

# L'hydraviation française

## tente de sortir de l'eau



**Cette année sera célébré en France le centenaire de l'hydravion. Car c'est Henri Fabre, un Français, qui, le 28 mars 1910, a été le premier à quitter l'élément liquide, en l'occurrence l'étang de Berre, pour l'élément aérien. Notre pays fut ensuite un grand constructeur dans cette discipline, avec une production de près de 4 000 hydravions.**

**Q**ue nous reste-t-il de cette activité ? Des Canadair, un Cessna 150 (cf. *Aviasport* de novembre 2009) et une poignée d'ULM... Une situation d'autant plus étonnante que l'aviation de loisir est bien implantée en France. Disposeriens-nous de trop peu de surfaces aquatiques adaptées ? Sans être aussi favorisée que le Canada, la France offre un littoral côtier de près de 5 500 km, 3 000 km de voies flu-

viales et plus d'une centaine de lacs aux dimensions suffisant à l'hydraviation.

### **Des exigences disproportionnées**

Mais moins d'une dizaine de plans d'eau sont réglementairement utilisables. Il semble que le millefeuille administratif permettant la création d'une hydrosurface soit directement en cause, au point de

décourager toutes les bonnes initiatives. Nos administrations sont-elles opposées à l'hydravion ? Pas vraiment, mais des procédures complexes de demandes, traitées par des interlocuteurs méconnaissant totalement le sujet donnent lieu à des arrêtés d'ouvertures de qualité variable, voire à des interdictions selon le principe qu'une autorisation fait courir plus de risques à son signataire qu'un simple refus... Des pilotes



Avid Flyer Amphibian survolant un lac de Lorraine potentiellement susceptible de l'accueillir.

refusent cette fatalité. Selon eux, malgré les embûches actuelles, l'hydraviation peut renaître (cf. encadré).

La réglementation en vigueur suit un arrêté datant du 13 mars 1986. Elle distingue les types de sites : pour les ULM les plates-formes occasionnelles et celles permanentes, et pour les hydravions certifiés les hydrosurfaces occasionnelles et celles assimilées à des hydroaérodromes. Deux catégories donc pour les aéronefs légers et deux autres pour les plus lourds... Auxquelles sont liées des exigences administratives diverses et parfois incongrues, mais avec la constante de l'autorisation

écrite de la personne (privée ou morale) ayant la jouissance du plan d'eau. C'est donc dans tous les cas ce premier interlocuteur qu'il va falloir rencontrer puis absolument convaincre. Sans son aval, point d'hydrosurface. Courtoisie, diplomatie et bonnes connaissances du plan d'eau, de ses actuels utilisateurs et de ses éventuels protecteurs sont indispensables.

### **Des idées reçues à combattre**

Comme l'hydraviation n'est plus connue dans notre pays, il faut commencer par composer avec les idées reçues, avant de

continuer en éduquant. Tout d'abord évitez donc le mot « ULM » qui reste parfois associé au vacarme des tondeuses à gazon. « Ultraléger motorisé » ou « avion léger à flotteurs » passe mieux.

Autre « évidence », pour certains : l'hydraviation dérange et pollue la nature. Rappelons que rien qu'en France, les rivières, côtes et lacs sont sillonnés par une centaine de milliers de moteurs marins, du gros diesel à échappement libre au moteur hors-bord en passant par les 15 000 scooters des mers dont l'échappement est envoyé sous l'eau... Une étude de l'*US Corps of Engineers* a été consacrée à l'impact environnemental



Un cours d'eau autorisé... en Alaska

des hydravions sur une période de cinq ans. Ses conclusions montrent qu'ils n'ont pratiquement aucun effet sur l'eau, l'air, le sol, et la faune aquatique comme terrestre. La seule nuisance retenue est celle du bruit vis-à-vis de l'homme. L'hydravion est donc respectueux de la nature. Car contrairement à un bateau à moteur, il n'a pas d'hélice immergée, ne rejette pas d'huile, d'essence ou de déchet dans l'eau. Le carburant utilisé est très volatil : si une nappe

d'essence se forme accidentellement lors d'un avitaillement, elle s'évapore. Les flotteurs ne reçoivent pas de traitements *anti-fouling* toxiques, et opèrent sur l'eau durant un temps limité. Et les vagues engendrées par le décollage et l'atterrissage sur les berges sont largement inférieures à celles engendrées par un simple orage d'été ou par un vent fort, qui eux sont naturels. De plus, un aéronef flottant ne représente qu'un bateau à faible tirant d'eau évoluant

à la surface pendant une demi-minute entre 0 et 80 km/h. Il ne laisse rien derrière lui après son passage. L'impact sonore est lui-même très limité, puisqu'il se limite au décollage d'un petit nombre de machines. Celui des ultralégers est modéré, grâce à la conception moderne des moteurs et des hélices. Certes, les hydravions classiques doivent être équipés d'un pot silencieux et d'une hélice tripale.

