

info pilote

www.info-pilote.fr

www.info-pilote.fr

Sécurité

Bien verrouiller
la verrière

Histoire

Lucien Servanty
Du Triton au Concorde

Aéromédical

Alcool
Tolérance zéro

Électrique Hamilton aEro

Le renouveau
de la voltige

Spécial aviation de demain

Hydrogène Vol expérimental de l'HY4

Pile à combustible,
la solution
alternative

Raid aventure

L'Hydro Latécoère et
le Toulouse - Saint-Louis
du Sénégal



5,80 €
NOVEMBRE 2016
#728



Survol en patrouille du lac de Paladru et de son hydrosurface temporaire, créée à l'occasion du raid.



Raid Hydravion Latécoère

Une aventure en vogue

Fort du succès de la première édition de l'an passé, le deuxième Raid Hydravion Latécoère, qui s'est déroulé du 3 au 18 septembre, confirmait l'attrait suscité par l'hydravation auprès des pilotes comme du public. Et ce malgré quelques refus d'ouverture d'hydrosurfaces, qui ont entraîné une réduction du nombre d'escales visitées.

L'année dernière, les aéroclubs Pierre-Georges Latécoère (Lézignan - LFMZ), Aquitaine Hydravions (Biscarrosse - LFBS) et la base Latécoère Catalane (Perpignan-Rivesaltes - LFMP) organisaient le premier Raid Hydravion Latécoère. Cette aventure aérienne reliant Biscarrosse à Monaco avait trois objectifs : entretenir la mémoire des lignes Latécoère, amerrir sur d'anciennes hydrosurfaces autrefois utilisées et en ouvrir de nouvelles pour participer à la relance de l'hydravation française. Le succès de cette semaine « aéro-marine », qui a vu une quinzaine de pilotes, trois hydravions et deux hydro-ULM prendre part au raid, a naturellement incité les organisateurs à proposer une deuxième édition plus longue cette année (quinze jours, du 3 au 18 septembre).

Cinq hydravions, les trois PA-18 d'Aquitaine Hydravions et deux PA-18 privés, dont un suisse, étaient engagés dans le Raid 2016. Dix pilotes encadrés par six instructeurs se sont relayés dans les cockpits, chacun réalisant une ou plusieurs étapes du parcours en fonction de son budget (environ 500 euros par jour et par personne tout compris). Les participants devaient initialement partir de Biscarrosse pour rejoindre Mâcon en passant par Toulouse (lac de Carbonne), Revel (lac de Saint-Ferréol), Perpignan (lacs de Saint-Laurent-de-la-Salanque et de Villeneuve-de-la-Raho), Montpellier (La Grande-Motte), Martigues (étang de Berre), Saint-Tropez (golfe de Saint-Tropez et Cavalaire), Puimoisson (lac de Sainte-Croix), Grenoble (lac

VOYAGE

de Paladru, Genève (lac Léman), Annecy, Chambéry (lac du Bourget), Lyon (lac de Miribel) et Dijon (lac Kiri). « Avec la visite d'une nouvelle hydrosurface chaque jour, le rythme du Raid 2016 était soutenu. Cette année, partir quinze jours était un moyen de passer plus de temps sur chaque étape », explique Hervé Berardi, président de l'aéroclub Pierre-Georges Latécoère.

Casse-tête préparatoire

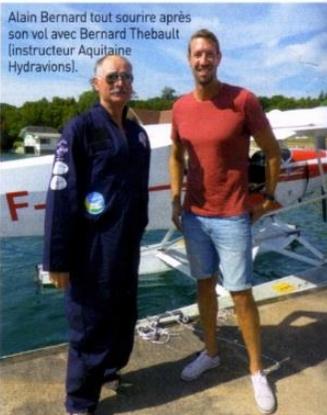
Organiser une telle aventure n'est pas simple et certaines des nouvelles escales du Raid 2016 ont dû être annulées : Genève (raisons administratives), Dijon (présence trop importante d'algues sur le lac) mais aussi Villeneuve-de-la-Raho, Annecy, Chambéry et Lyon, les demandes d'ouverture temporaire d'hydrosurfaces ayant été refusées pour ces quatre destinations. Plusieurs raisons expliquent que le programme initial n'a pu être tenu. Les dossiers de demande d'ouverture d'hydrosurfaces étant adressés à l'administration au moins six mois avant le départ du raid, le climat post-attentats n'a pas facilité les démarches. « Nous nous sommes rendu compte qu'il restait aussi un important travail à réaliser auprès des préfetures et des mairies car elles ne connaissent pas l'hydravation. Pour certaines, l'hydravation est considéré comme un simple avion. Pour d'autres, il est assimilé à un bateau à moteur donc plus contraint qu'un avion car jugé plus polluant. La méthode de travail varie aussi

d'une préfecture à l'autre. Celles que nous avions sollicitées l'an dernier avaient centralisé nos demandes d'ouverture d'hydrosurfaces avant de les adresser aux différents services de l'État impliqués (DGAC, douanes...). Cette année, certaines ont eu la même approche. D'autres nous ont demandé de faire le tour des services impliqués, d'obtenir l'accord de chacun d'entre eux et de leur envoyer le dossier finalisé. Ce qui est très chronophage », détaille Hervé Berardi. Ces annulations sont d'autant plus déconcertantes que les demandes d'ouverture d'hydrosurfaces du raid avaient reçu l'appui de la DGAC, de la police de l'air et des frontières, de la gendarmerie des transports aériens, des douanes, d'EDF et VNF...

