

N° 117 - OCTOBRE - NOVEMBRE 2019

ROTOR

BY

AIRBUS HELICOPTERS

VIE DE LA GAMME
Une aide venue du ciel

ACTEURS AU QUOTIDIEN
**Une femme pilote ?...
Et alors ?**

SANS LIMITES
**Airbus Helicopters
ouvre la voie
à l'hybridation**



Combattre les flammes



AIRBUS HELICOPTERS A LIVRÉ SON 1 000° SUPER PUMA

Un H215 bimoteur polyvalent assemblé à Marignane qui a été remis à la Police fédérale allemande (Bundespolizei).

DÉMONSTRATION DE MISSIONS RÉUSSIE POUR LE SEA LION

Le NH90 Sea Lion a effectué avec succès en juillet une démonstration de ses principales capacités au sein de la Marine allemande, notamment pour les missions SAR. Les représentants de la Marine et de l'Office fédéral des équipements, des technologies de l'information et du soutien en service de la Bundeswehr (BAAINBw) ont participé aux essais, qui comprenaient des opérations d'hélicoptère, la vérification des capacités de reconnaissance navale, le largage de commandos et d'équipements destinés aux forces spéciales, dont un canot gonflable. Les premières livraisons du Sea Lion sont prévues fin 2019. Au total, 18 appareils ont été commandés.



AIRBUS HELICOPTERS A REMIS UNE OFFRE POUR MAINTENIR LE TIGRE AUSTRALIEN EN SERVICE AU-DELÀ DE 2040

Airbus Helicopters propose une approche économique pour allonger la durée de vie du Tigre au-delà de 2040, en réponse à la demande d'information (RFI) du Commonwealth d'Australie (CoA) dans le cadre du projet LAND4503 Armed Reconnaissance Capability.



© Patrick Heinz

efficacité

LE DEUXIÈME PROTOTYPE DU H145 À CINQ PALES EFFECTUE SON PREMIER VOL

Début août, le deuxième prototype du H145 à cinq pales a réalisé son premier vol depuis le site Airbus Helicopters de Donauwörth. Cet hélicoptère sera dédié notamment aux essais du pilote automatique et à la validation des performances et de la structure de la cellule en vue de sa certification EASA prévue début 2020. Le premier prototype a réalisé une campagne d'essais en haute altitude en Amérique du Sud, en septembre.



© Anthony Pecchi

CINQ H125 POUR LA MARINE CHILIENNE

Le projet Seagull de la Marine chilienne, portant sur l'acquisition de cinq hélicoptères légers, a été attribué à Airbus Helicopters. Les cinq H125 renforceront les capacités de la Marine dans ses missions d'entraînement des pilotes, de garde-côtes, de secours et autres opérations de sécurité publique.

Plus de 40 H125 sont actuellement en service au Chili.



LE NOUVEAU H145 SE POSE AU SOMMET DES ANDES

La dernière version du H145 s'est posé au sommet de l'Aconcagua, la plus haute montagne de l'hémisphère sud, culminant à 6 962 m (22 840 pieds). C'est la première fois qu'un hélicoptère bimoteur se pose à une telle altitude.

08

PANORAMA

Nouvelles et événements
d'Airbus Helicopters en chiffres

14

AVEC LEURS
MOTS

Les clients nous parlent
de la lutte anti-incendie

16

PLEIN CIEL

Merci aux femmes et aux
hommes qui rendent possibles
les missions de sauvetage

18

EN OPÉRATION

H125 : le cheval de trait
des sommets

20

EN OPÉRATION

Quand la magie s'invite
au paradis

22

EN OPÉRATION

H145 EMS : arriver à temps

09

DOSSIER

Combattre
les flammes



24

VIE DE LA
GAMME

Une aide venue du ciel

26

SANS LIMITES

Airbus Helicopters ouvre
la voie à l'hybridation

28

ACTEURS
AU QUOTIDIEN

Une femme pilote ?...
Et alors ?

30

AUTOUR
DU MONDE

Naissance
d'Airbus Helicopters Italia



Directeur de la Communication : Yves
Barillé (Directeur de la Publication),
Rédactrice en chef : Belén Morant
(contact.rotor-magazine.ah@airbus.
com), Responsable Photos : Jérôme

Deulin, Traduction : Burton, Van Iersel & Whitney, Munich/
Amplexor. Éditeur : **because**, Imprimerie : SPI, N° ISSN
1169-9515 (Copyright Airbus Helicopters 2019, tous
droits réservés). Le logo d'Airbus Helicopters et les noms
de ses produits et services sont des marques déposées
d'Airbus Helicopters. Magazine imprimé sur Triple Star,
papier couché fabriqué à partir de bois provenant de
forêts gérées durablement.





© Diane Bold

Bruno Even, Président d'Airbus Helicopters

« En tant que fabricant, c'est de notre responsabilité de faire en sorte que ces héros anonymes volent en toute sécurité dans nos hélicoptères »

Le nombre impressionnant d'images montrant, cet été, des hélicoptères en train de lutter contre le feu sur un grand nombre de fronts différents, m'a fait réfléchir sur notre rôle en tant que constructeur. Ces images nous rappellent que les pompiers, sans parler des policiers, des secouristes et des bénévoles, risquent leur vie pour protéger nos biens les plus précieux : la vie humaine et notre planète.

En tant que fabricant, c'est de notre responsabilité de faire en sorte que ces héros anonymes disposent d'hélicoptères leur garantissant une sécurité sans faille, à l'efficacité éprouvée et sur lesquels ils peuvent compter dans les situations les plus critiques, au milieu des flammes, quand il n'y a pas une seconde à perdre.

Aujourd'hui, près de 700 hélicoptères Airbus combattent des feux de forêt dans le monde entier. Nous les avons vus en action aux États-Unis, en Espagne, en France et en Bolivie où au travers de la Fondation Airbus nous avons pu contribuer à la lutte contre les feux de forêts en Amazonie. Celle-ci a en effet financé

65 heures de vol effectuées par HeliAmerica et environ 60 heures réalisées par EcoCopter. Vous trouverez tous les détails de ces opérations dans les pages suivantes.

Les H125, H145 et la famille Super Puma qui a récemment célébré la livraison de son 1 000^e exemplaire, se sont révélés des alliés parfaits pour les pompiers impliqués.

Je sais que je parle au nom de tous les salariés d'Airbus Helicopters quand je dis ma fierté de savoir que nos efforts pour fournir des hélicoptères toujours plus fiables leur permettent de réaliser de tels exploits. Les témoignages de nos clients, dans les pages qui suivent, nous montrent que nous sommes sur la bonne voie et nous incitent à nous améliorer chaque jour.

