



AVIATION GÉNÉRALE

Etude sur la construction d'un dispositif de formation

Synthèse de la partie « état des lieux »

Un risque de perte de capacité de maintenance est possible pour les ateliers de l'aviation générale en raison des constats suivants :

Il n'existe pas d'offre de formation initiale en France pour les mécaniciens d'hélicoptères moteurs à piston B1.4,

Il manque certaines formations aux qualifications de type d'aéronefs sur le territoire national et parfois même en Europe,

Le vieillissement de la population, titulaires des licences B1.2, laisse présager un volume important de départ et donc de renouvellement dans les 5 ans à venir,

Une pénurie de personnels titulaire de la licence B1.3 commence à se faire sentir dans les ateliers de maintenance d'hélicoptères.

Les titulaires de la licence B2 s'orientent vers l'aviation commerciale, créant une pénurie de cette catégorie de personnel pour l'aviation générale.

L'offre de formation initiale qui donne l'accès au métier de mécanicien d'aéronefs reconnu au niveau de l'Europe, et qui permet d'être titulaire de la licence de maintenance d'aéronefs est globalement suffisamment dimensionnée par rapport au besoin de la profession, sauf pour la spécialité mécanicien d'hélicoptère moteur à piston.

L'offre de formation aux qualifications de type d'aéronefs est, quant à elle, insuffisante en regard de la diversité du type d'aéronefs entretenus sur le territoire français. Certaines qualifications de types d'aéronefs obtenues par des mécaniciens sous couvert de la loi du grand père ne pourront pas être obtenues par les nouveaux mécaniciens, sauf à se former à l'étranger (Europe, USA) avec la problématique de la compréhension de la langue anglaise, majoritairement utilisée.

L'impact réel de la complexification des conditions réglementaires européennes de formation vont commencer à se faire sentir dans les 5 ans qui viennent, quand les mécaniciens titulaires de la licence B1.2 et des qualifications de type obtenues par la loi du grand père vont commencer à partir en retraite.

Les ateliers qui entretiennent des hélicoptères ont du mal à recruter des personnels titulaires de la licence B1.3 pour deux raisons principales : le flux de sortie des écoles est absorbé par le constructeur Airbus Hélicoptère et la filière des militaires, qui pourvoyait l'essentiel des besoins jusqu'à ce jour, ne fonctionne plus, l'armée conservant le plus possible ses spécialistes.

La pénurie de mécaniciens détenant la licence B2 est consécutive au niveau de formation de celle-ci, qui correspond à la maintenance des avions de transport public plus qu'à celle des avions non complexes. Une licence adaptée à cette technologie à l'identique de la licence B3 serait utile pour la profession.

Sommaire

Méthode

Périmètre de l'étude

Les ateliers de maintenance

Les aéronefs exploités en France

Les mécaniciens titulaires d'une licence de maintenance d'aéronef

Les qualifications de type d'aéronef

Les constats

Les ateliers de maintenance

Les mécaniciens

L'offre de formation

Les préconisations

Générales

Formation initiale

Formation aux qualifications de type

Méthode

La méthode utilisée pour cette étude est basée sur l'approche quantitative et qualitative. La base principale des données qui a été utilisée provient des enregistrements de l'autorité de surveillance des ateliers de maintenance. Le complément d'étude est réalisé à partir d'un questionnaire envoyé à chaque atelier sélectionné, et d'une enquête de terrain réalisé dans un échantillonnage représentatif de la profession.

Périmètre de l'étude

Les **ateliers de maintenance** détenant un agrément EASA Part M/F ou Part 145 et spécialisé pour la maintenance des aéronefs.

Les ateliers, retenus pour l'étude, entretiennent des aéronefs. (Sont exclus les ateliers entretenant uniquement des équipements ou des moteurs)

Ateliers retenus sur les 147 détenant cet agrément.

101 ateliers agréés Part M/F
Maintenance des avions d'une masse au décollage $\leq 5\,700$ Kg

54 ateliers agréés Part 145 :

Maintenance des avions d'une masse au décollage $> 5\,700$ Kg ou exploités en transport aérien commercial et/ou les hélicoptères multi moteurs

Ateliers retenus sur les 291 détenant cet agrément.

Les **aéronefs** exploités en France

Les aéronefs sont identifiés par le libellé du type dans les listes EASA¹. Un type peut représenter plusieurs variantes d'un même aéronef. Seuls les aéronefs immatriculés en F-XXXX font l'objet de l'étude. Cependant il a été tenu compte des types d'aéronefs qui sont inscrits dans les limitations sur l'agrément des ateliers, ces aéronefs peuvent provenir de différents pays de l'union européenne.

128 types d'avions exploités en Aviation Générale entretenus en France

52 types d'hélicoptères exploités en Aviation Générale entretenus en France

Le «type avion ou hélicoptère» correspond au libellé des qualifications de type portées sur les licences des mécaniciens

Les **mécaniciens** titulaires d'une licence

La population des mécaniciens retenus pour cette étude détiennent les licences de catégories B et C et sont redevable d'une qualification de type. Les titulaires de la licence de catégorie A non retenus, ne sont pas redevable d'une qualification de type. Les catégories et sous catégories concernées sont les suivantes : B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2, B3, C

Nombre de titulaires par catégories de licences.

(Nov. 2014)

5602 titulaires de la licence B1.1

1039 titulaires de la licence B1.2

696 titulaires de la licence B1.3

177 titulaires de la licence B1.4

2024 titulaires de la licence B2

309 titulaires de la licence B3

75 titulaires de la licence C

¹ Liste de référence EASA à la date de l'étude : NPA 2014-10

Les **qualifications de type** détenues par mécaniciens

Chaque mécanicien peut détenir plusieurs qualifications de type d'aéronefs. Ce nombre de qualifications est en rapport direct avec la variété de type d'aéronefs exploités. Dans les ateliers de l'aviation générale, ces qualifications de types, ont pour la plupart été délivrées simultanément avec la licence par la loi du grand père. Avant la mise en place des licences, la délivrance des privilèges pour réaliser des tâches ou signer une APRS pour les aéronefs non complexes était basées essentiellement sur l'expérience.