Une troisième idée reçue : décoller ou atterrir sur l'eau est dangereux pour les autres usagers. Elle est contredite par les chiffres des pays à forte concentration d'hydravions. Les statistiques américaines montrent que sur une période de 13 ans, sur 338 accidents mettant en cause des hydravions, un seul concerne directement une embarcation, et six seulement des bateaux du fait de vagues de sillage. Une étude menée au Canada s'est intéressée à 1 432 cas sur une période de 15 ans. Aucun problème lié à un bateau sur les hydrobases ou hydrosurfaces n'est mentionné. À noter également que des statistiques portant sur plusieurs centaines de

## La DGAC s'intéresse aux hydravions

Le Parlement européen a exprimé très officiellement à Strasbourg un soutien appuyé à l'aviation générale (cf. *Aviasport* de juillet 2009) en publiant une résolution, adoptée par une très large majorité [524 voix pour, 74 contre et six abstentions], guidant la Commission européenne et les États membres vers des principes destinés à préserver, encourager et promouvoir l'aviation générale dans toute l'Europe. Concernant l'hydraviation française, notre chère Aviation civile semble bien avoir reçu le message. Patrick Gandil, qui est à sa tête, s'est rendu « à titre privé » le 11 décembre dernier sur l'hydrobase de Biscarrosse où il a rencontré Jean Meyer, l'animateur de HBBP (Hydravions base de Biscarrosse-Parentis). L'actuel directeur général de la DGAC s'était précédemment rendu à Côme, en Italie, où se trouve l'une des plus grandes hydrobases européennes (neuf avions, six instructeurs et 4 000 heures de vol par an). Depuis, un groupe de travail a dû être mis en place sur l'initiative de la DGAC pour débattre du sujet. De plus, l'aéro-club de Biscarrosse prévoit d'acquérir cette année un Piper *Super-Cub* amphibie, et l'Aéro-club de Marseille suit une même démarche pour un Lake 200.

milliers d'heures de vol montrent qu'il n'y a proportionnellement pas plus d'accidents d'hydravions que d'avions.

## Deux hydrobases en France...

Une fois obtenue la précieuse autorisation du propriétaire, d'autres démarches administratives sont nécessaires, plus ou moins compliquées selon le type d'utilisation. Pour une plate-forme ULM occasionnelle, il suffit d'informer le maire de la commune par courrier. Pour les autres types de sites, apparaît un des points ubuesques de l'actuelle réglementation : les éléments requis pour une plate-forme ULM permanente sont les mêmes que pour une hydrobase « avion » occasionnelle ! Mais que signifie « occasionnel » pour l'administration ? Supposons le cas d'un propriétaire d'un beau Piper Cub à flotteurs également propriétaire d'un plan d'eau favorable. Avec une autorisation d'hydrobase occasionnelle, cet heureux homme ne pourra amarrer son Piper que durant deux mois... Alors qu'une autre demande formulée sur les mêmes critères pour une plate-forme ULM lui permettrait de baser un biplace comparable de façon permanente. De fait, le statut d'hydrobase permanente impose une démarche lourde comparable à une ouverture



L'hydrosurface de l'étang de Berre est réservée aux Canadair de la Sécurité civile.

d'aérodrome assortie de telles contraintes qu'il n'en existe que deux en France : une à Biscarrosse (cf. *Aviasport* de novembre) et l'autre sur l'étang de Berre...

## Quelques pistes d'améliorations

La désignation d'hydrosurface devrait impliquer une utilisation possible pour les types d'aéronefs légers (ULM, CDN, CNRA, etc.). Il faudrait aussi bannir les autorisations nominatives et celles soumises à renouvellement d'accords. Tout pilote titulaire d'une qualification « hydro » correspondant à l'aéronef utilisé devrait pouvoir utiliser une hydrosurface sans restriction ni autorisation préalable.

Alors que l'on va aujourd'hui jusqu'à de-

mander la tenue d'un registre des départs et arrivées sur nos hydrobases, d'autres pays acceptent tout simplement que leurs plans d'eaux intérieurs publics, leurs fleuves et leurs rivières déjà utilisés par une ou plusieurs activités nautiques motorisées ainsi que le domaine maritime, reçoivent les hydravions. C'est par exemple le cas de l'Italie, où il suffit au pilote d'informer les autorités aéronautiques et de police par un simple fax ou E-mail.

Le centenaire encouragera-t-il le renouveau de notre hydravation ? Les membres de France-Hydravion (cf. encadré), soutenus par l'Aéro-club de France, veulent y croire et effectuent un lobbying actif auprès des fédérations et administrations. Ils ne pourront aboutir positivement qu'avec le soutien de tous les acteurs de l'aviation légère. Espérons avec eux que nous goûterons bientôt plus librement au jusqu'à présent trop confidentiel bonheur de l'hydravation.

**Thierry GRUN, photos de l'auteur et via l'Aéro-club de Marseille-Provence**

Les deux types d'amphibies que comptent acquérir ce printemps les aéro-clubs de Marseille et de Biscarrosse : un Lake 200 et un Super-Cub.



Les turbulences de sillages « nautiques » très limitées sont sans conséquence pour l'environnement et la faune.

**francehydravion.org**

Le rassemblement France-Hydravion récemment créé par Olivier Ripoché et Jean-François Monier veut fédérer les aficionados du flotteur pour de nouvelles créations d'hydrosurfaces. Son

