Synthèse UFH du 09 juillet 2025

Facteurs humains en missions de secours

HeliNOTS (SAR) est une méthode d'évaluation des marqueurs comportementaux développée par l'université d'Aberdeen pour améliorer les compétences non techniques des équipages affectés aux missions de secours primaires et secondaires par hélicoptère, les pilotes, les treuillistes et les ambulanciers.
Elle propose une évaluation et une formation aux capacités nécessaires pour assurer en sécurité des missions dans des contextes de sauvetage dynamiques et imprévisibles.
Il en est résulté la publication d'un manuel qui décrit les catégories de performances, les éléments et les marqueurs comportementaux, et souligne l'importance de la formation et de l'évaluation continue aux compétences non techniques.
En libre téléchargement ici.

L'emport et l'usage des équipements électroniques personnels

La synthèse UFH du 11 juin dernier rapportait la publication par l'EASA d'un bulletin de service consacré aux incidents de sécurité impliquant des batteries au lithium transportées par des passagers, en soulignant que cela ne s'adresse pas particulièrement au secteur hélicoptère.
En revanche, le clip vidéo publié jeudi dernier par la FAA (US) et l'USHST, s'adresse spécifiquement aux pilotes d'hélicoptères. Son objet est d'évoquer l'usage le plus sûr possible d'une montre connectée en tant que moyen d'aide à la conduite des vols.
S'il montre effectivement les bénéfices que l'on peut tirer des informations dispensées par ce type d'accessoire, il faut aussi ressortir les limites et les dangers associés. Il est d'ailleurs associé à une autre vidéo, qui traite quant à elle des risques de dispersion de l'attention provoqués par l'emploi des appareils électroniques personnels en vol.
C'est aussi l'occasion de rappeler l'article en ligne sur le site de l'EASA, consacré à l'emport et l'exploitation de ces équipements à bord des hélicoptères, non pas sous l'angle des informations auxquelles ils donnent accès, mais sur les risques liés à la façon de les intégrer au poste de pilotage et de les manipuler. Il rappelle combien il est important de ne pas utiliser de support à ventouse (on pourrait ajouter "ni de support magnétique") et encourage à garder à portée de main un sac de sécurité ignifugé pour pouvoir isoler un appareil en cas d'emballement thermique de sa batterie.

Réglementation européenne

La NPA 2025-02 a été mise en consultation lundi dernier. Son thème a potentiellement une incidence sur les conditions de certification et de maintenance des équipements évoqués au paragraphe précédent, et de leurs logiciels.

Elle traite en effet de la certification et du maintien de navigabilité des équipements embarqués non installés et mobiles (NIE).
Les NIE sont définis comme suit :

> *Tout instrument, équipement, mécanisme, appareil, accessoire, logiciel ou accessoire transporté à bord d'un aéronef par son exploitant, qui n'est pas un composant de cet appareil, et qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour en assurer l'exploitation ou le contrôle, qui contribue à la survie des occupants ou qui pourrait compromettre sa sécurité.*

L'objet du projet de texte est de préciser l'annexe I (partie 21) du règlement sur la navigabilité initiale, le cas des NIE, qui peuvent ou doivent être soumis à certification.
La NPA est justifiée par le fait que le recours à la procédure d'autorisation ETSO Partie 21 pour la certification des NIE pourrait être remis en question, faute de fondement juridique approprié, notamment du fait des différences de traitement des dossiers par les autorités nationales.

EVTOLs et nouvelle mobilité verticale
L'annonce de l'association de plusieurs autorités du monde anglo-saxon pour définir un standard de certification commun relatif à la nouvelle mobilité verticale (voir la newsletter EHA du 20 juin dernier) a inspiré à Guideon Ewes un article assez acide mais plein de bon sens, sur la façon dont est orchestrée la communication autour du sujet. Il y souligne le recours systématique aux belles images de synthèses associé à des discours exagérément optimistes, tant sur les performances attendues que sur les délais de mise au point des projets.

Le vrai visage de l'aviation d'affaire
Le SIAE a donné l'occasion à la chaîne Jumpseat, d'évoquer la réalité des faits, des types de missions, ou encore de l'impact économique des activités regroupées par l'aviation dite "d'affaire" avec Charles Clair, président d'AstonJet et Charles Aguettant président d'EBAA France et membre du comité directeur de l'UFH.

EHA
European Helicopter Association

Cette semaine, la newsletter de l'EHA se consacre principalement au résumé des débats qui se sont tenu lors de la dernière session de la R-Comm à Cologne es 24 et 25 juin dernier. Elle reprend de manière plus condensée, le compte-rendu analytique diffusé par l'UFH à ses adhérents.