Nombre moyen de QT détenues :

B1.1	2
B1.2	10
B1.3	3,5
B1.4	1,5
B2	6
B3	3,2
C	non significatif

Nombre moyen de qualification de type détenus par les personnels titulaire d'une licence

Les constats

Les ateliers de maintenance

La capacité des ateliers de maintenance, en type d'avion traités, va au-delà des types avions exploités sous pavillon «F». Ce qui démontre que ces ateliers effectuent des travaux ou visites d'avions venant de l'étranger (Europe ou autre).

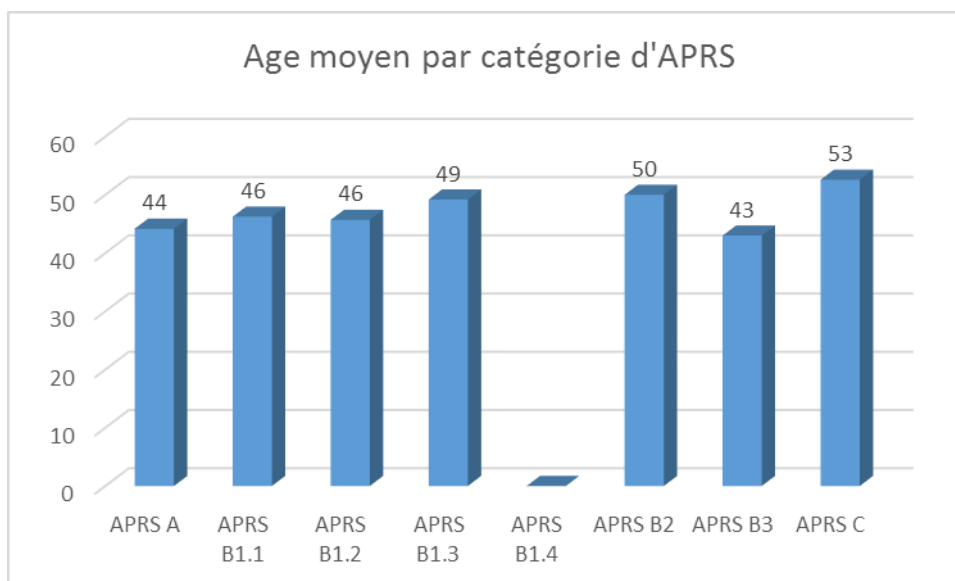
La plupart des ateliers agréés PART 145 sélectionnés pour l'étude assurent la maintenance d'avions de tous types (> 5,7t et < 5,7t). Les ateliers agréés PART M/F entretiennent majoritairement des aéronefs de moins de 2t et sont ainsi moins concernés par la problématique des qualifications de types.

Peu de questionnaires ont été retournés par les ateliers (10%). Les résultats sont à prendre avec précaution :

Le nombre total moyen de mécanicien par atelier est de 5 avec des écarts types allant de 1 à 9.

Le nombre moyen de mécaniciens détenant l'APRS par atelier est de 3 avec des écarts types allant de 1 à 7.

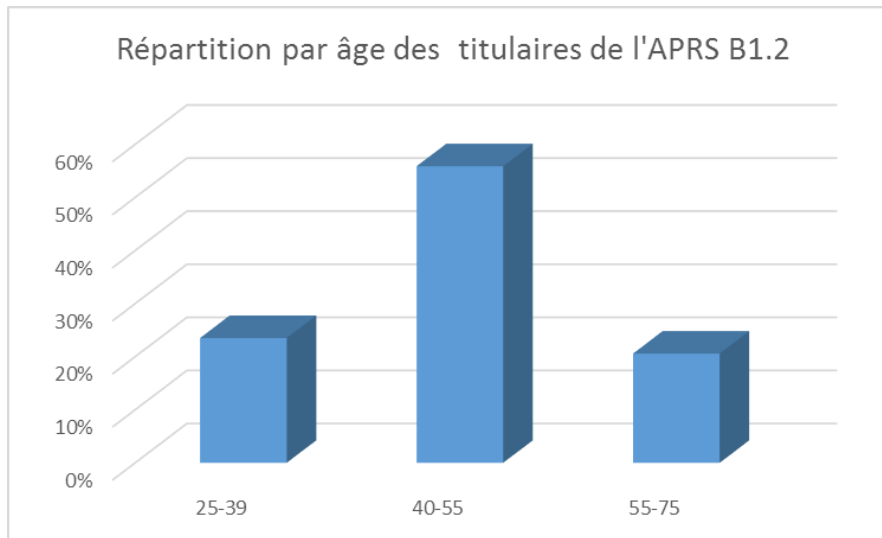
L'âge moyen des titulaires de l'APRS est illustré par le graphique ci-dessous. Les valeurs pour les catégories B1.3, B2 et C sont au-dessus de la moyenne et démontre un vieillissement de la population concernée. Les valeurs minimum et maximum varient entre 26 et 65 ans



