



Sécurité des vols

l'EASA a mis en ligne [un rappel sur les précautions à prendre](#) pour la remise en vol après la pause hivernale. Il s'adresse bien sûr principalement aux secteurs qui ont une activité réduite en hiver telles que l'école abinitale et les vols privés.

Pour ce faire, la publication se base sur les recommandations qui avaient été émises à la fin de la crise sanitaire de la COVID 19.

Transport Canada a publié le rapport final d'un accident survenu à l'occasion d'une séance d'entraînement à l'autorotation, au cours de laquelle l'hélicoptère est entré en vortex à basse hauteur. ([Les détails ici en français](#))

Quelques faits saillants à Atlanta

Bien que la plupart des lecteurs de la synthèse UFH soient très au fait des annonces faites à Atlanta il y a 10 jours, nous leur proposons un résumé des points les plus saillants de l'édition 2026 du salon Verticon.

Concernant l'industrie française, on retiendra l'annonce de la collaboration entre Guimbal, Safran et Airbus Helicopters pour proposer [une version à 5 places du Cabri](#), équipée d'une turbine Arrius.

Safran HE a présenté son modèle de turbogénérateur embarqué baptisé TG600, à même d'engager le transport aérien de proximité vers une propulsion hybride. Son architecture fait appel à une turbine Arrano qui entraîne deux alternateurs capables de produire en continu 600 kW. Il pourra être utilisé comme source unique d'énergie, ou associé à des batteries selon les différentes configurations hybrides possibles. Les projets auxquels il est associé sont [pour l'instant des avions VTOL classiques](#). Mais ce modèle de production d'énergie semble une option à évaluer pour permettre l'essor de la nouvelle mobilité verticale multi rotors en attendant que la technologie des batteries offre des performances "tout électrique" qui soient compatibles avec un concept opérationnel réaliste.

MD Helicopters a dévoilé une Énième évolution du vénérable OH-6 Cayuse (Hughes 500 dans le civil). [Baptisé MD 564](#), l'appareil reprend le design de la cellule du MD 530. Les vraies nouveautés sont ses rotors. L'anticouple adopte la configuration 2x2 pales et le rotor principal rompt avec la tradition avec 6 pales complètement articulées. Il est équipé d'une turbine RR 250 C-47 de 675 cv.

Quant à Robinson, ce n'est pas la nouvelle présentation de la maquette de son projet R88 qui aura le plus capté l'attention des visiteurs, mais les versions drones des R44 et R66 proposées par le constructeur.

Le premier est présenté comme un outil de travail aérien et le second comme un transport de fret. [Les missions possibles sont présentées ici](#), et RHC annonce avoir des clients de référence. Reste que l'attractivité concrète est un peu difficile à évaluer pour l'instant, au moins pour le domaine civil. En effet, la mise en œuvre telle qu'elle a été présentée reste probablement au moins aussi lourde et peut-être plus contraignante que celle des appareils pilotés. Elle nécessite par exemple [la mise en place d'une camionnette sur zone](#) pour abriter le télépilote, un mécanicien et leur matériel.



Si vous n'avez pas encore lu la dernière newsletter de l'EHA, [vous pouvez la consulter directement ici](#). Il y est beaucoup question de fardeau administratif et de proportionnalité des contraintes réglementaires.