



Règlementation européenne - Limite d'âge des pilotes SMUH.

Les membres de la R-Comm et des programmes de travail impliqués dans le dossier de la poursuite d'activité SMUH mono-pilote après 60 ans, avaient insisté pour être impliqués dans les travaux à conduire sur leur formation, l'adaptation de leur entraînement et leur contrôle. Pourtant, le groupe de travail convoqué par l'Agence la semaine dernière, n'a été ouvert qu'aux représentants des autorités. Son agenda portait sur la mise en œuvre des modifications du règlement d'exécution [\(UE\) 2024/2076](#) de la Commission et la [décision 2025/002/R](#) du Conseil exécutif.

L'EASA a toutefois assuré aux représentants de l'EHA que la possibilité de participer à la suite des débats leur serait donnée ultérieurement.

Les défis du secteur.

La troisième édition du [meeting Airbus Summit](#) s'est tenu les 24 et 25 mars derniers. Les deux journées de débats, conférences et interviews organisés de façon hybride à partir de Toulouse, ont permis d'aborder en détail les grands défis que l'industrie aéronautique se propose de relever dans les domaines de la transition énergétique, des innovations techniques ou encore de l'utilisation de l'intelligence artificielle.

Pour ce qui concerne spécifiquement le vol vertical, les présentations portaient sur le démonstrateur RACER et les perspectives offertes par ses performances, et sur le projet MUSHER financé par l'Union Européenne pour explorer la coopération en réseau, entre les aéronefs autonomes et les appareils pilotés ([voir ici](#)).

En s'appuyant sur l'incendie qui a affecté les installations d'un sous-traitant survenu en Pennsylvanie en février dernier, Aviation Week a livré [une réflexion sur la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement](#) et la gestion des risques associés au sein de l'industrie aéronautique.

Lutte contre les incendies

Le colloque [Aerial Firefighting Europe](#) était organisé les 26 et 27 mars à Bordeaux. La retranscription de l'événement n'était pas disponible au moment de l'édition de la présente synthèse. En attendant, on peut [visionner les premières impressions que Guideon Ewes en a livré pour Rotor Hub](#).

Les événements dramatiques de ces dernières semaines, ou toujours en cours, tels que les incendies de Los Angeles et ceux qui affectent le sud-est de la Corée du Sud, ont alimenté nombre de débats sur la disponibilité, la préparation et l'utilisation des moyens aériens.

Ainsi, le salon VERTICON a offert des occasions d'échanges avec le grand public et certains relais d'opinion sur le sujet.

Les propos authentiques d'un groupe de visiteurs devant un stand exposant un hélicoptère équipé pour la lutte incendie, donnent une idée de la perception qui peut prévaloir dans l'opinion générale :

Choppers may be a practical alternative when there aren't enough water-bombing planes. But they're so small...

Il apparaît qu'un effort de communication est indispensable pour corriger une perception erronée qui semble assez partagée, selon laquelle l'utilité principale des hélicoptères se limiterait à suppléer les avions bombardiers d'eau considérés comme plus efficaces, lorsque ces derniers ne sont pas disponibles en nombre suffisant face à l'ampleur de certains sinistres. On constate que les tâches dévolues à l'hélicoptère telles que l'alerte de proximité, la capacité d'intervention ciblée, la dépose et la récupération de matériel et de personnel etc. sont très rarement perçues par le grand public.

Prise de parole politique

Le neuvième colloque A4E Aviation Summit a donné au nouveau commissaire chargé des transports, monsieur Apostolos Tzitzikostas, [l'occasion de s'exprimer pour la première fois](#) face aux représentants du transport aérien le 27 mars à Bruxelles. Le secteur de l'hélicoptère reste loin des préoccupations exprimées par le discours qu'il a délivré. Celui-ci était en revanche centré sur la politique européenne sur la décarbonation du transport aérien. Il est intéressant de souligner qu'il n'a pas seulement présenté la transition énergétique comme la voie à suivre pour réduire l'empreinte environnementale du transport aérien, mais aussi comme un moyen d'améliorer l'indépendance énergétique de l'Europe.

Pour le cas où vous ne l'auriez reçue directement, [vous pouvez consulter ici la dernière newsletter de l'EHA.](#)

RAPPEL - pilote 2025 - enquête en cours.

Les associations nationales sont sollicitées par l'EHA pour diffuser [l'enquête ouverte afin de recueillir auprès des pilotes, les informations les plus complètes sur notre secteur](#). Elle est à tous les pilotes, et pas seulement aux membres de l'EHA. Il faut environ 15 minutes pour y répondre.

Pour les pilotes en activité, la première section s'appuie sur une enquête récente de la FAA, permettant des comparaisons pertinentes des tendances du secteur. Les personnes ayant une expérience de pilote mais qui ne sont pas, ou plus en activité, peuvent également contribuer à l'enquête. Ils seront dirigés directement vers la deuxième partie, consacrée aux sujets spécifiques à l'EHA et aux priorités futures.

Enfin, la possibilité est offerte à chacun de s'exprimer librement grâce à la partie "réponse libre", pour partager leurs initiatives, préoccupations ou problèmes. Toutes les réponses seront anonymisées et compilées dans un rapport destiné aux membres.

L'enquête est ouverte jusqu'au 15 avril 2025, et les résultats, y compris les données comparées avec celles des États-Unis, seront publiés en mai.