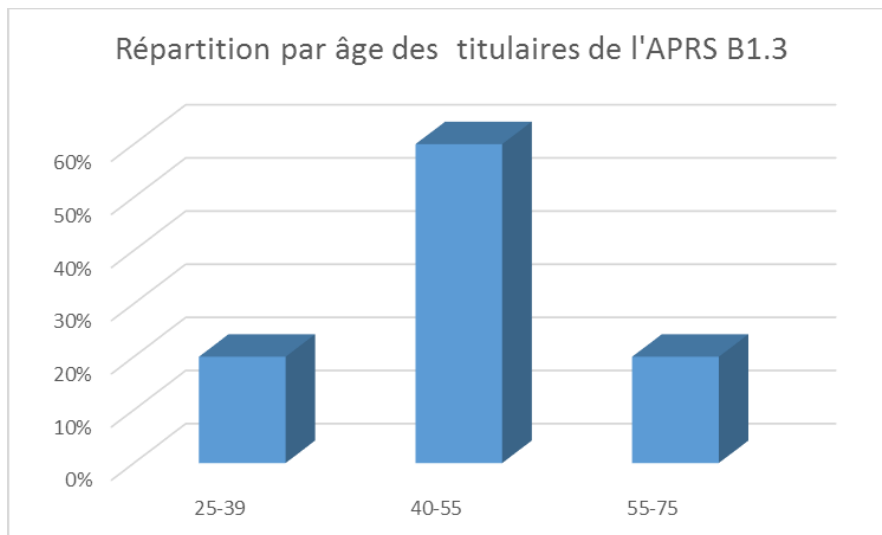
En exploitant ces données d'âge des titulaires d'APRS on peut supposer que la problématique du remplacement sera globale sur toutes les spécialités et débutera dans les 5 à venir. Les valeurs maximum relevées (65 ans) sont là pour rappeler que dans certains ateliers, les échéances de remplacement seront beaucoup plus courtes. Ce renouvellement est directement lié à la détention des qualifications de types d'aéronefs par les mécaniciens, dont l'atelier détient l'agrément.

Trois populations sont détaillées ci-dessous, si on rapproche ces histogrammes avec ceux des licences, les pyramides correspondent. On peut considérer que les pyramides des âges des licences est représentative de la situation pour une population donnée.

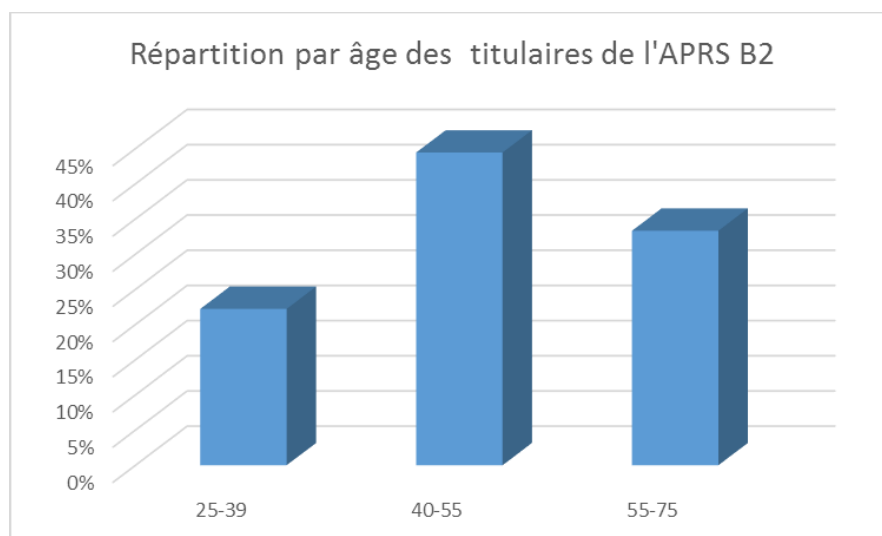
Mécaniciens avion moteur à piston :



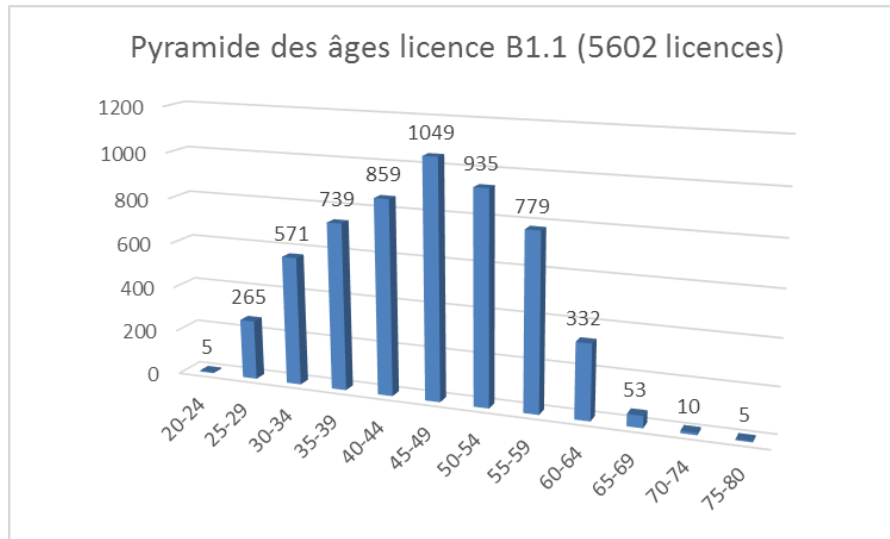
Mécaniciens hélicoptères moteur à turbine :



Mécaniciens avionique :

