



Newsletter - Octobre 2013

Inauguration de l'hydrosurface "Henri Fabre", à Martigues

Le 28 septembre dernier, après plus de 3 années de démarches diverses, l'hydrosurface Martigues - Henri Fabre a été inaugurée en présence des autorités locales, des représentants de l'Aéro-Club de France et de la FFPLUM. Quelques amerrissages suivis de navigations dans le canal de Beaussengue, malgré une météo capricieuse.



Voir [le reportage et la video](#)

Le Comité Henri Fabre remercie tout particulièrement Yves Kerhervé, Jean François Monier, ainsi que toute l'équipe municipale de Martigues qui continue à s'investir dans la célébration de l'exploit historique du père de l'hydravion : "Parcours Henri Fabre", expos, actions diverses, etc...

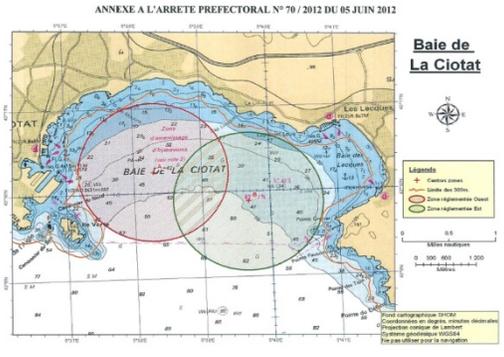
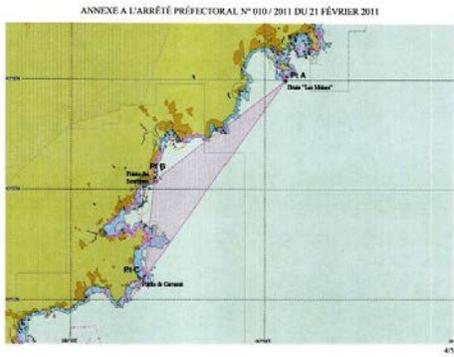
Méditerranée : Des arrêtés d'hydrosurfaces pour presque pour rien.

Au-delà de cette bonne nouvelle, et s'agissant des hydrosurfaces (hydravion) de Fréjus, La Ciotat, Toulon et Martigues, le constat est mitigé. Malgré l'efficacité et la compétence des services de l'Action de l'Etat en Mer de la Prémar Méditerranée, les hydrosurfaces accordées sont difficilement exploitables, les contraintes imposées rendant aléatoire toute programmation de vol d'instruction ou de tourisme.

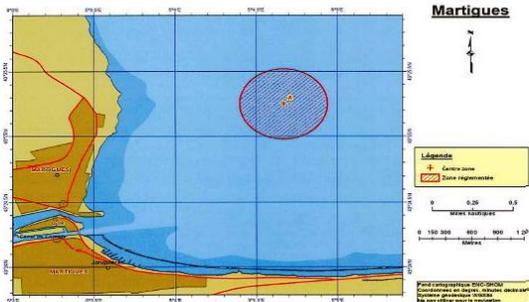
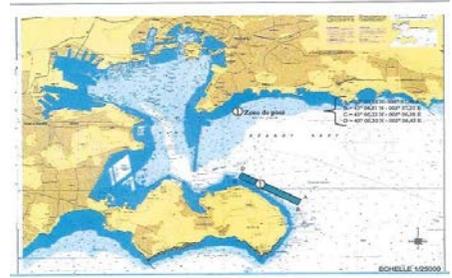
La rationalisation des autorisations par des coordonnées géographiques déterminant des lignes invisibles (là où les bouées des 300m ne demandent qu'à jouer leur rôle) se confronte hélas avec les houles résiduelles de secteur Sud, la brise de mer dès la fin de matinée, une vague traîtresse de NGV ou le champ de mines créé par le motonautisme estival. Détails :

Fréjus : Un triangle en pleine mer, plein vent, pleine houle... et sans aucune sécurité.

