

Relancer l'hydro en France

Deux pilotes de ligne français, Jean-François Monier et Olivier Ripoche tentent – une nouvelle fois après bien d'autres, et c'est pour cela que nous les soutenons, car ils ont du mérite – de relancer l'hydravation en France. Voici leur analyse et leur projet :

« Le 28 mars 1910 sur l'étang de Berre décollait le premier hydravion du monde piloté par Henri Fabre. 100 ans plus tard, allons-nous fêter la mort de l'hydravation dans le pays qui l'a vu naître, ou bien sa résurrection ?

« Durant les 30 dernières années, l'aviation légère a vécu de profonds changements, dans le triple contexte d'une complexité réglementaire étouffante, d'une hausse continue des coûts du carburant 100LL, d'un parc avions vieillissant, et de la croissance du phénomène ULM.

« Qu'en est-il de l'hydravation française ? Que se passe-t-il à Biscarrosse, pompeusement autoproclamée

« Capitale mondiale de l'hydravion » ? Passé leur magnifique rassemblement annuel, de courageux passionnés tentent d'y faire vivre leur base principale et de (ré)ouvrir d'autres hydrosurfaces par des dépôts de dossiers auprès de diverses tutelles : gestionnaires des plans d'eau ou préfets maritimes, préfets, chefs des districts aéronautiques, de la police de l'air, des douanes et... du comité interarmées.

« On se souvient du sort réservé il y a 15 ans à une demande d'hydrobase sur l'estuaire de la Gironde : Bien que l'espace n'y manquât pas, la réponse fut négative, selon le principe conservateur qu'un accord fait courir plus de risques à son signataire qu'un simple refus...

« Ainsi, alors que notre pays dispose de tant de côtes, de fleuves et de plans d'eau, ce pan de notre histoire aéronautique est en état de mort cérébrale, dans une société concevant de moins en moins d'autres passions que le 20 heures et son pendant, la télé-réalité.

« C'est ici qu'une spécificité française pourrait apporter sa contribution : la réglementation ULM et son arrêté du 13 mars 1986. Dans sa définition des « plates-formes occasionnelles à des fins de vols pri-

vés », celui-ci stipule simplement :

Art 3 : L'utilisation d'une plate-forme pour le décollage ou l'atterrissage est subordonnée à l'accord préalable de la personne en ayant la jouissance.

Art 4 : Les plates-formes utilisées à titre occasionnel à des fins de vols privés doivent faire l'objet d'une déclaration préalable auprès du maire de la commune concernée.



« Par la simplicité de son cadre réglementaire, on voit clairement pourquoi l'ULM s'est tant développé en France, autant que la contribution qu'il pourrait apporter comme un « Cheval de Troie » au renouveau de notre hydravation, un ultra-léger hydro restant un simple ULM, sans distinction.

« L'union faisant la force, il est hors de question de s'enfermer dans les querelles d'ostacisme contreproductives entre « vrais pilotes d'avion » et

« ulmistes », d'autant que certains modèles 3 axes ont peu à envier à leurs grands frères en termes d'agrément et de performance, si ce n'est une masse totale limitée à 495 kg (pour hydro ou amphibie).

« La démarche aujourd'hui vise dans un premier temps à rassembler tous ceux qui, par leur bonne volonté, leur compétence, leurs connaissances ou leur propriété d'un plan d'eau, souhaitent que nous retrouvions l'agrément de cette quatrième dimension.

« Dans un premier temps, notre lieu de rassemblement est virtuel, par une structure légère et un site web permettant de :

- Regrouper les passionnés par l'hydro, géographiquement, par compétences, par affinités.
- Présenter les textes régissant les ouvertures de bases et la pratique hydro ULM ou hydravion.
- Présenter les ouvertures de bases permanentes ou occasionnelles.
- Recenser les acteurs (fédérations, écoles et distributeurs; EDF, VNF, mairies, etc.).
- Annoncer les événements liés à l'hydro.
- S'enquérir des assureurs qui acceptent de couvrir le risque spécifique « hydro », etc. Rendez-vous sur <http://francehydravion.free.fr>.