Je vous invite sans plus attendre à lire les témoignages des hommes et des femmes qui travaillent pour rendre possibles toutes ces missions incroyables. C'est vous qui donnez du sens à notre travail et je vous en remercie vivement !

51

**CONTACTS
ENTRE L'A400M
ET LE H225M**

L'Airbus A400M a réalisé avec succès son premier contact de ravitaillement en vol avec un H225M.

5,6 millions

**NOMBRE TOTAL
D'HEURES
DE VOL DU
SUPER PUMA**

Cumulées par la flotte mondiale d'appareils civils et militaires au cours des 40 dernières années.

80

**ANS DU SITE
MARIGNANE**

Le site de Marignane fête ses 80 ans en 2019. Plus de 8 000 collaborateurs basés à Marignane ont vécu une année riche en événements.

30%

**LE COÛT DE
L'HEURE DE VOL**

du Tigre australien a été réduit de plus de 30 % et le taux de disponibilité est actuellement supérieur à 95 %.

80

**LIVRAISONS
DE SUPER PUMA
JUSQU'EN 2021**

Sur un carnet de commandes d'environ 100 appareils destinés aux services publics, à des missions de travaux aériens et d'opérations militaires.

Airbus Helicopters a été choisi pour fournir l'hélicoptère à bord du navire de recherche et d'expédition REV Ocean, plus grand super yacht au monde. Il emportera l'un des premiers exemplaires du nouvel ACH145.

60%

**PART DE MARCHÉ
DÉTENUE PAR AIRBUS
HELICOPTERS
EN ITALIE SUR
LE SEGMENT CIVIL
DES BIMOTEURS.**

Airbus Helicopters couvre 37 % du segment HEMS, 100 % des travaux aériens et de lutte anti-incendie.

200 000

**LA FLOTTE DE H145
A FRANCHI EN
AOÛT 2019 LE CAP
DES 200 000 HEURES
DE VOL.**

Plus de 250 appareils sont actuellement exploités par 90 clients à travers le monde.

1 300

**H135 ONT ÉTÉ LIVRÉS
À CE JOUR.**

La flotte mondiale de H135 cumule plus de 400 000 heures de vol par an.

100^e

**H135 HELIONIX
LIVRÉ**

Helionix intègre un système d'alerte innovant, de nombreuses fonctions d'auto-surveillance, un écran de surveillance du véhicule à la demande et un système de commandes de vol automatique (AFCS) quatre axes de type dual duplex.

135

**HEURES
DE VOL EN
HÉLICOPTÈRE**

Ont été financées par la Fondation Airbus suite aux catastrophes naturelles survenues en Amazonie et aux Bahamas (chiffres à fin septembre).

Combattre les flammes

Le bassin amazonien brûle, les plaines d'Afrique centrale sont en flammes et des feux de forêt incontrôlés font rage dans le nord de la Sibérie. Le lien entre le changement climatique et la gravité croissante des feux de forêt est si évident qu'il est difficile d'en nier son existence.

Longtemps considérée comme l'une des nombreuses missions des hélicoptères, la lutte contre les incendies est tristement devenue l'une de leurs tâches les plus critiques, surtout en été. Pleins feux sur un secteur en croissance.



© SDIS13

ROTOR - N° 117 - OCTOBRE - NOVEMBRE 2019

L

De violents incendies en Amazonie, une toundra polaire en proie à des flammes d'une intensité surprenante : les feux de forêt ont largement marqué l'actualité de l'été. Zoom sur l'évolution de la lutte aérienne contre les incendies.





« SANS PRÉCÉDENT »

Plus de 10 000 feux se sont déclarés l'été dernier en Angola, au Congo et en Zambie. Plus de 2 000 incendies étaient encore actifs dans la forêt amazonienne en septembre. Ces chiffres sont stupéfiants. Les feux de forêt sont de plus en plus importants, rapides et difficiles à maîtriser. Le changement climatique est l'une des causes de ce phénomène. La hausse des températures mondiales assèche les sols, entraînant une baisse du taux d'humidité de la végétation. Par ailleurs, la désertification des campagnes, l'abandon de la vie montagnarde et l'action de l'homme tendent à rendre ce nouveau type d'incendies plus difficile à contrôler.

MOBILISER SUR TOUS LES FRONTS

Les ressources et les modes d'interventions varient en fonction des pays. La lutte contre les feux de forêt est une activité saisonnière qui s'étend en moyenne sur trois mois maximum. De nombreux pays disposent donc de flottes aériennes polyvalentes affectées à d'autres missions le reste de l'année. La sous-traitance est une autre solution envisagée : pour faire face à des situations sans précédent, les services nationaux ou régionaux font appel à un groupe d'opérateurs privés spécialisés dans la lutte anti-incendie. Ils multiplient par ailleurs les investissements dans des ressources adaptées, à l'image du département des sapeurs-pompiers



C'est dans les années 1980 que l'hélicoptère a fait son entrée chez les sapeurs-pompiers, révolutionnant ainsi la lutte contre les incendies. Dans un premier temps, ils ont effectué des missions d'observation et de contrôle pour permettre aux forces déployées sur le terrain de visualiser le feu depuis les airs. Quelques années plus tard, au milieu des années 1980, sont apparus les premiers hélicoptères bombardiers d'eau dotés d'un Bambi Bucket (seau souple suspendu à une élingue) ou d'un réservoir d'eau ventral.

1 : Le ministère de l'Intérieur koweïtien utilise deux H225 pour des missions de police, de recherche et sauvetage et de lutte anti-incendie.

2 : Le H125 transporte de l'eau pour remplir des réservoirs de 3 000 litres qui sont mis à disposition des équipes au sol.

3 : Le H125 ramènent les pompiers à la maison après une longue journée de travail.



2



de Tokyo qui exploite un H225 essentiellement pour lutter contre les incendies urbains.

UN ACTEUR BIEN ÉTABLI

Qu'il s'agisse de missions saisonnières ou d'appareils entièrement dédiés à la maîtrise des feux, le marché est en plein essor. En septembre 2019, environ 700 hélicoptères Airbus réalisaient des missions de lutte contre les incendies. Ils représentaient 21 % de la flotte mondiale dédiée à ce type de mission. Parmi les quelque 4 950 hélicoptères Airbus destinés à des missions de service public, la lutte contre les incendies arrive en seconde position (derrière le maintien de l'ordre), avec 14 % de parts de marché.

