective plus lointaine. Dans cette région, nous avons entre 20 et 30 hélicoptères de fabrication soviétique ou russe en opération dans chaque pays. En prenant en compte la marche de ces pays, leur développement et le rôle politique croissant des Etats d'Afrique, nos analyses montrent qu'il y existe une demande latente pour les prochaines décennies.



What is Russian Helicopters preparing in the perspective of the 2019 Paris Airshow? Will Russian Helicopters aircrafts be exhibited there, including in flight?

This year we are showcasing actual helicopters at Le Bourget for the first time since 2013. The European premiere of Ansar will take place at the Paris Air Show, it will participate both in flight and static displays. We are bringing two rotorcraft, one with a VIP cabin and the other one in EMS configuration.

The participants and guests of the Show will be able to take a close look at Ansar interior at the static display. It will feature the "glass cockpit" and a new medical-module made in Austria that complies with all international standards for EMS aviation. Both helicopters acquired new livery symbolizing special beauty, lightness and controllability of Ansar in the air. Also it is symbolic that the rotorcraft painting scheme features the colors of the Russian and French national flags.

This upcoming European premiere is very important for us. Showcasing the Russian helicopter at Le Bourget allows us to demonstrate our expertise and the fruits of a years-long effort to launch the new light helicopter capable of competing with the universally acknowledged leaders in this segment.

However, there is the other side of the question: we are sure that the civil aircraft-building industry must unite all countries and boost their development and prosperity. Our participation in the Paris Air Show will be dedicated to this idea as well. Every day Russian-made helicopters lift off and save the lives of people, help to fight fires, monitor environmental situations, deliver food and medical supplies and other articles of daily necessity to the hard-to-reach areas. We are willing to ensure the performance of these most complicated tasks jointly with our foreign partners.

Que prépare Russian Helicopters dans la perspective du salon de Paris-Le Bourget 2019 ? Verrons-nous des appareils russes en exposition, y compris en vol ?

Cette année, nous allons y exposer des hélicoptères pour la première fois depuis 2013. La première apparition européenne de l'Ansar aura lieu au Bourget, où il apparaîtra à la fois en statique et en vol. Nous venons avec deux appareils, un en aménagement VIP et l'autre en configuration médicalisée.

Les participants et les invités du salon pourront voir de près l'intérieur de l'Ansar en exposition statique. Il présentera son instrumentation de bord numérique et un nouveau module médical fabriqué en Autriche, conforme aux exigences réglementaires internationales pour l'aviation sanitaire. Les deux appareils ont reçu une nouvelle livrée symbolisant les qualités esthétiques, la légèreté et la manœuvrabilité de l'Ansar. Le symbole réside également dans le fait que le thème pictural reprend les couleurs des drapeaux russe et français.

Cette première européenne est très importante pour nous. Exposer cette machine au Bourget nous permet de mettre en avant notre expertise et les années d'effort nécessaires au lancement de ce nouvel hélicoptère léger – il est en mesure d'entrer en compétition avec les acteurs dominants et universellement reconnus de ce segment.

Toutefois, il y a l'autre aspect de la question : nous sommes certains que l'industrie civile de la construction d'aéronefs doit rassembler tous les pays et stimuler leur développement et leur prospérité. Notre participation au salon du Bourget se fonde également sur cette idée. Chaque jour, des hélicoptères russes décollent et sauvent des vies, participent à la lutte contre les incendies, aident à la veille environnementale, livrent quotidiennement de la nourriture et des médicaments, entre autres choses, en des lieux difficilement accessibles. Nous tenons à assurer l'accomplissement de ces tâches complexes conjointement avec nos partenaires étrangers.





How many international fairs is Russian Helicopters participating in every year worldwide?

Every year Russian Helicopters Holding Company takes part in about 10 international exhibitions. For example, this year we have already participated in Aero India at Bangalore, LIMA in Malaysia, FAMEX in Mexico, SITDEF in Peru. Besides the airshow at Le Bourget we are looking forward to the Russian International military-technical forum Army-2019, the major Russian MAKS International Aviation and Space Salon, fairs in China, Korea and Dubai Air Show.

What characterizes the Paris Airshow according to you?

Being one of the key and most prestigious fairs, Paris Air Show is like a Geneva International Motor Show for the aviation industry. This airshow always surprises the exhibitors and visitors with its caliber, technologies and major deals. We are hoping to be able to surprise our customers too by appearing in a new light: as a manufacturer of the modern and competitive civil rotorcraft.