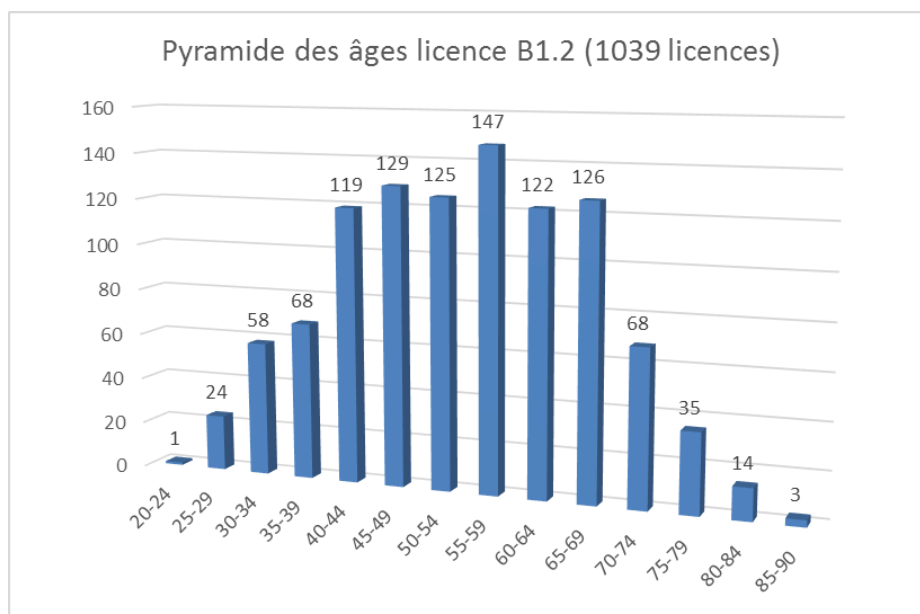



Les mécaniciens



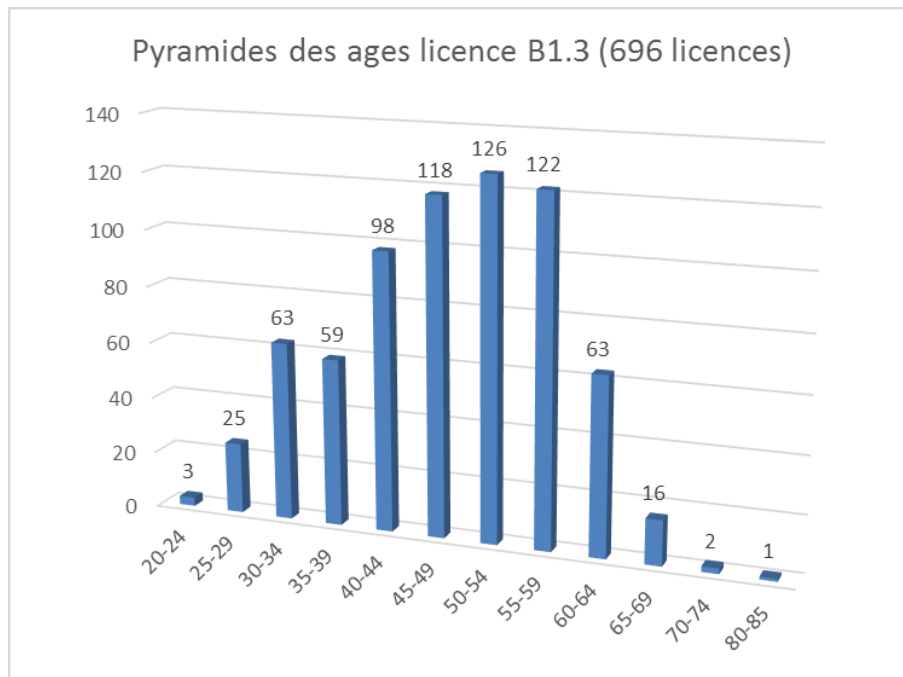
21 % des B1.1 ont plus de 55ans

15 organismes de formation délivrent la formation B1.1



 50 % des B1.2 ont plus de 55ans

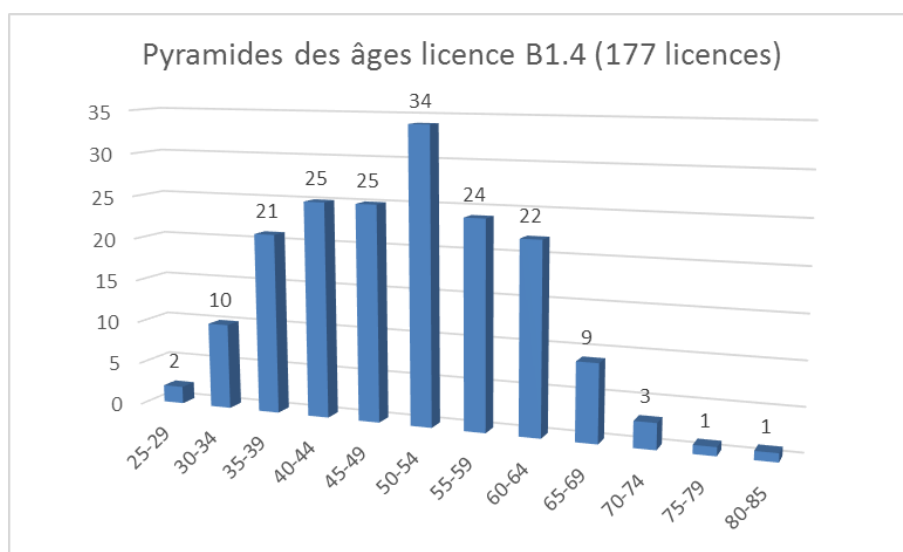
4 organismes de formation délivrent la formation B1.2



29 % des B1.3 ont plus de 55ans

⚠ Les licences ont été obtenues par la loi du Grand Père, les mécaniciens sont principalement d'origine militaire. Cette filière tend à se tarir, les militaires conservant leurs mécaniciens.

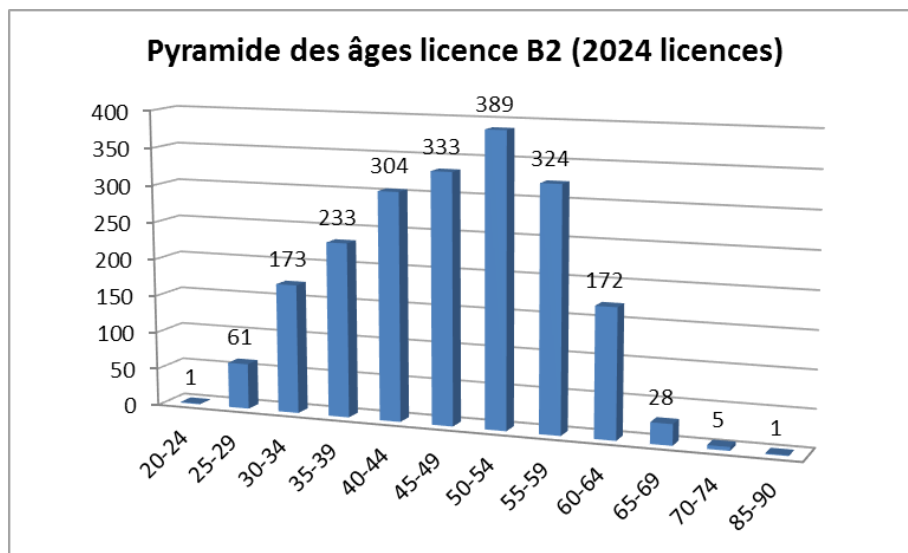
7 organismes de formation délivrent la formation B1.3. Les jeunes mécaniciens sont principalement absorbés par Airbus Hélicoptères.