Et le besoin continue d'augmenter. Les prévisions de livraisons dans ce secteur sont estimées à environ 150 machines d'ici 2025, alors que le besoin global pour les missions de service public est estimé à environ 1 000 exemplaires tous constructeurs confondus. S'il s'agit essentiellement de H125, le H145 est lui aussi bien placé face à ses concurrents sur ce segment de marché. Le H125 et le H145 devraient dominer le marché au cours de cette période. À titre de comparaison, au cours des dix dernières années, la flotte de lutte anti-incendie n'a augmenté que de 45 unités. Tous ces aspects préfigurent un investissement important... pour répondre à un défi de taille.

Quelles sont les missions de l'hélicoptère lors de la lutte anti-incendie ?

Denis Bargès, chef de service Doctrine et Lutte du Groupement Feux de Forêts des sapeurs-pompiers des Bouches-du-Rhône, explique à *Rotor* les différents types d'intervention réalisés par un hélicoptère en cas d'incendie.

BAMBI BUCKET OU KIT SIMPLEX

« Lorsqu'un incendie se déclare, l'hélicoptère est le meilleur moyen pour arriver sur les lieux très rapidement. C'est donc la solution que nous privilégions dans un premier temps. Lors de cette première intervention, l'hélicoptère bombardier d'eau (HBE), doté d'un seau souple appelé « Bambi Bucket » ou du kit Simplex, va contenir le feu et ralentir sa progression en larguant en moyenne près de 800 litres d'eau à chaque passage⁽¹⁾. L'avantage le plus important de l'hélicoptère, par rapport à l'avion, c'est qu'il peut larguer de l'eau tous les 2 ou 3 minutes s'il a un point d'eau à proximité. Si l'incendie est confiné, l'hélicoptère laisse place aux camions pour que les personnels au sol terminent l'extinction et noient le feu.

COORDINATION DES HOMMES ET DES MACHINES

Mais si le feu prend trop d'ampleur, les hélicoptères bombardiers d'eau sont remplacés par des avions, qui peuvent facilement larguer 6 000 litres d'eau à chaque passage. Parallèlement débute la deuxième mission des hélicoptères dans la lutte contre les incendies : la coordination. Il faut en effet coordonner les hommes, les engins terrestres, les hélicoptères et les avions. Utiliser toutes



© Oxy Illustration/Carole Wilmet

ces ressources tout en veillant à ce qu'elles ne s'entravent pas, c'est la mission du « Cadre aéro » embarqué.


TRANSPORT DE MATÉRIEL

La troisième mission essentielle de l'hélicoptère durant sa lutte contre un incendie est connue sous le nom de Détachement Intervention Hélicopté. Elle consiste à transporter le matériel, les personnels ou l'eau qui sera déversée dans des réservoirs de 3 000 litres et mise à disposition des équipes sur le terrain. Ce type de vol est également très technique, en raison du risque de collision avec des arbres ou des obstacles terrestres et la difficulté à éviter la fumée. Tout ceci explique les liens très étroits qui unissent les pompiers et les pilotes d'hélicoptères (auxquels nous louons des appareils 2 ou 3 mois par an en moyenne et que nous connaissons bien). C'est précisément l'habileté d'un pilote, qui a su manœuvrer avec brio, qui m'a sauvé la vie il y a quelques années, alors que le Bambi était resté accroché sur le bord du bassin et que l'hélicoptère s'est mis à cabrer lors de notre décollage. De notre côté, nous passons la plupart des mois d'hiver à suivre des formations afin de pouvoir parer à toute éventualité à bord d'un hélicoptère et aménageons les massifs forestiers pour la saison à venir en y installant des points d'eau HBE afin de mailler au mieux le territoire. Les points d'eau distants de 2 kilomètres garantissent une cadence de largage toutes les 2 à 3 minutes.

(1) 800 litres environ pour un Ecureuil, 1 200 pour un H145, et jusqu'à 4 000 pour un H215.

[Lire l'interview complète dans Rotor On line](#)

« L'utilisation des hélicoptères dans la lutte contre les incendies est déterminante pour surmonter les obstacles naturels, ménager les efforts et gagner du temps. »

A yellow helicopter is shown in flight over a dense forest. The helicopter is positioned in the upper left quadrant of the frame. Below it, a bucket of water is suspended from a cable, and a thick plume of white water is being discharged onto a fire burning in the forest below. The forest is filled with smoke, and the trees appear charred and dry. The overall scene is one of active firefighting in a remote, forested area.

La Fondation Airbus soutient les efforts de la Bolivie pour maîtriser les incendies en Amazonie

La Fondation Airbus soutient, aux côtés du Centre de crise et de soutien du ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères, les efforts déployés par la Bolivie pour venir à bout des violents incendies qui touchent le pays.

Un Airbus A330 d'essai a transféré 38 sapeurs-pompiers de la Sécurité civile française ainsi que des équipements depuis Vatry, en Champagne, vers la Bolivie. Ils contribueront à combattre les feux qui ont déjà ravagé plus de deux millions d'hectares dans la forêt amazonienne.

En collaboration avec HeliAmerica, un opérateur d'hélicoptères bolivien basé dans le département de Santa Cruz, la Fondation Airbus a financé 45 heures de vol d'hélicoptères pour permettre l'évaluation des zones touchées. Les appareils ont été utilisés pour combattre activement les feux les 3, 4 et 5 septembre, à l'aide de Bambi Buckets qui ont déversé plus de 500 tonnes d'eau.

D'autre part, Ecocopter en collaboration avec la Fondation Airbus et le Centre de crise et de soutien du ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères – qui a financé cent heures de vol – a déployé deux H125 en Bolivie pour combattre les feux de forêts qui touchent la région de Santa Cruz et qui ont déjà dévasté plus de deux millions d'hectares.

LES CLIENTS NOUS PARLENT DE LA LUTTE ANTI-INCENDIE



« Le H215 nous permet de transporter jusqu'à 20 pompiers »

La force d'intervention « Diablos Rojos » de l'armée de l'Air de Bolivie (FAB) combat actuellement les feux qui dévastent l'Amazonie bolivienne dans la région de Chiquitanía, à l'est du pays, à l'aide du H215. Le colonel Franz Cabrera décrit les opérations.

Au cours de notre carrière, nous avons affronté de nombreux incendies, mais rien de comparable à celui-ci, en raison de son intensité, de son étendue, et surtout de notre incapacité à l'éteindre après presque un mois de lutte. Nous utilisons de manière extrêmement intensive deux hélicoptères H215 parfois dotés de Bambi Buckets (de 2 500 et 1 200 litres chacun) qui récupèrent l'eau dans

les lagunes et les piscines. Dans ce cas, le pilote coopère étroitement avec un copilote, un opérateur de Bambi Bucket et un collaborateur à bord. Employé au maximum de sa capacité, le H215 nous permet de transporter jusqu'à 20 sapeurs-pompiers. Nous effectuons également des missions de reconnaissance.