The next important step is Moscow International Aviation and Space Salon MAKS 2019, which I invite you and all our partners to attend. We will present our full range of Russian-made civil rotorcrafts including some great novelties, so I will be delighted see you in Moscow this august!

A combien de salons internationaux Russian Helicopters participe-t-il chaque année à travers le monde ?

Tous les ans, le holding Russian Helicopters prend part à une dizaine de salons internationaux. Par exemple cette année, nous avons déjà participé à Aero India à Bangalore, à LIMA en Malaisie, à FAMEX au Mexique, à SITDEF au Pérou. Outre le SIAE de Paris-Le Bourget, nous avons hâte de participer au forum russe international militaro-technique Armée-2019, à MAKS, plus grand salon de l'aéronautique et de l'espace de Russie, à des expositions en Chine, en Corée, et au salon de Dubaï.

Selon vous, qu'est-ce qui caractérise le salon de Paris-Le Bourget ?

Parce qu'il s'agit de l'un des salons de premier plan les plus prestigieux, le salon de Paris-Le Bourget se compare au salon international de l'automobile de Genève, mais version industrie aéronautique. Le salon surprend toujours les participants et les visiteurs par sa taille, les applications technologiques présentées et les gros contrats qui y sont signés. Nous espérons aussi être en mesure de surprendre nos clients en apparaissant avec une nouvelle image : celle d'un constructeur d'hélicoptères civils modernes et compétitifs.

La prochaine étape importante sera le salon international de l'aéronautique et de l'espace de Moscou, MAKS 2019, auquel je vous invite, vous et vos partenaires, à assister. Nous y présenterons toute notre gamme d'hélicoptères civils, y compris de grandes nouveautés. Aussi, je serais ravi de vous voir à Moscou en août prochain !

MRO

STAYING CURRENT WITH THE STC PROCESS MAINTENIR SA FLOTTE A NIVEAU AVEC LA PROCEDURE STC

© StandardAero

ELVIS MONIZ

VICE PRESIDENT DEVELOPMENT COMMERCIAL
CELLULE ET AVIONIQUE PROGRAMMES
HELICOPTERES CIVILS



The evolving helicopter industry is a constant churn of new technologies and out-of-the-box innovations being produced for new age aircraft. Legacy helicopters can risk being left behind, which is why modern aftermarket upgrades are a critical component for these aircraft.

The legacy helicopters in operation today are proven, well known commodities with a great deal of life left in them, and many operators simply do not have the budget to replace their fleets with new age aircraft. The STC process is a reliable option for operators to modernize these legacy fleets in a relatively low-cost manner, but at times, the complexity of the process can be intimidating and may prevent some operators from taking this route.

Why take the stc approach?

Operators sometimes seek OEM-produced solutions in certain cases, but often the cost and time required to produce such solutions proves disappointing. In nearly all cases, the STC process proves to be less expensive than an OEM-produced solution.

In upgrading existing aircraft, you can maintain existing logistics and infrastructure with enhanced mission capabilities. Qualified STC providers are also well-versed in managing costs associated with the development and certification of a new product and can help you save on aircraft downtime requirements by introducing STC technologies in conjunction with major inspections.

L'évolution de l'industrie de l'hélicoptère se traduit par un apport incessant de nouvelles technologies et d'innovations inédites destinées aux appareils de nouvelle génération. Les hélicoptères classiques risquent d'être laissés pour compte, c'est pourquoi les modifications liées à leur

modernisation sont un élément essentiel du support de ces appareils.

Les hélicoptères traditionnels en service aujourd'hui sont des machines éprouvées, bien connues et qui ont encore une durée de vie importante, et de nombreux exploitants n'ont tout simplement pas les ressources nécessaires pour renouveler leurs flottes avec des appareils de nouvelle génération. Avoir recours aux STC est une solution fiable qui permet de moderniser les flottes existantes de manière relativement peu coûteuse. Mais parfois, la complexité du processus peut paraître rebutante et dissuader certains opérateurs de s'engager dans cette voie.

Pourquoi avoir recours aux stc?

Les opérateurs se tournent parfois vers le constructeur d'origine pour trouver une solution à la modernisation de leurs machines, mais le coût et le temps nécessaires pour réaliser les modifications proposées sont souvent décourageants. Dans presque tous les cas, le STC est moins coûteux qu'une modification émanant du constructeur d'origine.