34 % des B1.4 ont plus de 55ans

Toutes les licences ont été obtenues par la loi du Grand Père

⚠ Aucun organisme de formation ne délivre la formation B1.4



26 % des B2 ont plus de 55ans

9 organismes de formation délivrent la formation B2

⚠ La licence B2 étant applicable sur toutes les activités de maintenance dont l'aviation commerciale, les titulaires de cette licence s'orientent vers celle-ci, créant une pénurie dans les ateliers aviation générale

L'offre de formation

L'offre de formation comprend la formation initiale qui permet l'obtention de la licence de maintenance d'aéronefs et la formation continue qui permet l'accès aux qualifications de type.

En ce qui concerne l'offre de formation initiale, seule la formation sur hélicoptères moteur à piston B1.4 est inexistante. La loi du grand père a permis jusqu'à ce jour de couvrir les besoins d'un effectif très réduit sur le territoire national.

La formation B2 est commune à toutes les activités de maintenance, le contenu de cette formation n'est pas adapté aux avions légers, ayant une avionique plus simple. La formation sur l'avionique actuelle des aéronefs légers du type GARMIN ou équivalent n'est pas assurée.

Constituer une offre de formation aux qualifications de type en rapport du besoin des ateliers est plus complexe à réaliser en raison du nombre important de type d'aéronefs existants et des faibles volumes de personnes à former.

Qualification de types pour les licences B1.1 :

Les ateliers détiennent le « rating » de 128 types avion différents

93 % de ces types avions sont immatriculés en France

⚠ 27 % de ces types avions n'ont pas QT avion sur le territoire national

Ex : PA31T (Cheyenne) : 15 avions exploités en France

Cessna 401, 404, 411, 414, 421 : 18 avions exploités en France

Pour ces deux exemples, il existe une offre de formation en République Tchèque

Ex : PA46-500TP : aucune offre de formation en Europe

La seule offre de formation pour cet avion existe aux USA

Qualifications de type pour les licences B1.2 :

Les ateliers détiennent le « rating » de 48 types avion différents (5t7>MTOW >2tonnes)

87 % de ces types avions sont immatriculés en France

L'ensemble des qualifications de type sont disponible par les examens réalisés par les MTRE

Qualifications de type pour les licences B1.3 :

Les ateliers détiennent les « rating » de 52 types hélicoptères différents

83 % de ces types sont immatriculés en France

 **34 % de ces types hélicoptères n'ont pas QT avion sur le territoire national**

Ex : Agusta 109 : 14 hélicoptères exploités en France

La seule offre de formation pour Agusta est située en Italie

Ex : SA 365 C (Dauphin) : 8 hélicoptères exploités en France

 Aucune offre de formation

Qualifications de type pour les licences B1.4 :

Les ateliers détiennent les « rating » de 13 types hélicoptères différents

100 % de ces types immatriculés sont immatriculés en France


 **23 % de ces types hélicoptères n'ont pas QT avion sur le territoire national**

Ex : Enstrom F28 et 280


Les QT sont assurés par les examens des MTRE uniquement en B1

Qualifications de type pour les licences B2 :

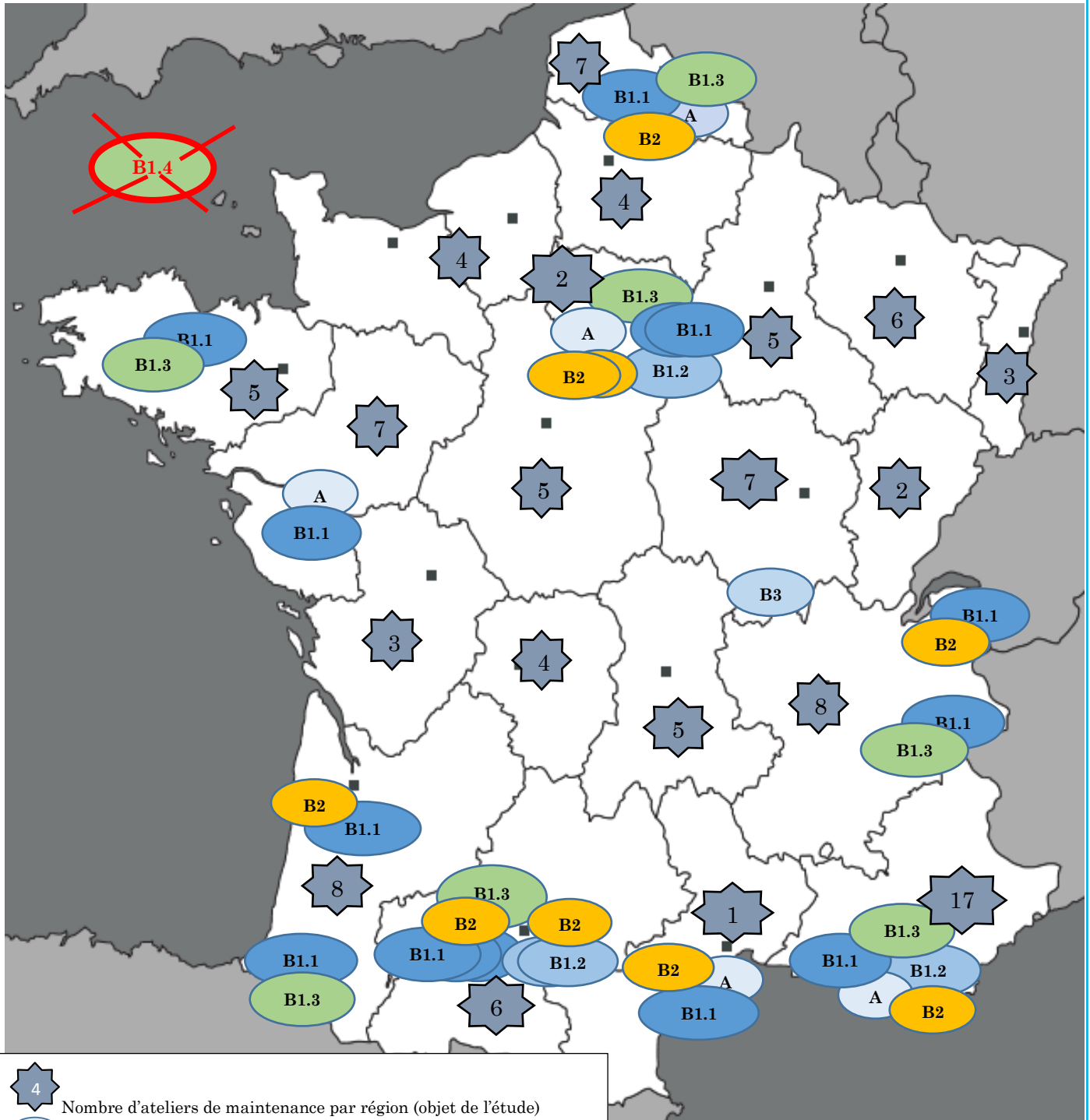
Sur les 128 types avions entretenus en France