À ce jour, nos appareils cumulent 110 heures de vol. Il s'agit d'un rythme très intense dans des conditions extrêmes, qui nous oblige à multiplier les opérations de maintenance et à nettoyer continuellement les compresseurs. La mission est particulièrement difficile en raison de la fumée, de la mauvaise visibilité et du grand nombre d'aéronefs impliqués dans la lutte contre ces incendies. Devant l'ampleur du désastre, la planification des opérations, qui a lieu la nuit, exige une étroite coordination des équipes de la police, des sapeurs-pompiers, des secours et du ministère de la Défense. Ensemble, nous poursuivons tous le même objectif.

« Une machine efficace contre les incendies »

Propriétaire de la société Heli Austria, un opérateur d'hélicoptères multimissions basé à Sankt Johann im Pongau, à une cinquantaine de kilomètres au sud de Salzbourg (Autriche), Roy Knaus revient sur les opérations anti-incendie menées par l'entreprise durant l'été.

« Nous essayons de nous établir sur des marchés porteurs comme la lutte contre les incendies. Nous disposons actuellement de quatre H215, que nous déployons pour éteindre les feux en Autriche, en Bavière et en Sardaigne. Le Super Puma est une machine extrêmement efficace contre les incendies, car elle permet de transporter rapidement du personnel sur les lieux, puis de lutter contre les flammes. De plus, sa faible consommation de carburant lui permet de survoler le feu pendant près de trois heures. Nous avons initié, développé et validé quelques améliorations sur le H215 pour obtenir un Super Puma particulièrement puissant dans la lutte contre les incendies. Nous avons ajouté des baby sponsons, une nouvelle avionique Garmin GTN750/650, un transpondeur Garmin et un intérieur souple pour réduire le poids et faciliter la maintenance. Actuellement, nous préparons une modification du cockpit avec Helitak dans le but d'intégrer le NVIS (Night Vision Imaging System) au H215 afin de faciliter la lutte anti-incendie de nuit. »



© Anthony Pecchi

[Plus d'information sur Rotor On line](#)



© Bundespolizei

« Nos hélicoptères effectuent de plus en plus de missions anti-incendie »

Michael Harder, responsable des opérations aériennes de l'escadron de la police fédérale allemande, basé à Blumberg, au nord-est de Berlin, évoque la multiplication des missions anti-incendie au cours des dernières années et le rôle que jouent les hélicoptères de la police fédérale dans ce type d'opérations.

« Ces dernières années, nous avons été de plus en plus sollicités pour des missions de lutte anti-incendie dans des situations de catastrophe. Nous déployons principalement les Super Puma et les hélicoptères de la famille Dauphin que nous pouvons notamment équiper de Bambi Buckets. Nous intervenons généralement en appui de la brigade de sapeurs-pompiers au sol, non seulement pour lutter contre le feu, mais aussi pour des opérations de reconnaissance et le briefing des forces sur le terrain. Cette année, nous avons effectué notre plus grande mission sur un ancien site d'entraînement militaire à Lübtheen, dans le nord de l'Allemagne, où nous avons déployé quatre Super Puma et H155 avec à leur bord deux pilotes et un opérateur chargé de manœuvrer le Bambi Bucket. »



Merci aux femmes et aux hommes qui rendent possibles les missions de sauvetage.



FRANCE LE CHEVAL DE TRAIT DES SOMMETS

Article : Alexandre Marchand – Photos : Blugeon Hélicoptères



Blugeon Hélicoptères est une entreprise familiale née de la passion de son fondateur. Au cœur de sa stratégie, un terrain de jeu exceptionnel, les Alpes, les Pyrénées, et un appareil incontournable, le H125.

Depuis plus de trente-cinq ans, le nom de Blugeon est bien connu dans les Alpes, depuis les fonds de vallées jusqu'aux plus hauts sommets. Dans la famille Blugeon, il y a le père, instructeur, testeur, Christian, chevalier de la légion d'honneur, médaille du secours et de l'aéronautique, rejoint au fil des ans par ses trois fils, Sébastien, Hugo et Victor (tous pilotes professionnels) et deux autres pilotes salariés.

« J'ai lancé mon activité en 1998, c'était une aventure que l'on pouvait encore tenter à l'époque », explique l'entrepreneur. « Aujourd'hui, les choses étant devenues tellement plus compliquées d'un point de vue réglementaire, je serais beaucoup plus circonspect ! » Christian Blugeon cible alors le transport de charges, « une activité pour laquelle je savais qu'il y aurait toujours une demande », précise-t-il.

DE MULTIPLES MISSIONS

Le calcul est bon. Bon pilote et fin gestionnaire, entreprenant et tenace, Christian Blugeon débute avec un Lama qu'il troque ensuite pour un Ecureuil AS350 B2. Il dispose aujourd'hui de quatre H125 dont la polyvalence lui permet de développer son activité dans de nombreux domaines : transport de passagers, surveillance de lignes, tournage de films, déclenchement d'avalanches, secours en montagne et toujours, en toile de fond, une intense activité de levage... « Le transport de charges me plaît toujours autant : le travail s'effectue avec des élingues de 4 à 200 m suivant les besoins et



1 : La longueur de l'élingue peut varier de 4 à 200 mètres en fonction de la charge transportée.
2 : Chaque H125 de Blugeon Hélicoptères vole environ 500 heures par an.
3 : Christian Blugeon était supposé devenir agriculteur comme ses parents, mais sa passion de l'hélicoptère a été la plus forte.

il permet de côtoyer des professionnels très pointus dans leur domaine... »