Lors de la mise à niveau d'aéronefs existants, il est possible maintenir la logistique et l'infrastructure habituelles en améliorant l'efficacité des missions. Les prestataires de STC qualifiés savent maîtriser les coûts de développement et de certification d'une modification et peuvent aider à réduire les

Another extremely important benefit of the STC approach involves bringing dated aircraft into current standards of safety to protect crew, passengers and assets. STC providers are positioned to bridge the gap between different segments of the industry to bring forth the most robust solutions by tapping into existing technologies.

Operators may sometimes strategically use the STC process to come into compliance with various contract requirements, allowing them to compete for work they may otherwise be excluded from when pitted against newer machines. This approach can keep legacy platforms in the game, but also provide a competitive advantage for some operators.

temps d'immobilisation des appareils en appliquant le STC pendant les inspections majeures.

Un autre avantage extrêmement important d'avoir recours aux STC est de mettre aux dernières normes de sécurité les appareils anciens dans l'intérêt des équipages, des passagers et du patrimoine financier. Les prestataires de STC connaissent le degré de modernisation nécessaire dans les différents segments du secteur et peuvent proposer les solutions les plus robustes en tirant le meilleur parti des technologies existantes.

Les opérateurs peuvent parfois utiliser de manière stratégique le processus STC pour se conformer à diverses exigences contractuelles, ce qui leur permet de soumissionner pour des travaux dont ils pourraient autrement être exclus lorsqu'ils sont opposés à des concurrents ayant des machines plus récentes. Cela permet à certains opérateurs de conserver leurs machines existantes, tout en leur offrant un avantage concurrentiel.



How do i choose an stc provider?

The first step in developing an STC solution that meets your needs is simple: pick the right aftermarket provider. This is extremely important, because you want someone with a strong track record of delivering on STC programs, as the process can be complex and particularly risky when completed with an inexperienced provider. Learning the intricacies of the certification process, including determining the paths of least resistance, takes years of experience. Working with an experienced provider allows for program risks and mitigation plans to be identified and developed ahead of time, before you become too far invested in a project.

As you evaluate potential STC providers, here are a few things to look for:

Does this provider have a deep knowledge of the local airworthiness regulations? Regulatory requirements can be quite nuanced in various parts of the world, so an intimate understanding of the unique requirements that will impact your project will be critical to achieving certification in a timely manner.

Do they communicate effectively? Your selected provider will be responsible for interfacing with many stakeholders throughout the development and certification process, including you, OEMs, regulatory authorities and others. Excellent communication skills go a long way in minimizing surprises and ensuring program success.

Pourquoi avoir recours aux stc?

La première étape pour développer un STC qui répond à vos besoins est simple: choisissez le bon prestataire. Ceci est extrêmement important, car vous avez besoin d'un interlocuteur ayant une solide expérience en matière de STC.

En effet, le processus est complexe et peut être particulièrement risqué s'il est exécuté par un prestataire inexpérimenté.

Il faut des années d'expérience pour comprendre les subtilités des règles de certification, et mettre en oeuvre les moyens pour les réaliser aisément. Un prestataire expérimenté détectera les risques liés au programme et évitera les déconvenues, avant même que vous ne soyez trop engagé dans le projet.

Voici quelques points à prendre en compte pour évaluer des prestataires potentiels de STC :

Le prestataire a-t-il une connaissance approfondie des règles de navigabilité locales? La réglementation peut varier considérablement d'un pays à l'autre. Il est donc essentiel de bien comprendre les exigences réglementaires qui s'appliquent uniquement à votre cas pour obtenir la certification rapidement.

Sait-t'il communiquer efficacement? Durant le processus de développement et de certification, le prestataire sélectionné sera en liaison permanente avec de nombreux intervenants : vous-même, le constructeur d'origine (OEM), les services officiels, entre autres. Savoir bien communiquer est essentiel pour minimiser les problèmes éventuels et réussir la prestation.



Do they have an established rapport with the pertinent regulatory authorities and OEM(s)? The helicopter industry is extremely relational. You'll want to partner with a provider who has built deep, trusting industry relationships over time.

Do they have reach within the industry to tap into expertise outside of their organization? A provider with a broad network and access to trusted industry experts can help ensure a successful outcome for the program. There is a wealth of knowledge and perspective across the industry, and knowing how to leverage that expertise is key to any developmental program.