 31% n'ont pas de QT avionique disponible en France sur le territoire national

Sur les 65 types d'hélicoptères entretenus en France

 48% n'ont pas de QT avionique disponible sur le territoire national

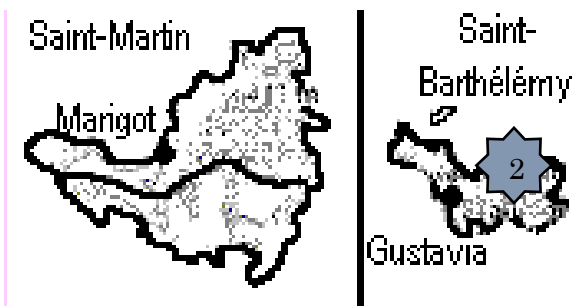
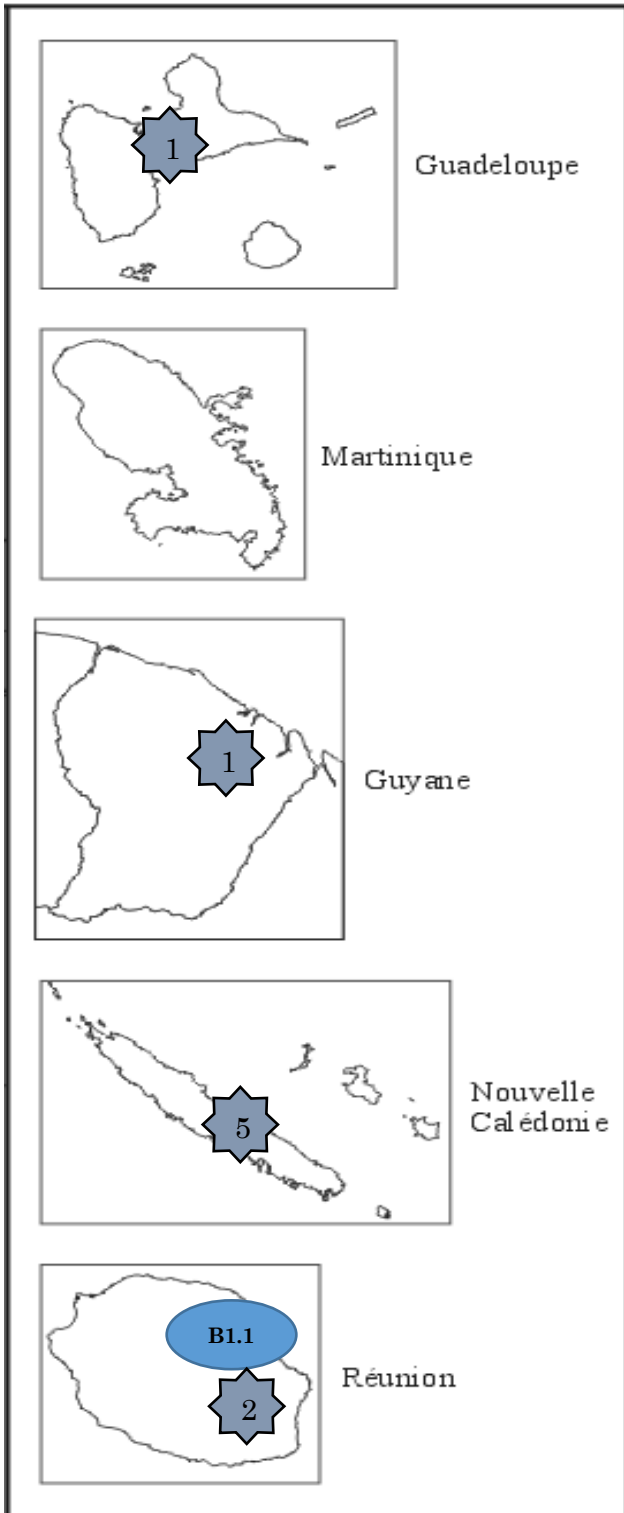
CARTE DE L'OFFRE DE FORMATION INITIALE ET DE LA LOCALISATION DES ATELIERS DE MAINTENANCE (en métropole et Dom Tom)



 Nombre d'ateliers de maintenance par région (objet de l'étude)
 Formation à la licence A1 avion moteur à turbine
 Formation à la licence B1.1 avion moteur à turbine
 Formation à la licence B1.2 avion moteur à piston
 Formation à la licence B1.3 hélicoptères à turbine
 Formation à la licence B1. 4 hélicoptères à moteur à piston
 Formation à la licence B2 Avionics
 Formation à la licence B3 Avions de moins de 2t à moteur à piston
 (Le nombre d'ovales correspond au nombre de formations disponibles)



Source carte de France : © histgeo.ac-aix-frseille.fr



Source carte de France : © histgeo.ac-aix-marseille.fr

Les préconisations

Le résultat de cette étude peut être traduit sous la forme de préconisations ou de recommandations suivantes :

Générales

La profession doit se mobiliser pour se faire connaître et faire la promotion de son activité afin d'assurer une capacité de recrutement pérenne des personnels de maintenance.