LE H125 AU CŒUR DE L'ENTREPRISE

Mais qu'on ne s'y trompe pas : derrière la passion, c'est un combat de tous les jours pour assurer le succès de l'entreprise et sa pérennité. « Nous réalisons 2 200 heures de vol par an, avec un seuil de rentabilité d'environ 500 heures de vol par appareil et par an » précise Christian Blugeon. « Pour réduire les coûts d'opération, nous cherchons toujours à mutualiser les vols en gérant finement les mises en place entre nos différentes bases : Morzine-Avoriaz, Bourg St Maurice, Crest-Voland et Ancizan/Saint Lary Soulan dans les Pyrénées ». La force de Christian Blugeon réside aussi dans les relations très personnelles qu'il entretient avec ses clients. Difficile enfin de ne pas citer le H125, au cœur de la stratégie de développement de la société. Facilement reconfigurable suivant les missions, endurant et mécaniquement très fiable, cet appareil remporte tous les suffrages. Même si Christian Blugeon n'est jamais en manque d'idée pour en améliorer encore l'efficacité : « Nous venons d'acheter la portière transparente de Swiss Rotor Solutions, parfaitement adaptée pour le travail à l'élingue. Nous aimerions également réduire la taille de la planche de bord pour améliorer la visibilité vers l'avant... Mais j'ai bien conscience que nos besoins très spécifiques ne peuvent à eux seuls déterminer les évolutions de l'appareil ! »



DU TRACTEUR À L'HÉLICOPTÈRE

Christian Blugeon aurait pu marcher dans les traces de ses parents et être agriculteur. Mais la passion pour l'hélicoptère aura finalement été la plus forte. A force de sacrifices et de ténacité, il obtient son brevet de pilote privé hélicoptère en 1982. Cinq ans plus tard, il est pilote professionnel. Il enchaîne les missions sur Lama, Alouette 3, Gazelle, mais aussi Puma et Super Puma avant de créer sa société. Ses carnets de vol affichent aujourd'hui 31 000 heures de vol. « Par tous les temps et dans toutes les configurations » précise-t-il.

SEYCHELLES

QUAND LA MAGIE S'INVITE AU PARADIS

Avec cinq H120 et un H145, Zil Air apporte depuis dix ans une touche de glamour aux vacanciers des Seychelles. Retour sur dix années paradisiaques pour le tour-opérateur.

Article : Heather Couthaud – Photos : Zil Air



Situées dans l'océan Indien, au large des côtes de l'Afrique orientale, les Seychelles se distinguent par leurs eaux turquoise et leurs plages de sable blanc. Sur le littoral s'égrènent des stations balnéaires qui enchantent leurs visiteurs avec des piscines à débordement, des croisières au coucher de soleil et tout le luxe imaginable. L'endroit rêvé pour les jeunes mariés qui veulent être traités comme des rois.

Perle de cet eldorado, la compagnie Zil Air, seul opérateur d'hélicoptères de l'archipel, est très sollicitée pour transférer les visiteurs de l'aéroport international de Mahé vers l'une des 115 îles du pays. Cette année, Zil Air célèbre le dixième anniversaire de ses activités commerciales – une réussite due, selon Francis Savy, directeur général de l'entreprise, à son approche axée sur le service et à sa flotte d'hélicoptères.

UN PRODUIT AXÉ SUR LE SERVICE

« Issus de l'industrie hôtelière, nous apportons une nouvelle dimension à ce secteur », explique Francis Savy.

« De plus, nous avons opté pour un appareil vraiment utile. L'Airbus H120 est un excellent produit qui nous permet de satisfaire les besoins du marché. »

Le H120 constitue en effet l'épine dorsale des activités de Zil Air depuis sa création. L'entreprise transportait alors personnel et consultants sur les sites de développement hôteliers à bord de son premier hélicoptère. Aujourd'hui, l'opérateur dispose d'une flotte comprenant cinq H120

« Nous mettons tout en œuvre pour nous maintenir à un taux de zéro accident, mais la qualité du produit contribue aussi à ce haut niveau de sécurité »

Francis Savy, directeur général de Zil Air



2



3

ZIL AIR

Création : 2009

Base : Mahé, Seychelles
(Aéroport international
des Seychelles)

Flotte : 5 H120, 1 H145,
plus deux voilures fixes

Activités : transferts,
vols touristiques, service
de limousines aériennes
aux Seychelles

**Heures de vol
annuelles :** 3 500

Plus d'information



4

1 : Les Seychelles, le pays des eaux turquoise et des plages de sable blanc.
2 : Zil Air doit son succès à son approche orientée services et à sa flotte d'hélicoptères.
3 : Zil Air exploite un H145 et 5 H120.
4 : L'archipel des Seychelles compte 115 îles.

et un H145 bimoteur. Offrant une capacité plus grande, cet appareil de plus gros tonnage effectue un spectre de missions différent, mais toujours axé sur le service. Cet aspect est essentiel sur un marché composé de clients VIP, de vacanciers et de jeunes mariés en lune de miel.

Pour assurer constamment la conformité de ses appareils aux exigences de l'EASA, Zil Air a créé son propre service de maintenance et réparation (MRO) qui compte de nombreux collaborateurs bien formés. C'est ce qui lui a permis d'établir un record de vols sans accident. « Nous mettons tout en œuvre pour préserver cette situation, mais la qualité du produit contribue aussi à ce haut niveau de sécurité », explique Francis Savy.

L'entreprise joue également un rôle important au niveau de l'économie locale, qui repose essentiellement sur le tourisme. En mars 2019, le premier pilote seychellois a intégré le programme de formation mis en place par Zil Air, rejoignant ainsi une équipe d'une douzaine de pilotes, tandis que près de 65 % du personnel support est originaire du pays. Si les vols affrétés sont la principale activité de Zil Air, ses hélicoptères participent également aux missions de recherche et sauvetage, et d'évacuation sanitaire dans la région, et assistent les garde-côtes et la police des Seychelles.

Zil Air dessert une multitude de destinations, telles que Praslin, La Digue, Cerf Island, Denis Island et Bird Island. Ses clients décrivent avec enthousiasme leurs voyages palpitants à bord de ses appareils. Soucieuse d'accompagner ses clients de leur arrivée à leur destination finale, l'entreprise enregistre des niveaux de satisfaction élevés dans les commentaires en ligne. « En général, les avis se résument à 'magique' et 'à recommander absolument' », affirme Francis Savy. « Mais évidemment, le paysage des Seychelles n'y est pas pour rien. Sa diversité est immense et l'hélicoptère est un bon moyen de le découvrir. »

EN OPÉRATION



LES BALÉARES ARRIVER À TEMPS

Article : Belén Morant – Photos : Eliance/Carlos Diaz



Plus de 16 millions de touristes se sont rendus aux îles Baléares l'année dernière. Beaucoup d'entre eux avaient envie de s'amuser sans avoir à en craindre les conséquences. Il s'agit d'une situation bien connue du SAMU 061, qui, avec ses deux H145, a transporté plus de 600 patients depuis le début de l'année⁽¹⁾.

« Entre mai et octobre, la population des îles Baléares grimpe en flèche. Au cours de cette période, nous avons réalisé de nombreux transferts suite à des d'accidents dus à des excès ou des imprudences de personnes venues en pensant seulement s'amuser », explique Carlos Diaz de Otazu, coordinateur des moyens aériens du SAMU 061 et également pilote de H145.