You'll also want to determine the extent of support they can actually provide. A competent STC provider with robust in-house engineering expertise can work with you to fully assess costs and requirements of integrating additional equipment and work with you and the OEM to achieve the expected functionality of a system without breaking your bank.

From there, you should plan to work closely with your selected provider in the STC development. An expert provider is one who will dive deep into your operation to understand the requirements and characteristics that are unique to your operation, then thoughtfully develop a solution to deliver the best value solution.

The best results typically stem from highly engaged operators and providers partnering together during the development, certification and implementation stages of a new STC program.

The last word

For legacy platforms, the STC approach helps to achieve new age performance and safety benefits at a fraction of the cost of purchasing new. Ultimately, operators should evaluate the most effective means of accomplishing their specific aftermarket upgrade requirements and consult with an experienced provider to achieve the best result.

A-t'il des relations régulières avec les autorités de certification et les constructeurs OEM concernés? L'industrie de l'hélicoptère est extrêmement relationnelle. Vous devez établir un partenariat avec un prestataire reconnu par l'industrie.

Peut-il, au sein de l'industrie, s'appuyer sur des compétences extérieures à son organisation? Pour un prestataire, disposer d'un réseau efficace et d'un accès à des experts de confiance est un gage de réussite du programme. L'industrie est riche en savoir-faire et en expérience et savoir partager ces avis et cette expertise est la clé du succès de tout programme de développement.

Quelle sera l'étendue de sa prestation? Un fournisseur de STC compétent et expérimenté peut travailler avec vous pour évaluer pleinement les coûts et les enjeux techniques d'une modification. Il collabore également avec vous et le constructeur pour que le chantier soit réalisé et réussi à des coûts acceptables.

Tout cela étant acquis, vous pourrez envisager de travailler en étroite collaboration avec le prestataire STC sélectionné. Le prestataire expert est celui qui s'impliquera totalement pour comprendre les exigences de vos opérations et les critères spécifiques à votre exploitation, puis développera de manière réfléchie la solution la mieux adaptée.

Les meilleurs résultats proviennent généralement d'opérateurs très engagés et de leurs prestataires associés avec lesquels ils ont suivi les étapes de développement, de certification et de mise en œuvre d'un nouveau programme de STC.

En conclusion

La procédure STC permet de doter les machines existantes de nouvelles performances et d'actualiser les normes de sécurité, pour une fraction du coût de l'achat de nouveaux appareils. Finalement, les opérateurs doivent étudier les solutions les plus efficaces pour moderniser leurs machines, selon leurs exigences spécifiques, et consulter un prestataire expérimenté pour une garantie de bonne fin.



HANDLING

PLACES AT THE TOP! PLACE AUX SOMMETS !

© Alpark

MICHEL SEPPEY
MANAGING DIRECTOR



Its 41,285 km2 of mountainous area does not prevent Switzerland from having a large number of aerodromes. Far from undergoing its geography, the Helvetic Confederation has for several decades developed high altitude airport sites called «air places».

Switzerland has 40 places spread throughout the territory. To access it, by plane or helicopter must in addition to being equipped with adequate training, comply with the safety requirements of the Swiss civil aviation authorities. Summits are not within the reach of all pilots and a special qualification to access these sites is required. However, the Swiss authorities allow access regardless of the aircraft registration.

It should be noted that to land in the countryside, it will be necessary to file an special authorization and pay a fee.

In rotary wing...

It is important to note that in Switzerland there is a difference between a place in mountain and a place in campaign. The latter is limited to an altitude of 1100 meters. Above, it is necessary to use the places of mountains or altiports. To access them in rotary wing, it is necessary to carry out a specific training comprising 200 landings on a minimum of twenty different places.

This qualification «mountain» valid for life, however, is subject to restriction in case of private or commercial passenger transport. It is then necessary to justify 50 landings per year, alone or with an instructor. If this is not

Ses 41 285 km2 de superficie montagneuse n'empêche pas la Suisse de disposer d'un nombre important d'aérodromes. Loin de subir sa géographie, la confédération helvétique a depuis plusieurs décennies développé des sites aéroportuaires en

haute altitude appelés « places d'aviation ».

La Suisse dispose de 40 places réparties sur tout le territoire. Pour y accéder, par avion ou hélicoptère il faut néanmoins, en plus d'être doté d'une formation adéquate, se plier aux exigences sécuritaires des autorités de l'aviation civile helvètes. Les sommets ne sont en effet pas à la portée de tous les pilotes et une qualification particulière pour accéder à ces sites est requise. En revanche, les autorités suisses en autorisent l'accès quelle que soit l'immatriculation de l'appareil.