Suggérer à l'EASA de créer un catalogue européen des offres de formation pour les qualifications de type d'aéronef qui soit disponible sur le site internet.

Formation initiale

Prévoir une augmentation des flux d'apprenants en licence B1.2 dans les 5 ans et/ou augmenter le nombre d'organismes de formation (+1 ?)

Augmentation du flux de formation pour les licences B1.3, actuellement les sorties de formation sont absorbées principalement par le constructeur. Une pénurie de compétence se fait sentir actuellement dans les ateliers de maintenance.

Mise en place d'une offre pour la formation de base de mécaniciens hélicoptères moteur à piston (B1.4). En regard de la faible demande, un seul organisme en France doit suffire.

Créer une licence B2 L nationale pour traiter l'avionique des avions de moins de 2 tonnes (en équivalence à la B3)

Formation aux qualifications de type :

Une étude d'opportunité sur une offre de formation pour les aéronefs non couverts par des QT sera à lancer. (Voir la liste en annexe 1)

Des formations spécifiques doivent être développées sur les sujets suivants dans le but de pouvoir lever les limitations existantes:

Créer des cours de différence sur les moteurs et interfaces (pour un aéronef modifié avec des turbines par exemple et ayant gardé la même cellule et/ou les mêmes systèmes)

Créer un module équipement avionique de type Garmin ou équivalent

Créer un module pressurisation adapté aux systèmes des avions non complexes

Créer un module pilote automatique

Une étude sur la création de formation de type « génériques » avion (hélicoptères ?) de groupe constructeur ou de sous-groupe adossé à des modules de différences sur le moteur et les systèmes permettra de simplifier la liste des qualifications de type.

Exemple : QT générique PIPER + Module moteur à piston et interfaces
Module moteur turbine et interfaces
Module pressurisation
Module train rentrant
Module Garmin

ANNEXE 1

Liste des avions dont l'agrément est détenu par un ou plusieurs ateliers ne disposant pas d'une **qualification de type B1** disponible sur le territoire français :

Constructeur	Modèle d'aéronef	Groupe EASA	Nombre d'ateliers détenant le rating
BEECH AIRCRAFT CORP	390 (PREMIER I)	1	1
BRITTEN-NORMAN AIRCRAFT LTD	BN2T	1	2
CASA	CASA C-212-CB	1	4
EADS-CASA	CASA C-212-DD	1	4
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 401	1	6
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 401 B	1	6
CESSNA AIRCRAFT CORP	CESSNA 401 A	1	6
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 404	1	7
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 414	1	6
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 414 A	1	6
CESSNA AIRCRAFT CORP	CESSNA 411	1	1
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 421 A	1	7
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 421 B	1	7
FAIRCHILD INDUSTRIES	FH 227 B	1	2
AIRCRAFT INDUSTRIES a. s.	L-410 UVP-E20	1	1
MITSUBISHI AIRCRAFT INT	MITSUBISHI MU-2B-60	1	3
NEW PIPER AIRCRAFT INC.	PA 31 T	1	10
PIPER AIRCRAFT CORP.	PA 31 T2	1	10
PIPER AIRCRAFT CORP.	PA-46-500TP	1	4
PIPER AIRCRAFT CORP.	PA 31 T3	1	10
PIPER AIRCRAFT CORP.	PA-42-720	1	4
PILATUS AIRCRAFT LTD.	PILATUS PC-12	1	1
PILATUS AIRCRAFT LTD.	PILATUS PC-12/47	1	1
PILATUS AIRCRAFT LTD.	PILATUS PC-12/45	1	1
PIPER AIRCRAFT CORP.	PIPER PA-60-601P	?	2
AERO COMMANDER INC.	S2R	?	3
AYRES CORPORATION	S2R	2a	3
AYRES CORPORATION	S2R-T34	2a	3
AYRES CORPORATION	S2R-T34 (DC)	2a	3
FAIRCHILD AIRCRAFT CORPORATION	SA226-T(B)	1	4
FAIRCHILD AIRCRAFT CORPORATION	SA227-TT	1	3
FAIRCHILD AIRCRAFT CORPORATION	SA226-T	1	4
FAIRCHILD AIRCRAFT CORP	SA227-AC	1	3
AEROSPATIALE	SN 601	1	1
JETSTREAM	31/32	1	1
JETSTREAM	41	1	1

Liste des avions dont l'agrément est détenu par un ou plusieurs ateliers ne disposant pas d'une **qualification de type B2** disponible sur le territoire français :

