



Le saviez-vous ?

À Biscarosse, sur le site jadis occupé par les antiques Latécoère, se trouve l'unique musée de l'hydraviation d'Europe.

TOUJOURS D'ACTUALITÉ

Cent ans après le premier vol d'Henri Fabre, on construit encore des hydravions. La société canadienne Viking Air vient ainsi de reprendre la production du célèbre Twin Otter (19 sièges) dans une version modernisée. Dornier Seaplane, de son côté, va décider prochainement de l'implantation d'une chaîne de montage de son Seastar, au Canada. Cet appareil de dix ou douze places, qui a effectué son premier vol en août 1984, pourrait être ainsi produit à la cadence d'un appareil par mois. La France est aussi présente avec l'avion amphibie de plaisance Akoya. Conçu par la société Lisa Airplanes sur le site de Savoie Technolac, l'appareil biplace revendique une consommation de 5 litres aux 100 kilomètres. Première livraison : automne 2010.



© Olivier Constant

Après un recul de leur activité, les hydravions pourraient reprendre du service et se reconverter, notamment dans le domaine du tourisme.

L'hydraviation française redécolle

28 mars 1910, près de Martigues, dans les Bouches-du-Rhône. Henri Fabre devient le premier aviateur au monde à faire voler un hydravion à flotteurs. Rapidement, deux autres modèles effectuent leurs premiers vols en France également : l'amphibie (avec des roues) en 1911, puis l'hydravion à coque l'année suivante.

La Première Guerre mondiale marque l'essor de ce qui va devenir une véritable industrie. La production atteint alors plusieurs milliers d'appareils. Dès les années 1930, cette activité connaît son véritable âge d'or. Les appareils sont de plus en plus gros, jusqu'à atteindre la masse maximale respectable de 72 tonnes. Mais, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, la fabrication de trains d'atterrissage plus résistants et la multiplication des pistes en dur scellent le sort des hydravions. Dès lors, ces appareils changent de vocation : ils servent désormais à combattre les feux de forêt et à assurer des dessertes

inter-îles aux Maldives et aux Bahamas, par exemple. En France, l'utilisation de ce type d'appareil se réduit progressivement. Hormis, bien évidemment, les Canadair de la Sécurité civile, on ne recense plus qu'un seul appareil opérationnel. Il est stationné à Biscarosse, lieu du 13^e Rassemblement international d'hydravions, du 13 au 16 mai 2010.

Avec l'appui de la DGAC

Encore dynamique dans les pays scandinaves (Suède, Norvège) et en Italie, l'hydraviation de tourisme n'est plus, aujourd'hui, condamnée à la léthargie en France. En effet, le rassemblement francehydravion.org (constitué de pilotes privés, constructeurs, exploitants...) s'attache à proposer des solutions pour relancer cette activité. La commission Hydraviation de l'Aéro-Club de France, qui appuie cette initiative, a reçu un soutien de poids : celui de la DGAC. Un groupe

de travail, constitué de représentants des usagers et des services de la DGAC dont la MALGH*, réfléchit en effet à la mise en place d'outils pour aider à la relance de l'hydraviation en France. Dans ce cadre, une recherche de plans d'eau utilisables pour cette activité a été entreprise. La DGAC souhaite, par ailleurs, établir un référentiel sur les réglementations applicables. Il pourrait s'inspirer de celui en usage sur l'hydrobase de Côme, en Italie, et pourrait conduire à réviser les conditions réglementaires actuelles (homologation des hydrobases ou hydrosurfaces, qualifications des pilotes). Au-delà de la mise en œuvre de synergies avec les acteurs potentiels (fédération, aéro-clubs, etc.), la DGAC se soucie également de soutenir le développement de micro-entreprises spécialisées dans l'hydraviation (formation à la qualification, vols touristiques, etc.) Cette action résolument volontariste – rappelée lors des vœux 2010 de Patrick Gandil – devrait favoriser le retour de l'hydravion, invention française, sur l'eau et dans les airs. **Olivier Constant**

* Mission Aviation légère, générale et Hélicoptères.