Il est à noter que, pour se poser en campagne, il faudra déposer une autorisation et payer une redevance.

En voilure tournante ...

Car, parmi les particularités, il est important de noter qu'en Suisse il existe une différence entre place en montagne et place en campagne. Cette dernière est limitée à 1100 mètres d'altitude. Au-dessus, il faut utiliser les places de montagnes ou altiports. Pour avoir accès à ces derniers en voilure tournante, il faut avoir effectué un entraînement comportant 200 atterrissages sur un minimum de vingt places différentes. Cette qualification « montagne » valable à vie, est cependant soumise à restriction lors de transport de passagers, à titre privé ou commercial. Il faut alors justifier

the case, there is nevertheless an alternative to validate the license. The swiss authorities accept to extend the qualification if three landings are made in the presence of a mountain instructor.

Finally, even if the mountain platforms have a central point, the landing with a rotary wing can be achieved within a radius of 400 meters around this point. This volume takes into account the slope or snow cover of the site.

de 50 atterrissages par an, seul ou avec un instructeur. Si ce n'est pas le cas, il existe néanmoins une alternative pour valider sa licence. Les autorités autorisent en effet de proroger la qualification si trois atterrissages sont effectués en présence d'un instructeur montagne.

Enfin, même si les places montagnes disposent d'un point central, l'atterrissage avec une voilure tournante peut être réalisé dans un rayon de 400 mètres autour de ce point. Ce volume prend en compte la pente ou l'enneigement éventuel du site.



... or by plane

If helicopter access seems easier, it is also possible to reach these sites by plane. Two particularities are then to be taken into account depending on whether one lands on skis or on wheels. For training on skis, it is necessary to carry at least 250 landings on glacier. Wheel training requires only 60 landings to get the precious sesame.

Both types of qualifications are required to obtain each license. It is recommended to carry out its training over a period of two winters in order to experience different snow conditions. To validate the license, the confederation obliges the pilot to use ten different places, and to land, during the test, on three different sites.

This obligation is intended to make people aware of the different geographical characteristics of each place. And it is important during this training to visualize the exit windows in case of problem. This is probably the most crucial point that the pilot, student or not, must memorize in his daily practice of landing in high mountains. To transport passengers, whether private or commercial, the EASA - European Aviation Safety Agency – regulations requires access to six different places in the last 24 months.

Although access to the high altitude places is not so easy, the fact remains that these qualifications make it possible to use all the platforms of Europe.

...Ou en avion

Si l'accès en hélicoptère paraît plus aisé, il est également possible de rejoindre ces sites par avion. Deux particularités sont alors à prendre en compte selon que l'on atterrit sur skis ou sur roues. Pour la formation sur skis, il faut effectuer au moins 250 posers sur glacier. La formation sur roues ne nécessite que 60 atterrissages pour obtenir le précieux sésame.

Les deux types de qualifications sont requis afin d'obtenir chacune des licences. Il est conseillé de réaliser sa formation sur une période de deux hivers afin d'appréhender des enneigements différents. Afin de valider la licence, la confédération oblige le pilote à utiliser dix places différentes, et de se poser, lors du passage de l'examen, sur trois sites différents.

Cette obligation a pour but de faire prendre conscience des différences de caractéristiques géographiques de chaque place. Et il est important durant cette formation de visualiser les fenêtres de sortie en cas de problème. Il s'agit sans doute du point le plus crucial que le pilote, élève ou non, doit mémoriser dans sa pratique quotidienne du poser en haute montagne. Pour transporter des passagers, à titre privé ou commercial, la réglementation imposée par l'AESA - Agence Européenne de Sécurité Aérienne - oblige l'accès à six places différentes dans les 24 derniers mois.

Si l'accès aux altiports n'est pas si aisé, il n'en demeure pas moins que ces qualifications permettent d'utiliser toutes les plate-formes d'Europe.





Places and business aviation

Of the 40 places available, only 10 are accessible to business aviation. It should be noted that, although located at an altitude of 1737 m, Samedan Airport, considered as the highest in Europe, is not managed as a mountain place. Its access is restricted and subject to a specific qualification that can be obtained on-line and which raises crew awareness with the approach points and lift issues.