« Lorsque l'on reçoit un appel d'urgence ou une demande de transfert à la centrale de coordination du SAMU 061, le médecin régulateur et son équipe décident de la ressource à utiliser : une ambulance simple ou avec assistance cardio-respiratoire, ou bien un moyen aérien. Il faut garder à l'esprit que nous sommes sur un archipel, nous ne disposons pas de routes nous permettant d'atteindre toutes les destinations. Il y a de petites îles telles que Formentera où la présence de médecins spécialisés est limitée. La décision dépend de l'état du patient, mais notre temps moyen d'activation est

de 20 minutes après l'appel d'urgence. En règle générale, lorsque nous arrivons, le patient a déjà été pris en charge sur place, et l'équipe médicale du SAMU de l'hélicoptère, composée d'un médecin et d'un infirmier urgentistes, le stabilise avant son transfert vers le centre médical le plus approprié en fonction de sa pathologie. »

SAUVER UNE VIE

Cette configuration du H145 permet de transporter plusieurs blessés, voire d'accueillir à bord l'un des parents lorsque le patient est mineur. Une possibilité qui, dans les moments critiques, fait toute la différence : « Je me rappelle parfaitement du cas d'un accident à Formentera avec un enfant dans un état critique. Nous l'avons emmené à bord avec son père jusqu'au service de pédiatrie de l'hôpital de Son Espasses de Palma. Sa mère, bouleversée, n'a pas pu venir. Les services de pédiatrie nous attendaient déjà à l'héliport

« Je suis commandant depuis 20 ans, et je peux affirmer que le H145 est le meilleur hélicoptère pour les services HEMS que j'ai piloté jusqu'à présent. »

de l'hôpital, prêts à intervenir. Nous avons effectué ce transfert en un temps record, sans perdre une seconde, grâce à une coordination impeccable. Nous sommes arrivés à temps. Seul un hélicoptère pouvait le permettre.

« Autre exemple, un accident de moto au cours duquel un homme de 22 ans avait été amputé d'un bras. Le patient a été transféré avec son bras, qui a pu être greffé avec succès. C'était une grande fierté pour toutes les personnes qui sont intervenues ».

EXPERT EN SERVICE MÉDICAL D'URGENCE (EMS)

« Nous espérons finir l'année avec environ 800 heures de vol entre la base d'Ibiza et Palma de Majorque, avec les deux H145. Le plus gros avantage de ces hélicoptères est l'excellent rapport poids/puissance qu'ils offrent, répondant aux exigences de la classe Performances 1, avec des températures moyennes en été de 35 degrés, et volant au niveau de la mer », explique le commandant.

« Par ailleurs, l'avionique du H145 est spectaculaire : la présentation de ses écrans, des paramètres de vol et de la navigation nous offre la possibilité d'associer des systèmes tels que l'ACAS (Airborne Alert and Collision Avoidance System), le HTWAS (Helicopter Terrain Awareness and Warning System), le Weather Radar. Le FMS Garmin GTN 750 est très intuitif avec sa présentation sous forme de traceur, le pilote automatique quatre axes... Tous ces équipements avioniques offrent une grande sécurité pour les missions complexes, avec des données actualisées en permanence.

(1) Incluant les accidents et les transferts entre hôpitaux, sachant que l'hôpital de référence aux îles Baléares se trouve à Palma de Majorque.

1 : L'équipe travaille avec une autonomie de 2 heures et demie, ce qui lui permet de transporter les patients jusqu'à la péninsule si la situation l'exige.

2 : En version secours la cabine du H145 permet de transporter deux civières, bien que le SAMU 061 l'utilise avec une seule pour laisser plus de place au patient.



CARLOS DIAZ DE OTAZU

Carlos Diaz de Otazu est pilote d'hélicoptère depuis 2003 : il a piloté plus de 10 modèles d'hélicoptères différents dans le cadre de différents types de missions. Il pilote le H145 à plein temps depuis 2018, avec à son actif au total plus de 5 500 heures de vol. Il travaille pour l'entreprise Eliance comme coordinateur du SAMU 061 des îles Baléares, incluant Majorque, Minorque, Ibiza et Formentera. Ce qui lui plaît le plus dans les missions HEMS, c'est la satisfaction que ressent toute l'équipe lorsque l'objectif de la mission est atteint, c'est-à-dire lorsque le patient ou la personne accidentée a reçu une assistance et a été transféré(e) et qu'il/elle est arrivé(e) au centre hospitalier dans les meilleures conditions possibles.



UNE AIDE VENUE DU CIEL

Dans les villes, en montagne ou en forêt, la lutte aérienne contre les incendies repose sur quelques hélicoptères spécialisés, capables d'accomplir à peu près toutes les tâches, du transport d'équipage au largage d'eau.

Article : Heather Couthaud – Illustration : Beatriz Santacruz



H125

Suffisamment économique pour former une flotte de plusieurs appareils, le H125 constitue la base des services aériens de lutte contre les incendies. Souvent utilisé comme aéronef de commandement et de contrôle, surveillant certaines constructions depuis les airs, il est généralement équipé d'une caméra infrarouge permettant de mesurer les points chauds. Pourtant, c'est lorsqu'il opère en équipe des largages d'eau ciblés qu'il est particulièrement efficace.

H145

Le H145 effectue des vols de commandement et de contrôle en cas de feux de forêt. Survolant la zone, il dirige les mouvements des forces terrestres et aériennes. Lorsque la situation est sous contrôle, il intervient à nouveau pour amener les équipages dans des zones où le feu est plus ou moins maîtrisé, pour creuser des tranchées afin d'éviter de nouveaux départs de feu. Capable d'effectuer des missions variées, le H145 bimoteur est le complément idéal des avions bombardiers d'eau de plus grande capacité.





H225

Pistolet à eau. Canon aérien. Peu importe le nom qui lui est donné, le seul dispositif capable d'éteindre les incendies d'immeubles à plusieurs étages grâce à un réservoir de 2 300 litres est installé sur le H225. En cas d'incendie urbain, il intervient seul ou aux côtés d'hélicoptères plus petits pour transporter davantage d'eau ou de brigades sur le terrain. En cas de feu de forêt, il est équipé d'un Bambi Bucket pour des largages ciblés.

