



Former les futurs talents

Parmi les membres les plus actifs de l'UFH, il y a des structures qui occupent une place un peu à part. Ce ne sont ni des opérateurs, ni des industriels, mais leur activité n'est pas moins primordiale pour le secteur de la voilure tournante. C'est le cas de [l'IPSA](#), qui est aujourd'hui l'un des acteurs majeurs de la formation des futurs ingénieurs aéronautiques. Parmi les enseignants de cette école, Alexandre Marchis est chargé entre autres des questions relatives au vol vertical. Il a livré une description de la situation actuelle du secteur et de ses perspectives d'évolution en répondant pendant près d'une heure aux questions de la directrice de l'IPSA, dans [un podcast publié jeudi dernier](#) sur la chaîne Youtube de l'école.

Il en a profité pour présenter l'UFH au sein de laquelle il est actif en tant que bénévole au service de la préparation des deux événements majeurs qui vont se dérouler en France cette année, le rassemblement Cholet [L'Hélico 2026](#), et le [salon European Rotors](#).

Sécurité des vols

Le NTSB a remis [un rapport sur la collision en vol du 29 janvier 2025](#) entre un avion de ligne civil et un hélicoptère militaire dans le circuit d'approche de l'aéroport national Ronald Reagan de Washington (KDCA). Il fait ressortir des lacunes dans la définition des trajectoires et dans leur surveillance par le contrôle aérien, associé à une confiance excessive dans la séparation visuelle. Les facteurs contributifs, font état du manque de précision de l'équipage de l'hélicoptère concernant la tenue d'altitude, de la charge de travail et la perte de conscience situationnelle d'un contrôleur aérien, des informations de trafic insuffisantes et des lacunes dans la formation à l'utilisation de l'altimètre au sein de l'armée américaine.

Le BEA-É a rendu le rapport de l'accident matériel au cours duquel l'équipage d'un hélicoptère AS 350 B2 de la Gendarmerie Nationale a exécuté une autorotation au-dessus de l'eau dans la partie sud-ouest du lagon de la Nouvelle Calédonie en octobre 2024.

Les investigations ont montré que l'écrou d'accouplement du tuyau de prise de pression (P2) du régulateur de débit carburant s'était dévissé au niveau du générateur de gaz de la turbine, entraînant la mise au ralenti de celle-ci.

Identifiant la situation comme une panne moteur, l'équipage a exécuté une autorotation et un amerrissage sur flottabilité de secours gonflée.

Le rapport détaille les circonstances qui ont pu conduire au serrage insuffisant de l'écrou, et les difficultés à contrôler la bonne exécution de son montage. Il souligne la difficulté d'analyser correctement une panne sous la pression d'une défaillance constatée à basse altitude au-dessus de l'eau. En effet, en cas de panne du régulateur de débit, l'équipage a la faculté de prendre manuellement le contrôle de la puissance de la turbine.

Le rapport complet peut être [consulté en ligne ici](#).

Du côté de l'industrie

Le gouvernement britannique [a annoncé en début de semaine](#), la décision de confier à Leonardo, la fabrication du futur hélicoptère moyen pour équiper ses armées. L'appareil appelé à succéder à la flotte vieillissante de Pumas mis en service en 1971, sera basé sur [l'AW149](#). Le contrat porte sur 23 exemplaires.

Pour beaucoup d'analystes, les attermolements et les délais de notification de la gestion de ce dossier qui ont fait renoncer les autres soumissionnaires, faisaient peser des risques sur l'avenir du site industriel de Yeovil.



Réglementation

Les consultations sont ouvertes pour l'étude d'impact (Best intervention Strategy) sur les dossiers suivants :

- La gestion du risque de collision aérienne,
- La fatigue des équipages
- Les défauts répétitifs.

Les commentaires sont attendus pour le 27 mars.

Par ailleurs, le mandat du groupe de travail sur la proportionnalité du règlement Part IS (Information Security) a été défini.

Vie de l'association

Le bureau directeur de l'EHA a approuvé la mouture initiale de sa stratégie de communication triennale et un programme de travail 2026-2028. Celle-ci sera axée sur des thèmes cohérents avec la stratégie de l'EASA pour assurer la bonne prise en compte des besoins spécifiques du secteur hélicoptère sur la promotion de la réduction des contraintes réglementaires, l'amélioration des données de sécurité et les risques de collision aérienne liés au trafic des drones.

Les détails et les liens disponibles sont présentés par [la lettre hebdomadaire de l'EHA, en ligne ici](#).