Places et aviation d'affaires

Sur 40 places disponibles, une dizaine seulement est accessible à l'aviation d'affaires. Il est à noter que, bien que situé à 1 737 m d'altitude, l'aéroport de Samedan, considéré comme le plus haut d'Europe, n'est pas régi comme une place de montagne. Son accès est restreint et soumis à une qualification spécifique qui est obtenue informatiquement par la familiarisation des points d'approche et par la sensibilisation des équipages aux problèmes de portance.



ALPARK 

 Chemin Du Lambien 12
CH - 1950 Sion

 +41 27 324 42 42

 michel@alpark.ch

 www.alpark.ch



WORLD POINT DISTRIBUTION



COUNTRY DISTRIBUTION LIST

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



HELICOPTER INDUSTRY

The premier source for civil & military professionals.



◆ AVIATION SHOW



SUBSCRIBE NOW ABONNEZ-VOUS

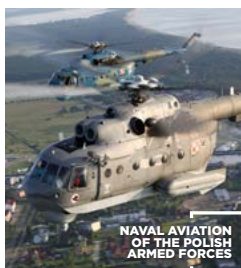
H HELICOPTER INDUSTRY
The premier source for civil & military professionals.



H HELICOPTER INDUSTRY
The premier source for civil & military professionals.



H HELICOPTER INDUSTRY
The premier source for civil & military professionals.



HELICOPTER INDUSTRY
The premier source for civil & military professionals.

**SINGLE SUBSCRIPTION
ABONNEMENT SIMPLE**

50 € HT* **year** **an** **6** issues **numéros**

*TVA 20% - 60€ TTC

**CORPORATE OFFER
SPÉCIAL ENTREPRISES**

**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.

6 issues per year - 6 n°/an	Helicopter Industry 1 year - an
☐ 1 copie per issue - 1 ex / n°	☐ 50 €
☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	☐ 225 €
☐ 10 copies per issue - 10 ex / n°	☐ 400 €
☐ 20 copies per issue - 20 ex / n°	☐ 700 €

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 :

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

AIRCRAFT FORMULA

Aircraft & Acquisitions

H130 T2

AIRBUS HELICOPTER FOR SALE

Manufactured in 2017

550 hours since New

Atlantic Blue Metallic paint

- ✓ Glass cockpit - Garmin G500H
 - ✓ Thales AHV16 Radio Altimeter
 - ✓ Improved Heating System
 - ✓ Dual controls
 - ✓ Landing light adjustable in site and azimuth
 - ✓ Eight seat executive configuration with 8 EA Energy-absorbing seats
- Note: Aircraft currently fitted with 7 seats-configuration.*
- ✓ Emergency Floatation Gear – Complete installation
 - ✓ Cargo Sling – Complete installation
 - Note: Including Capabilities for extended cargo sling*
 - ✓ Dual external Cargo Sling mirrors
 - ✓ Heavy Duty Blade Pins
 - ✓ Starter Generator Thales Avionics 150A
 - ✓ DART Bear paws
 - ✓ Washable floor-cover
- Located in Norway**

Aircraft in operation, availability subject to prior sale or removal, without prior notice.
Components times, configuration & equipment subject to verification by the Buyer upon inspection.



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

ONE WORLD, ONE NETWORK
6 multimedia platforms ensure unbeatable visibility on every continent

Magazine + E-Mag + Website + App + Newsletter + TV
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@callix.com

Directrice Général/Managing Director

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

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

Arnaud Devriendt

Redacteur en Chef Adjoint/Assistant Editor

Frédéric Vergnères
fvergnères@ujmedia.fr
+33 (0)6 64 02 08 84

Direction Artistique/Art Direction

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

Chef de rubriques/ Section Editor

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

Ont collaboré à ce numéro/Contributed to this issue

Matthieu Douhaire
Ralph Blok
Alexander Golz

Traduction/Translation

Gérard Maoui

Marketing, Communication & Business development

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

CPAAP : 0607 K 88197
N°ISSN 2495-1188

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

MONDE JET MONDE

ALL AROUND THE WORLD ...



Sylvie DARNAUDET
President



25 YEARS OF EXPERIENCE IN BUSINESS AVIATION AT YOUR SERVICE

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



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



For missions accomplished

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



The flight envelope for Kopter's SH09 helicopter is being further opened with our no. 3 prototype.
Follow its progress at [koptergroup.com](https://www.koptergroup.com)