H215

Le H215 d'Airbus Helicopters offre une capacité d'emport plus élevée avec un Bambi Bucket capable de larguer 4 000 litres d'eau en un seul passage. Parfaitement adapté à la lutte contre les feux de forêt, dans les plaines comme en montagne, ainsi que lors d'incendies urbains exigeant d'importants largages d'eau, le H215 est intervenu dans le monde entier (voir page 14).



AIRBUS HELICOPTERS OUVRE LA VOIE À L'HYBRIDATION

Les premiers essais en vol d'un monomoteur équipé d'une motorisation de secours électrique, sont prévus en 2020. Des gains appréciables sont attendus dans des domaines aussi divers que la sécurité, l'empreinte environnementale et les performances. Voici pourquoi et comment.

Article : Alexandre Marchand

1

RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES

Le rotor principal et le rotor anti-couple, sont les premières sources de bruit d'un hélicoptère dans la plupart des phases du vol (*voir encadré*). Une réduction du régime rotor entraîne mécaniquement celle du niveau sonore. Il serait alors tentant de chercher cette réduction à proximité du sol, quand la totalité de la puissance n'est pas requise et que les nuisances sur les populations survolées sont les plus fortes. Toutefois, l'inertie propre à une turbine ne permettrait pas une remontée assez rapide du régime en cas de panne moteur. Avantageusement, une source de puissance électrique d'appoint, serait en revanche capable de le faire. Elle permettrait aussi d'envisager des procédures de décollage et atterrissage à plus forte pente, avec également une réduction de l'empreinte sonore.

2



D'où provient le bruit de l'hélicoptère ?

Le rotor principal, le rotor anti-couple (RAC) et la turbine sont les trois principales sources de bruit d'un hélicoptère. Ces trois éléments jouent un rôle très différent en fonction des phases du vol. Pendant la phase d'approche, le rotor principal interagit avec son propre sillage, générant un bruit impulsif très gênant. Au décollage, ces interactions n'ont pas lieu et c'est alors la forte charge sur les rotors et la motorisation à pleine puissance qui génèrent le bruit. Pendant les phases de survol, les rotors et dans une moindre mesure la motorisation se partagent les torts...

Les processus de certification imposent de démontrer des niveaux de bruit inférieurs à la réglementation, mais l'acceptation de l'hélicoptère par la société nécessite d'aller plus loin. Dans la recherche d'une réduction toujours plus poussée des nuisances sonores, Airbus Helicopters se démarque aujourd'hui de la concurrence par sa maîtrise de trois leviers essentiels :

- L'automatisation des lois de contrôle du régime rotor, avec la recherche d'une réduction à proximité du sol et dans les phases les plus sensibles.
- Le Fenestron, qui ne cesse d'évoluer et joue un rôle crucial dans la réduction du bruit du rotor anti-couple.
- L'optimisation des formes des pales pour réduire la génération du bruit et en particulier les phénomènes d'interactions avec le sillage du rotor principal.

ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ

La solution électrique fera appel à un moteur de 100 kW et une batterie lithium-ion. Connecté à la boîte de transmission principale, le moteur électrique serait capable de maintenir le rotor en fonctionnement pendant une trentaine de secondes. Le travail conduit en 2011 sur un Ecureuil AS350 avait montré tout l'intérêt de cette source d'énergie d'appoint en cas de panne de la turbine. La motorisation électrique permettrait de faciliter la manœuvre d'autorotation en laissant plus de temps au pilote pour réagir et en fournissant un surcroît de puissance dans les dernières secondes de la descente. De quoi par exemple envisager les survols de zone urbaine de façon plus sereine.

AUGMENTER LA CHARGE UTILE

Si les essais conduits en 2011 ont montré toute la justesse du principe d'une motorisation d'appoint, ils ont en revanche buté sur la masse de la batterie, incompatible avec une utilisation commerciale. Mais en huit ans la densité énergétique et la puissance des batteries ont été grandement améliorées. Le surcroît de puissance disponible via l'hybridation va en outre permettre d'augmenter la masse au décollage de l'hélicoptère à iso conditions. Une augmentation de 170 kg de la charge utile est attendue, ce qui laisserait, une fois déduite la masse du système électrique de secours (85 kg), 85 kg de gagnés.

3



« Le plus beau dans ce travail, c'est qu'il associe le plaisir de voler à des tâches très gratifiantes. J'ai l'impression d'aider quelqu'un qui en a besoin à ce moment précis. »

« Il est important que les opérateurs d'hélicoptères encouragent le recrutement des femmes et soutiennent leur évolution de carrière. »

« Nous devons nous battre pour réaliser nos rêves et oublier les vieux clichés qui ne voient les femmes qu'à la maison dans un rôle traditionnel. »



© L. Amdal

© Bertha Harris

© Eric Raz

1 Liss Amdal,**pilote de H145 et H135 en Norvège**

Je m'appelle Liss Amdal, j'ai 43 ans et je suis née en Norvège, où j'habite actuellement. J'ai rejoint Norwegian Air Ambulance en avril 2011.

Je me souviens très bien du jour où j'ai décidé de devenir pilote d'hélicoptère. Mon cousin et mon frère étaient tous deux pilotes. J'avais 13 ans quand mon cousin a atterri dans notre cour avec un hélicoptère. À l'époque je me suis dit : « Un jour, je ferai pareil ». Je ne pense pas que ce soit différent pour un homme ou pour une femme de devenir pilote. Le problème est avant tout culturel : beaucoup plus de femmes le feraient si la possibilité leur était donnée et si elles étaient encouragées à le faire.

Actuellement, je suis la seule femme pilote au sein de Norwegian Air Ambulance et je serais ravie d'avoir des collègues féminines. Sincèrement, je ne sais pas pourquoi elles sont si rares et j'espère qu'elles seront plus nombreuses à l'avenir.

2 Bertha Dankert Harris,**pilote de H175 au Danemark**

Je m'appelle Bertha Dankert Harris, j'ai 42 ans, je suis mariée et mère de deux enfants. Je suis Danoise, mais j'ai vécu et travaillé comme pilote à l'étranger pendant plus de 14 ans. L'année dernière, après plus de 11 ans et près de 5 000 heures aux commandes de l'EC155 aux Pays-Bas, je suis rentrée au Danemark et j'ai commencé à piloter

le H175 au sein de NHV Danemark.

Au début, j'avais souvent l'impression d'être continuellement observée parce que j'étais une femme dans un monde d'hommes, mais quand j'ai eu fait mes preuves dans mon travail, j'ai gagné le même respect que les autres.

