

Un printemps de bonnes volontés

L'approche du centenaire mondial du premier vol en hydravion par Henri Fabre à Martigues a éveillé les consciences sur la disparition de l'hydravation française. On peut parler de culpabilité collective face aux conséquences catastrophiques d'un simple arrêté, édité le 13 mars 1986 (même page que celui des plates-formes ULM).

Pourtant, entre les deux guerres, la France avait construit plus de 7 000 hydravions militaires et civils, le Laté 631 pesant 70 tonnes, soit un A320. Avec des à-côtés en termes de tissu industriel dont il ne nous reste qu'une vague nostalgie dans un pays qui a perdu tant de batailles à l'export.

Certes, au-delà de la Protection Civile, l'hydravation d'aujourd'hui se réduit aux loisirs et à quelques marchés de surveillance. Mais pour autant, elle ne peut plus être négligée.

Regardons l'immense bénéfice individuel et sociétal de la voile, où l'individu choisit son niveau de risque face aux éléments, par passion ou défi ! Au sein de l'aviation générale, l'hydravation, mariage de l'air et de l'eau, a les mêmes

desseins, sans non plus prétendre supprimer un risque qui rend nécessairement l'homme plus fort.

Depuis un an, des particuliers se sont appliqués à décortiquer et à dénoncer cette situation indigne. Aujourd'hui, le constat est aussi partagé de tous, le directeur de la DGAC ayant exprimé son souhait de voir renaître l'hydravation française.

Nous voici à pied d'œuvre, proposant à l'administration de travailler ensemble pour plus d'efficacité sur un sujet qu'elle ignorait il y a quelques mois, sur deux thèmes : dossiers d'ouvertures d'hydrosurfaces dans le cadre de la réglementation actuelle (avec

voire aide), et élaboration d'une réglementation plus avisée, de nature à relancer cette activité économique.

C'est maintenant que les ennuis commencent ! Les hydravions arrivent en effet bien en retard dans un jeu de chaises musicales sur les plans d'eau intérieurs de France.

Au nom de l'écologie, de nombreux responsables et organismes se sont appropriés des parts du territoire, dans un surenchevêtrement associatif et administratif coûteux.

De même, les décideurs locaux qui ne comprennent pas (et donc jalouset) l'avion, et a fortiori l'hydravation, se baptiseront « éco-

logistes » le temps de nous barrer le chemin de manière plus ou moins rationnelle. Il est important de ne pas baisser les bras et d'y opposer un lobbyisme expert et résolu.

Enfin, malgré son titre très contemporain, le ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire a l'avantage de regrouper une grande partie des intervenants concernés par ce sujet.

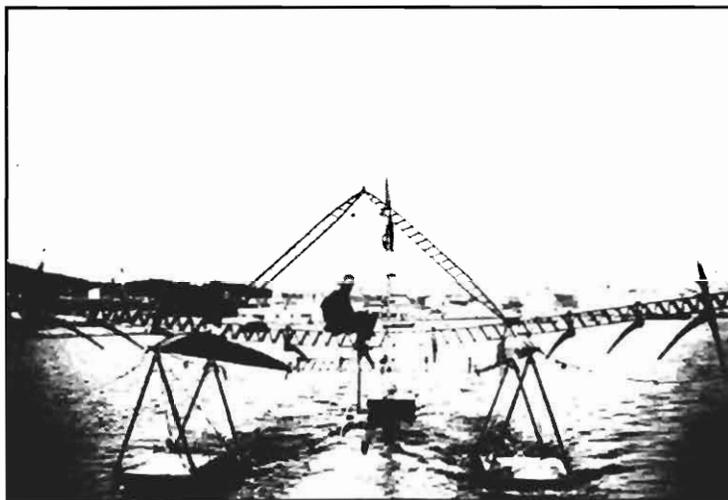
C'est le moment de travailler ensemble. La FFA et la FFPLUM

l'ont déjà compris, pour faire face aux pressions de toutes parts visant à la fermeture d'aérodromes et de plates-formes. S'agissant d'hydravation, il serait contre-productif que les fédérations créent leur propre structure qui - esprit gaulois oblige - sauront rarement se mettre d'accord. Souhaitons-nous une nouvelle guerre fratricide qui a fait le jeu de nos adversaires ?

La cause de l'hydravation française a besoin d'unité et de cohérence, tout en disposant des moyens logistiques qu'elle mérite.

Bon centenaire à tous !

▲ Par Olivier Ripoché, fondateur de France Hydravion



Premier vol en hydravion par Henri Fabre à Martigues.

Les invités de la rédaction sont des visionnaires et/ou des leaders de l'industrie de notre aviation de loisir. Leur opinion ne représente pas nécessairement les vues des éditions Flying Pages Europe. **Vos réactions : redaction@flying-pages.com**

Vol Moteur, administration, rédaction, publicité : FLYING PAGES EUROPE 3 rue Ampère 94854 Ivry-sur-Seine Cedex
Fax : +33 (0)1 46 58 97 52 • redaction@flying-pages.com

Paraît le 10 de chaque mois. 6,30 €, 68 pages.
 And 6,30 €, Belg 7,30 €, Port. cont. 7 €, DOM
 7,10 €. Can 10,95 \$can, TOM 1150 xpf, Mar-
 tinique 7,30 €
 CPP n° 1113 K 83942.

Directrice de la publication : Martine Coulon
Rédacteur en chef : Dimitri Delemarle,
 Port : +33 (0)6 12 34 99 36,
dimitri@flying-pages.com
Rédacteur en chef fondateur : Philippe

Comité de rédaction : Dimitri Delemarle,
 Philippe Tisserant, René Coulon, Noël
 Bertrand, Werner Pfändler

**Conception graphique, secrétariat
 de rédaction :**
 Cynthia Busse, Isabelle Acher, Jean-Claude Irma,
agrapublique@flying-pages.com

Abonnements, comptabilité clients :
 Tél : +33 (0)1 46 70 14 88
ab@flying-pages.com

Petites annonces :

Tél : +33 (0)1 46 70 13 94
pa@flying-pages.com

Publicité, écoles : Emilie de la Perrière,

Tél : +33 (0)1 46 70 14 88,
emilie@flying-pages.com

Comptabilité générale : Tél : +33 (0)1 46 70
 14 89, christiane@flying-pages.com

Correspondants étrangers : J Mc Cornack
 (USA), Willi Tacke (D), F Villard (CH), R. Me-

Ont collaboré à ce numéro : Jean-Michel Di-
 zier, Philippe Tisserant, Rob Hibberd, Jean-Marc
 Rousselet, Robby Bayerl, Sergey Drobyshev, Dimitri
 Delemarle, Werner Pfändler, Billy Brooks, Laurent
 Thévenot, Italo Graziani, Gilles Bru, Luigino Caliaro,
 Marino Bonic, Daniel Perely, Gérard Jacquot, Blan-
 dine Besson, Anne Cécile Prohl.

Imprimerie de Champagne - Distribué par les NMPP

Les documents confiés feront l'objet de soins attentifs mais le magazine ne saurait être tenu responsable de leur perte ou détérioration. Les articles publiés restent sous la responsabilité