Constructeur	Modèle d'aéronef	Groupe EASA	Nombre d'ateliers détenant le rating
BEECH AIRCRAFT CORP	390 (PREMIER I)	1	1
BRITTEN-NORMAN AIRCRAFT LTD	BN2T	1	2
CASA	CASA C-212-CB	1	4
EADS-CASA	CASA C-212-DD	1	4
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 401	1	6
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 401 B	1	6
CESSNA AIRCRAFT CORP	CESSNA 401 A	1	6
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 404	1	7
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 414	1	6
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 414 A	1	6
CESSNA AIRCRAFT CORP	CESSNA 411	1	1
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 421 A	1	7
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 421 B	1	7
CESSNA AIRCRAFT COMPANY	CESSNA 650	1	1
FAIRCHILD INDUSTRIES	FH 227 B	1	2
AIRCRAFT INDUSTRIES a. s.	L-410 UVP-E20	1	1
SCHWEIZER AIRCRAFT CORP	GRUMMAN G 164 C	2c	4
SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION	GRUMMAN G 164 B	2c	4
DASSAULT AVIATION	MYSTERE FALCON 20 GF	1	7
DASSAULT AVIATION	MYSTERE FALCON 20-C5	1	10
DASSAULT AVIATION	MYSTERE FALCON 20-E 5	1	10
MITSUBISHI AIRCRAFT INT	MITSUBISHI MU-2B-60	1	3
NEW PIPER AIRCRAFT INC.	PA 31 T	1	10
PIAGGIO AERO INDUSTRIES SPA	P180 AVANTI II	1	4
PIPER AIRCRAFT CORP.	PA 31 T2	1	10
PIPER AIRCRAFT CORP.	PA-46-500TP	1	4
PIPER AIRCRAFT CORP.	PA 31 T3	1	10
PIPER AIRCRAFT CORP.	PA-42-720	1	4
PILATUS AIRCRAFT LTD.	PILATUS PC-12	1	1
PILATUS AIRCRAFT LTD.	PILATUS PC-12/47	1	1
PILATUS AIRCRAFT LTD.	PILATUS PC-12/45	1	1
PIPER AIRCRAFT CORP.	PIPER PA-60-601P	?	2
AERO COMMANDER INC.	S2R	?	3
FAIRCHILD AIRCRAFT CORPORATION	SA226-T(B)	1	4
FAIRCHILD AIRCRAFT CORPORATION	SA227-TT	1	3
FAIRCHILD AIRCRAFT CORPORATION	SA226-T	1	4
FAIRCHILD AIRCRAFT CORP	SA227-AC	1	3
AEROSPATIALE	SN 601	1	1
JETSTREAM	31/32	1	1
JETSTREAM	41	1	1

Liste des hélicoptères dont l'agrément est détenu par un ou plusieurs ateliers ne disposant pas d'une **qualification de type B1** disponible sur le territoire français :

Constructeur	Modèle d'aéronef	Groupe EASA	Nombre d'ateliers détenant le rating
AGUSTA	AGUSTA A 109-A	1	6
AGUSTA	AGUSTA A 109-A II	1	6
AGUSTA BELL	AGUSTA A 109C	1	6
AGUSTA	AGUSTA A 109E	1	6
AGUSTA	AGUSTA A 109S	1	6
AGUSTA WESTLAND Spa	AGUSTA AW 109SP	1	6
AGUSTA WESTLAND Spa	AGUSTA AW139	1	1
EUROCOPTER	EC 135 T1	1	14
EUROCOPTER	EC 135 T2+	1	14
EUROCOPTER	EC 135 P2	1	14
EUROCOPTER	EC 135 P2+	1	14
EUROCOPTER	EC 135 T2	1	14
ENSTROM HELICOPTER CORP	ENSTROM 280 C	2c	3
ENSTROM HELICOPTER CORP	ENSTROM F 28 A	2c	3
ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	ENSTROM 280 FX	2c	3
AEROSPATIALE	SA 365 C3	1	10
EUROCOPTER FRANCE	SA 365 C1	1	10
EUROCOPTER FRANCE	SA 365 C2	1	10
EUROCOPTER	MBB-BK 117 C2/ EC 145	1	3
AGUSTA BELL	Agusta AB212 / Bell 212	1	1
BELL HELICOPTER CANADA	429	1	1

Liste des hélicoptères dont l'agrément est détenu par un ou plusieurs ateliers ne disposant pas d'une **qualification de type B2** disponible sur le territoire français :

Constructeur	Modèle d'aéronef	Groupe EASA	Nombre d'ateliers détenant le rating
AGUSTA	AGUSTA A 109-A	1	6
AGUSTA	AGUSTA A 109-A II	1	6
AGUSTA BELL	AGUSTA A 109C	1	6
AGUSTA	AGUSTA A 109E	1	6
AGUSTA	AGUSTA A 109S	1	6
AGUSTA WESTLAND Spa	AGUSTA AW 109SP	1	6
AGUSTA WESTLAND Spa	AGUSTA AW139	1	1
BREDA NARDI SPA	BREDA NARDI NH-300C	2c	9
HELICOPTERES GUIMBAL	CABRI G2	2c	8
EUROCOPTER	EC 135 T1	1	14
EUROCOPTER	EC 135 T2+	1	14
EUROCOPTER	EC 135 P2	1	14
EUROCOPTER	EC 135 P2+	1	14
EUROCOPTER	EC 135 T2	1	14
ENSTROM HELICOPTER CORP	ENSTROM 280 C	2c	3
ENSTROM HELICOPTER CORP	ENSTROM F 28 A	2c	3
ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	ENSTROM 280 FX	2c	3
ROBINSON HELICOPTER	R 22	2c	21
ROBINSON HELICOPTER	R 22 BETA	2c	21
ROBINSON HELICOPTER	R 22 MARINER	2c	21
ROBINSON HELICOPTER	R 44	2c	21
ROBINSON HELICOPTER COMPANY	R44 II	2c	21
AEROSPATIALE	SA 365 C3	1	10
EUROCOPTER FRANCE	SA 365 C1	1	10
EUROCOPTER FRANCE	SA 365 C2	1	10
SCHWEIZER AIRCRAFT CORP	SCHWEIZER 269C	2c	2
SCHWEIZER AIRCRAFT CORP	SCHWEIZER 269C-1	2c	2
SCHWEIZER(HUGHES)	SCHWEIZER 269B	2c	2
EUROCOPTER	MBB-BK 117 C2/ EC 145	1	3
AGUSTA BELL	Agusta AB212 / Bell 212	1	1
BELL HELICOPTER CANADA	429	1	1