



SIAE 2025

L'édition 2025 du SIAE est terminée. Il est peut-être encore un peu tôt pour proposer un bilan définitif de ce rendez-vous majeur pour l'aéronautique mondiale dans son ensemble.

Comme le fait remarquer [Gideon Ewers dans son dernier éditorial](#), le monde de l'hélicoptère sera un peu resté sur sa faim. C'est probablement normal dans la mesure où, grâce à European Rotors, l'industrie du vol vertical civil a désormais une vitrine qui lui est consacrée.

Il y a tout de même eu des annonces ([voir ici par exemple](#)). Une actualité internationale chargée et inquiétante n'a sans doute pas permis au Salon du Bourget, de recevoir cette année un traitement médiatique à la hauteur de l'événement.

Mais il y avait [le Racer](#) présenté par Airbus pour la première fois au public, auréolé de son record de vitesse horizontale à 240 nœuds associé à la capacité de vol stationnaire et à la perspective d'une consommation maîtrisée grâce à [la gestion novatrice de l'énergie embarquée](#).

Pour ceux qu'une présentation détaillée de l'appareil intéresse, Low Fuel propose sur sa chaîne YouTube, une vidéo "[walk around](#)" de plus de 10 minutes dédiée à l'appareil.

Sécurité des vols - usage des publications

C'était il y a un an. Together4Safety mettait en ligne la présentation vidéo par Mona Seeberger, sur les bonnes pratiques conseillées à appliquer après le décollage, afin d'éviter d'entrer par inadvertance en conditions IMC. L'UFH comme l'EHA s'étaient faites l'écho de cette publication. [La newsletter de la semaine dernière de l'EHA](#) évoque d'ailleurs l'analyse d'un accident dont la survenue est liée à ces conditions de visibilité impropres au vol à vue (voir ci-dessous).

Le fait qu'au moment où vous lirez ces lignes, ce clip de deux minutes aura peut-être péniblement atteint [les 1000 consultations sur Youtube](#), suscite un sentiment diffus de découragement, de la part des personnes qui se consacrent à l'animation des groupes de travail ESAG-R - ESPN-R et à la promotion de leurs travaux.

Lorsqu'on a l'occasion d'en débattre avec les pilotes et les responsables des compagnies auxquels ces publications sont principalement destinées, ils reconnaissent leur intérêt, voire leur importance, mais avouent n'avoir simplement pas le temps de vraiment les exploiter. La surcharge de travail apportée par les tâches administratives et, ce qui est plus nouveau, par l'impact de la conjoncture sur les performances du support des flottes en service, sont les justifications les plus souvent avancées.

Quant aux organismes de formation, ils exploitent occasionnellement certains clips vidéos. Ce sont alors plutôt [ceux de l'ISAL ou du CNFAS](#) parce que même s'ils sont parfois un peu anciens, ils sont en Français et portent le label de l'autorité nationale. Mais la tendance semble être de dispenser les formations de façon classique par des conférences associées à des présentations académiques, ou au contraire au moyen de tutoriaux complets sur ordinateurs.

A propos d'essais en vol

Le dernier podcast proposé par Bruce Webb relate ses [échanges avec l'ingénieur Carl Ockier](#), avec qui il évoque les aspects techniques et humains des essais en vol des hélicoptères Airbus de la famille allemande, H 135 / H 145.



Cette semaine, [la newsletter de l'EHA](#) évoque l'association de plusieurs autorités de certifications pour [définir un standard commun](#) relatif à la nouvelle mobilité verticale, en soulignant que l'EASA n'en fait pas partie.

Elle propose également une synthèse sur la gestion des interférences qui peuvent affecter les systèmes de navigation par satellites.