La Ciotat : 2 cercles de 1Nm de diamètre, intitulés Zone A et B, qui reviennent à tangenter les bandes de rives de 300m



[Toulon](#) (à l'occasion de la manifestation de l'association Castel-Mauboussin, les 26-27 septembre 2013) :
Houles d'Est + leurs ressacs, ou rabattants par vents d'Ouest,
"Autorisation d'amerrissage" donnée sur une fréquence aéronautique par un directeur de vol "civil", qui au préalable doit obtenir par téléphone deux autres autorisations (Commandant du Port de Toulon et Chef de Quart CLA de Hyères), mais où personne dans la chaîne ne connaît les problématiques.
Tous les ingrédients pour faire échouer des mois de travail préparatoire.



[Martigues](#) : Un volet nautique complexe, composé d'un nouvel accord du Préfet Maritime, de normes pointilleuses de distance aux navires (faisant abstraction de leur trajectoire) et d'une autorisation de la vigie de Port de Bouc (qui ne connaît pas l'hydravation, et à 7 km de là ne voit pas l'hydrosurface).
Il découle de l'[article 5 de l'arrêté](#) une ambiguïté sur l'autorisation d'amerrissage (par radio ou par téléphone ?) que tout assureur saurait exploiter en cas de sinistre, ou encore l'installation d'une VHF marine compatible avec la licence de station d'aéronef (LSA), et nécessitant un STC très coûteux pour les hydravions.

On ne manquera pas de s'incliner devant ces travaux cartographiques et réglementaires rigoureux, ni de frissonner à l'idée des dizaines de services ampliatifs qui ont dû analyser, diffuser et intégrer ces nouveautés dans leur consignes. Ne serait-il pas plus simple de revenir au [Règlement International pour la Prévention des Abordages en Mer \(RIPAM\)](#) qui assimile l'hydravion à flot à un navire ?

Le problème semble se situer en amont, où sont ignorés l'expertise des pilotes d'hydravion, leur capacité de lecture du plan d'eau, la visibilité unique que procure le survol, ainsi que le choix responsable d'une trajectoire qui évite les multiples sillages et n'interfère pas avec les mouvements de navires.

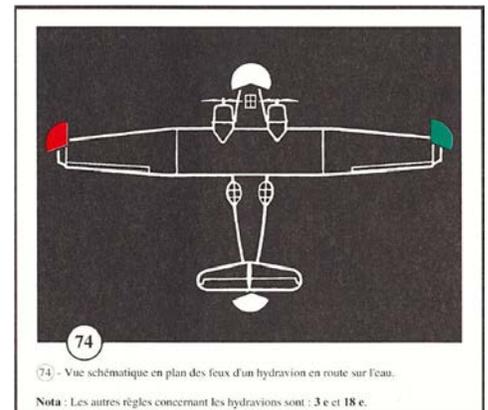


Planche extraite du RIPAM, avec renvois aux règles

De cette incompréhension est né le malentendu qui hypothèque tout progrès réglementaire dans l'utilisation des hydravions sur le domaine maritime, car ce sont les grandes lagunes ou les avant ports protégés tels que [Marseille](#) qui offrent les meilleures garanties de sécurité, tout en permettant des perspectives touristiques ou commerciales) Cette situation perdurera tant que la formation aéronautique (théorique et pratique, affirmant la prise de décision + contrôles en vol + visites médicales) sera vue de loin comme une sorte de permis bateau préparé en quelques cours du soir...

Pourtant, avec le souci dichotomique de respecter la réglementation (allégée) des ULM arrêtée le même 13 mars 1986, la liberté accordée aux petits hydro-aéronefs n'a pas posé de problème, y compris dans des zones surchargées de trafic aéronautique et nautique, comme à Juan les Pins.

Le concepteur du Pétrel ne décroche pas.

Retraite active pour Claude Tisserand qui a reconstruit cette année la maquette au 1/3 du Pétrel, très précisément tirée de ses plans originaux et du Pétrel S.M.A.N n° 14 vendu à Seabird Aviation.

Dimensions : Envergure : 2,77 m - longueur : 1,95 m - poids : 11,2 kg

Moteur électrique 1440 watts (environ 2 CV) (45 A sous 32 V) habillé d'une maquette détaillée du moteur d'origine (ROTAX 582 bicylindre 2 T à refroidissement liquide)

Train d'atterrissage rentrant.



Avec Claude Tisserand, l'association France Hydravion vous souhaite de vivre vos passions.