



France hydravion – Newsletter mars 2011

En ce début de printemps où les météos sont propices à la reprise de notre activité, prenons le temps de savourer le choix d'une trajectoire sur le plan d'eau, le bruit du clapot sous les flotteurs, la joie de ceux qui viennent de découvrir grâce à nous cet engin magique, mi-avion mi bateau.

Côté ULM, la naissance de la classe 6 hélico apportera un nouveau souffle à la production européenne des hélicoptères ultralégers : De la passion et des emplois en perspective !

Une matière à réflexion sur l'hydravation : Les industriels sauront-ils répondre à nos besoins de machines encore plus économiques, fiables, polyvalentes et respectueuses de l'environnement ?

Pour y arriver, il faudra que les décideurs locaux et nationaux comprennent que notre activité offre aussi son potentiel de développement économique. Pourrons nous bientôt acheter français ?

Biscarrosse 2012 : Déjà deux Catalina annoncés !



Cette année, le Rassemblement International d'Hydravion de Biscarrosse sera organisé sur le thème... du Canada.

L'occasion de nous retrouver et de parler de l'avenir commun des hydroaéronefs européens sur la plus belle hydrobase française. L'occasion aussi de rappeler à ceux qui doutent de notre expertise qu'un grand nombre de bateaux circule aussi sur ce plan d'eau public constellé de 27 plateformes d'extraction pétrolières ("chevaux de fer" en mouvement) et de nombreux corps-morts et balises.

Résumé, présentation de l'évènement avec dates et thématique sur le Canada, infos pilotes [sur le site officiel](#)
[Téléchargez ici votre dossier d'inscription](#).

A cette occasion, la FFPLUM lancera officiellement son Pôle National Vol Hydro (PNVH).

Il proposera notamment aux pilotes d'ULM une formation labellisée à ces techniques spécifiques. Plus de sécurité dans la liberté ! Cet interlocuteur dédié, en renfort dans le long travail pédagogique auprès des services de l'Etat est une très bonne nouvelle.



Pendant ce temps, en Norvège...

A la même époque malheureusement, nos camarades de Scandinavie se retrouveront dans un cadre plus sauvage, à proximité du cercle polaire

<http://www.seaplane-events.com/index.html>



On recrute chez Maldivian air taxi

Cette compagnie dont les 25 avions volent 365 jours par an étudiera votre dossier sur la base minimale de 2500 heures de vol au total + un CPL ou ATPL + l'aptitude médicale classe 1 et une simple qualification SES (Hydravion monomoteur)

Sans oublier le goût du travail bien fait, un bon niveau d'anglais et... savoir nager pour aller chercher le Twin Otter au ponton le matin !

[Présentation commerciale de la compagnie](#)

[Critères de candidature](#)

[Dossier de candidature](#)



Quel est l'hydroaéronef le plus adapté à vos besoins ?

A cette question souvent posée, nous proposons quelques éléments de réflexion :



Hydravion pur ou amphibie ?

En France, compte tenu de la multiplicité des aérodromes (abri, avitaillement, entretien) il est préférable de choisir l'amphibie (roues escamotables)

Avion ou ULM ?

Tout dépendra du nombre de personnes que vous souhaitez transporter... et de l'attractivité de la future

réglementation "Hydroaéronefs", comparée à celle des plateformes ULM qui doit rester utilisable en aquatique.



Tôle des années 50, ou fibres composites ?

Misez sur l'avenir. L'aviation légère est en pleine révolution vers des matériaux légers et moins sujets à la corrosion...

Quelle motorisation ?

Cette décennie de grands bouleversements verra peut-être la réconciliation de l'aviation générale avec ses riverains, avec l'aide de moteurs silencieux. Dans notre cas, il s'agit de faire accepter une activité mécanique occasionnelle sur ce que certains utilisateurs considèrent comme leur plan d'eau. Se souvenir que la nuisance sonore multiplie et légitime une nuisance psychologique (jalousie française).



Traction ou propulsion ? Les hydravions à coque sont souvent propulsifs, avec une hélice coupant juste derrière l'aile un flux d'air non homogène (vitesse, orientation et pression). Cela génère un choc sonore à chaque passage de pale. Les solutions sont de caréner correctement le moteur et d'éloigner autant que possible l'hélice du bord de fuite.

Flotteurs ou coque ? Avantages et inconvénients.

- Coque :
 - + Aérodynamisme simplifiée, cohérence de la conception
 - + Craint moins la houle, en particulier au "taxiage".
 - Ses ballonnets l'empêchent d'aborder un ponton (sauf "sponsons", sur [Icon A5](#) ou [Seastar](#)). (Des pontons en PVC modulaires peuvent être conçus en forme de "U")
 - Difficultés d'accès et d'entretien des moteurs "sur le toit"
 - Tendance au marsouinage (porpoising) aux vitesses intermédiaires sur l'eau
 - Toutes choses égales par ailleurs, une hélice propulsive est plus bruyante.
- Flotteurs :
 - ++ Versatilité : Interchangeabilité roues – skis - flotteurs
 - ++ Accostage facile aux pontons bas (facteur de décision important)
 - + Moteur normalement accessible (avec escabeau)
 - + Prix souvent abordable : Aéronefs adaptés de grandes séries et/ou déjà amortis.
 - Equipent des appareils conçus il y a 50 ans, consommateurs et bruyants
 - Faible performance aérodynamique, vitesse de croisière dégradée
 - Poids et complexité en amphibie, risque de corrosion augmenté en mer
 - Risque de chavirage augmenté
 - Rarement équipés d'amortisseurs sur les roues (fragilité)



Pour ces deux options, anticiper l'utilisation de cales de mises à l'eau (plans inclinés). Attention à l'envergure nécessaire pour un hydroaéronef (présence de murets et de poteaux, etc.) Là encore, l'aile haute d'un hydro à flotteurs peut passer un muret ou des piquets.

Une conférence de Lisa Airplanes (Akoya) à L'Aéro Club de France, le 16 avril

[Voir ici les informations](#) sur ce débat où la direction de Lisa Airplanes présentera la suite de son projet industriel. Venez nombreux !

**En vous souhaitant de bien préparer votre saison hydro-aéronautique.
Bien cordialement,**

Olivier Ripoché
Jean François Monier
Jean Laurent Carrazé
Xavier-Freddy Durrleman