Plus tard, quand j'ai été promue capitaine, puis capitaine instructrice alors que j'étais une jeune femme, j'ai essuyé les critiques de certains collègues. Ils considéraient que le rôle de capitaine leur revenait parce qu'ils étaient plus âgés ou avaient plus d'ancienneté, mais le fait est que j'avais réussi la formation et ils ont fini par l'accepter.

J'aime beaucoup mon travail. Je suis fascinée par le degré de sophistication des hélicoptères de nouvelle génération. La technologie est incroyable. Avec l'arrivée de l'automne, les conditions météorologiques sont moins clémentes en mer du Nord. Nous sommes confrontés à des vents violents, à des nuages bas, à une visibilité limitée et à l'obscurité. À cette période, notre rythme de travail s'accélère. Nous sommes constamment en alerte.

3 Jessica González,**pilote de H225M au Mexique**

Je m'appelle Jessica Gonzalez, j'ai 22 ans. Toute petite, je savais déjà que je voulais être pilote : voler aux commandes d'un aéronef me paraissait fascinant. J'ai finalement opté pour les hélicoptères, en raison de leur polyvalence, de leur capacité tactique et des nombreuses missions qu'ils accomplissent.

L'intégration de femmes dans l'armée de l'Air n'est pas uniquement enrichissante pour elles, mais aussi pour les hommes qui apprennent à collaborer avec des collègues féminines et à leur faire confiance. Cela exige une certaine adaptation, mais tout le monde en tire profit, pas seulement les femmes. En fait, le ministère mexicain de la Défense soutient la promotion et la bonne intégration des femmes depuis 2007, ce qui très apprécié. J'ai des collègues formidables qui ont des enfants et doivent jongler en permanence avec les deux facettes de leur vie. Nous sommes actuellement 15 femmes pilotes au sein de l'armée de l'Air, et même s'il reste du chemin à parcourir, il n'est pas question de revenir en arrière.

Une femme pilote ?... Et alors ?

Trois pilotes dans trois pays évoquent leur expérience de femme dans un univers masculin.

[Lire les histoires complètes sur Rotor On line](#)



Naissance d'Airbus Helicopters Italia

L'acquisition du distributeur et partenaire Aersud Elicotteri a débouché sur la création d'un nouveau Customer Center et consolide la présence d'Airbus Helicopters en Italie.

Article : Alexandre Marchand
Photos : Airbus Helicopters Italia

Avec plus de 90 clients et 250 appareils en service, l'Italie représente le cinquième marché d'Europe pour Airbus Helicopters. Le mérite en revient pour une bonne part à la société Aersud Elicotteri, qui a joué un rôle essentiel dans le développement de l'empreinte d'Airbus dans le pays. Au fil d'une collaboration de plus de 50 ans, le distributeur s'est mué en véritable partenaire, se faisant un relais de premier ordre auprès des opérateurs pour leur offrir le meilleur support.

C'est pour prolonger cette relation d'exception et assurer la présence à long terme d'Airbus Helicopters dans la péninsule italienne qu'Aersud Elicotteri et sa filiale Helicopter Italia rejoignent aujourd'hui le réseau mondial des Customer Centers.



« La création d'Airbus Helicopters Italia me rend optimiste et motivé. L'Italie est un pays où je me sens chez moi, en raison de mes origines bien sûr, mais aussi parce que j'aime beaucoup ses habitants, sa culture, son histoire et évidemment... sa cuisine ! »

La structure des sociétés italiennes ne va toutefois pas changer : Airbus Helicopters Italia, une quinzaine d'employés, continuera à gérer la représentation commerciale. La filiale Helicopters Italia, service center agréé de 35 employés dont la raison sociale restera inchangée, gardera quant à elle la haute main sur les opérations de MRO (Maintenance Repair & Overhaul), avec des compétences sur les gammes H125, H135, H145 et Dauphin.

UN DÉFI

Cette nouvelle organisation doit permettre à Airbus Helicopters de consolider sa position de challenger, avec 32% du parc installé⁽¹⁾, dans un pays qui reste avant tout le pré carré de son principal concurrent européen. Et ceci dans un contexte économique compliqué : après un point bas atteint en 2012, le marché italien reprend progressivement des couleurs, tiré par le travail aérien (particulièrement dans les Alpes) et les services médicaux d'urgence. Il reviendra au nouveau Customer Center de consolider cette situation tout en soignant toujours plus le niveau de satisfaction client. La préparation de l'avenir passera également par le développement de la gamme en direction de l'aviation d'affaires, avec un atout maître dans la manche du nouveau Customer Center : le H160 qui débute sa carrière commerciale, en Italie comme ailleurs.

(1) 60 % du marché civil, 37 % du marché HEMS, 100 % du marché travail aérien.

« C'est une nation qui a toujours su apprécier les produits de qualité, les mécaniques irréprochables et les technologies de pointe. Des exigences qui s'appliquent aux hélicoptères : or, nous avons les produits qui les réunissent. »

Alexandre Ceccacci,
Directeur d'Airbus Helicopters Italia



« Dans le domaine du secours médical d'urgence hélicoptéré (HEMS), très dynamique en Italie, nous proposons une solution inégalée, le H145, référence sur ce marché. D'autre part, le H125 nous assure une excellente position sur le marché national du travail aérien et Utility, tout aussi robustes. Enfin, nous souhaitons nous imposer sur le marché de l'aviation d'affaires qui offre de bonnes perspectives d'expansion. Pour toutes ces raisons, je sais que nous pouvons réaliser de belles performances dans ce pays, et j'entends bien le démontrer. »



Alexandre Ceccacci

a débuté sa carrière chez Eurocopter en 1998 comme directeur des ventes de la filiale au Mexique. Après quelques années passées au sein du Customer Service Europe, où il avait déjà collaboré étroitement avec l'Italie, il a été nommé directeur commercial de la filiale mexicaine, puis directeur général de la filiale chilienne. Avant d'accepter le défi de prendre les commandes d'Airbus Helicopters Italia, il assurait la fonction Support pour toute l'Amérique latine depuis la France.

CERTAINES TÂCHES DIFFICILES NÉCESSITENT UN PETIT COUP DE POUCE VENANT DU CIEL.



FLY
WE MAKE IT

Reconnu mondialement pour sa capacité à effectuer des missions dans les conditions et environnements les plus extrêmes, le H125 est un hélicoptère robuste et fiable. Le H125 est conçu pour accomplir des travaux aériens les plus extraordinaires. De la mission quotidienne à la mission la plus singulière, qu'il s'agisse d'inspecter les lignes électriques, de lutter contre les incendies ou de réaliser des opérations de grutage en montagne, le H125 s'occupe de vous.

Fiabilité. We make it fly.*

*Nous faisons voler.