



European Rotors 2025-Retour sur quelques points saillants

L'art de dire non

Parmi les conférences proposées sur le salon, un débat a été proposé en s'appuyant sur [le dernier clip EASA de la série](#) réalisée avec le concours de Monas Seeberger, autour de la communication avec les passagers et donneurs d'ordres lorsque l'équipage (ou l'exploitant) d'un hélicoptère est amené à modifier ou à annuler un vol pour des raisons de sécurité.

La visibilité électronique

La vidéo réalisée pour l'EASA pour expliquer l'intérêt des équipements de E-Conspicuity a fait l'objet d'une présentation remarquée sur le salon European Rotors 2025 à Cologne.

Réalisée dans le Sud de la France, [elle met en scène un avion léger et un hélicoptère](#) que leurs missions respectives conduisent sans concertation dans un même espace aérien non contrôlé. Le scénario montre comment deux aéronefs dont un seul dispose de l'ADS-B, peuvent quand même être alertés de la présence de l'autre grâce aux fonctionnalités d'une application installée sur une tablette à capacité GSM connectée au réseau téléphonique.

Les arguments développés par ce clip ont suscité un flot important de commentaires. En effet, certaines conclusions d'un rapport diffusé en fin d'année dernière par l'EASA sur le même sujet, intitulé [GA COLLISION RISK - INTEROPERABILITY OF ELECTRONIC CONSPICITY](#), semblent peu compatibles avec les arguments exposés par cette vidéo.

Ce document analyse des éléments recueillis lors du salon Aeo 2024 Friedrichshafen. Il écarte à priori le recours généralisé au réseau de téléphonie mobile en soulignant que ce mode de transmission n'apporte pas des garanties suffisantes pour les échanges de données sur la position et le déplacement des aéronefs. Il faudrait au minimum mettre en place une "infrastructure serveur" strictement dédiée, assortie d'une surveillance technique continue du système pour assurer sa fiabilité, et sa protection contre le brouillage, la saturation et les risques cyber.

Il faut en outre assurer la continuité de la connexion associée à une fluidité suffisante des échanges de données pendant toutes les phases du vol, y compris là où la couverture 4G/5G n'est pas performante.

Ce document ne va donc pas dans le sens du discours de partenaires de services tels que [SafeSky](#), et autres applications d'aide à la navigation mis en avant par la vidéo, qui proposent des solutions basées sur les capacités de connexion à Internet par GSM et comptent sur des accessoires tels que [Starlink](#) pour les fiabiliser.

C'est que contrairement à la communication par diffusion air-air utilisée par les dispositifs électronique dédiés à l'échange d'informations de trafic aérien (ADS-B, TCAS et même FLARM), l'usage des réseaux mobiles ou une connexion Internet implique la centralisation et le traitement des données par une plateforme au sol pour assurer les 3 fonctions suivantes :

1. Réception des messages de surveillance électronique et d'autres sources d'information sur le trafic aérien.
2. Traitement et filtrage des messages en fonction de la localisation de l'utilisateur.
3. Rediffusion des messages via de multiples voies de communication, et pas seulement les réseaux mobiles.

En revanche, le message porté par le clip vidéo semble plutôt adapté si l'on se penche sur les principes qui définissent les U-spaces ([voir ici par exemple](#) sur le site de la DGAC). Il semble en effet peu réaliste d'envisager que leur mise en œuvre puisse se faire sans recourir à un réseau au sol totalement indépendant d'Internet. Si assurer un niveau satisfaisant d'interopérabilité entre les différents systèmes de visibilité électronique existants et assurer l'universalité de la visibilité électronique fait partie des objectifs recherchés, il faudra donc probablement envisager de passer outre les réticences sur l'emploi du réseau GSM pour en fiabiliser l'emploi.

Même si la plupart des autorités chargées de la circulation aérienne semblent privilégier la solution ADS-B, il devient urgent qu'elles s'entendent sur ce point, et qu'elles définissent des règles communes aussi simples que possible, d'interopérabilité entre les systèmes certifiés et ceux qui ne sont pas appelés à l'être. Rappelons que la DGAC a prévu de clore le 12 décembre prochain, la consultation qu'elle a engagée sur le U-Space.

La visibilité électronique des usagers de l'espace aérien inférieur fait partie des sujets pour lesquels une harmonisation rigoureusement conduite et techniquement raisonnable au sein des pays membres de l'EASA, serait bienvenue.



Réglementation

L'EASA a publié le 26 novembre dernier, [une actualisation du règlement AirCrew](#). Elle traite principalement des points suivants :

- Les exigences pour une licence de pilote d'autogires introduites par le règlement de mise en œuvre de la Commission [\(UE\) 2025/134](#).
- La mises à jour des moyens de conformité acceptables — documents d'orientation (AMC & GM) au Règlement (UE) 1178/2011 fournis par la décision [ED 2025/002/R](#).
- Le cadre réglementaire pour l'exploitation des drones — en vue d'ouvrir la voie à la nouvelle mobilité verticale d'aéronefs pilotés à capacité VTOL, découlant de la décision [ED 2025/011/R](#).