



Organisation interne de l'UFH

Avec une édition du rassemblement "[L'Hélico](#)" de Cholet le dernier week-end de mai prochain, puis l'organisation du salon [European Rotors](#) fin novembre à Lyon, l'agenda de l'année 2026 s'annonce particulièrement riche pour l'Union Française de l'Hélicoptère. Pour renforcer ses moyens d'actions, nous avons le plaisir d'annoncer [l'arrivée d'Alexandre Marchis](#) qui contribuera aux travaux du comité directeur de l'association en qualité de chargé de mission dans le cadre d'un contrat de bénévolat.

IMPORTANT :

Veuillez noter que l'adresse info@ufh.fr lui est désormais attribuée pour tous ses échanges en relation avec l'association. L'adresse contact@ufh.fr reste celle à utiliser pour communiquer avec l'Union française de l'Hélicoptère et contacter son délégué général.

Sécurité des vols

Les bureaux d'analyse français ont clos l'année 2025 en publiant les deux rapports suivants :

1)

[Accident matériel survenu à un Robinson R44](#) aux mains d'un pilote privé en fin de translation vers sa station d'avitaillement. Si l'appareil est parti en lacet non volontaire, il n'est pas certain que cet événement soit à classer parmi les cas "[unanticipated yaw phenomena](#)", souvent décrits à tort ou à raison comme une [perte d'efficacité du rotor anti-couple](#). On relève en effet que c'est au moment du contact final avec le sol, de sorte que la manœuvre pourrait résulter de la séquence de toucher des patins ou par un rebond.

2)

Le BEA-é a mis en ligne [le rapport d'analyse détaillée d'un accident](#) survenu au roulage sur le site de Sabena Technics à Marignane lors d'essais conduits dans le cadre d'une opération de maintenance sur un SA 330 Puma du ministère des Armées. Le compte-rendu détaille les circonstances qui ont abouti à la collision d'une pale du rotor principal avec le bardage d'un hangar lors du roulage de retour vers le parking suite à l'interruption d'un vol d'essai.

Les conditions dans lesquelles cette opération était organisée sont relevées parmi les facteurs contributifs possibles. La conduite de cet appareil d'état attribué à l'Armée de l'Air et de l'Espace avait en effet été confiée à un pilote civil auto-entrepreneur, contracté par l'entreprise privée à laquelle l'entretien de l'appareil était sous-traité.

En revenant sur [l'analyse d'un incident survenu en 2020](#) à un hélicoptère lourd en mission offshore, le site Skybray propose une intéressante réflexion sur la prise de décision face au déclenchement d'une alarme incendie moteur au cours d'un transit maritime. Doit-on poursuivre le vol, retourner à la base ou exécuter un amerrissage d'urgence? La décision est difficile à prendre, surtout si, une fois les procédures de gestion de l'incendie exécutées, le doute s'installe sur la réalité du problème et la possibilité d'une fausse alarme provoquée par la défaillance du système de détection incendie.