Cohabitation exemplaire

Malgré un parcours remanié, le deuxième Raid Latécoère n'a pas manqué d'intérêt puisque sur les huit étapes maintenues, cinq ont permis d'inaugurer

de nouvelles hydrosurfaces temporaires : en Méditerranée (La Grande-Motte, Cavalaire), sur la Saône (Mâcon) et sur les lacs de Sainte-Croix et de Paladru. Parmi les temps fort vécus par les participants au cours des 1000 Nm de ce voyage, on retiendra la visite du musée de l'Hydravation de Biscarrosse et la découverte du chantier de restauration d'un Grumman Albatross porté par le musée et la ville, l'amerrissage en Méditerranée et l'arrivée au moteur dans le port de plaisance de La Grande-Motte, le survol de la côte méditerranéenne (montagne Sainte-Victoire, La Ciotat, îles des Embiez) jusqu'à Cavalaire, où les avions ont profité de l'hydrobase permanente pour « beacher » sur la plage. Autre étape marquante, les vols réalisés à partir du plus grand lac privé d'Europe, Paladru. Sur les 3,9 km² de ce site protégé et fréquenté par de nombreux plaisanciers, les décollages et amerrissages se sont enchaînés durant les trois jours d'escale du raid. Une



Alain Bernard tout sourire après son vol avec Bernard Thebault (instructeur Aquitaine Hydravions).

Me retrouver dans un avion en tandem était une nouveauté. J'ai aimé la simplicité du Piper, son côté authentique. Je l'ai trouvé réactif, manœuvrable. Piloter un hydravion est un challenge intéressant. Au décollage, à l'amerrissage, les repères visuels changent. Il faut garder du moteur à l'amerrissage, jouer avec le manche avec beaucoup de douceur, trouver le bon angle pour effleurer l'eau sans risquer de passer sur le nez... On se prend très vite au jeu. Après quelques tours de « piste », j'avais juste envie d'aller chercher d'autres plans d'eau pour continuer à m'amuser !

Envisagez-vous une participation plus importante au prochain Raid Hydravion ?

L'envie est là. Tout est question d'organisation et de budget. J'ai volé sur les premières étapes du Raid Latécoère Afrique cette année, de Toulouse à Essaouira. Maintenant, j'aimerais prendre le temps de gonfler mes heures, de m'aguerrir en traversant par exemple la France en DA40. C'est quelque chose que j'ai envie de faire depuis pas mal de temps, pour faire le tour des copains et les emmener voler.

Êtes-vous tenté par une formation hydravion ?

Oui. C'est un pilotage technique qui demande un apprentissage spécifique et une certaine humilité pour accepter de progresser pas à pas. L'instructeur qui m'a emmené m'a montré pas mal d'astuces, comme les différentes façons de repérer le vent sur l'eau, en observant l'orientation des bateaux au mouillage où la direction prise par les oiseaux lors de leur envol. Mais avant de me lancer, je veux finaliser ma formation voltige 1^{er} cycle. Disons qu'on reparlera hydravion dans un an. En tout cas, j'encourage vivement les pilotes qui n'ont pas encore essayé l'hydravion à passer à l'acte. C'est une activité que j'espère voir se développer. Se poser sur l'eau, c'est juste extra.



Survole du port de Saint-Tropez qui a accueilli le Raid Hydravion en 2015.



Manœuvre à la pagaie sur le lac de Saint-Ferréol.



L'hydrosurface permanente de Cavalaire ou comment « beacher » sur le sable fin méditerranéen.



Entrée des hydravions au moteur dans le port de La Grande-Motte.

Alain Bernard

« Se poser sur l'eau, c'est juste extra ! »

L'ex-nageur, double champion olympique, est aussi pilote privé. Une passion qu'il a déjà partagée avec *Info-Pilote* (IP n° 655). Breveté en 2010, il totalise aujourd'hui 220 heures de vol. Ambassadeur 2016 des Raids Latécoère, il était présent sur le lac de Paladru, avant-dernière étape du Raid Hydravion.

Avez-vous déjà volé en hydravion avant le Raid 2016 ?

Oui, mais en passager uniquement. C'était en 2006. Un survol de lacs lors de vacances au Canada. Sur le raid, j'ai pris les commandes d'un hydravion pour la première fois. Avec Bernard Thebault, instructeur d'Aquitaine Hydravions, j'ai enchaîné quelques décollages-amerrissages en PA-18 amphibie.

Quelles sensations avez-vous éprouvées aux commandes ?

Depuis que je suis breveté, je vole presque exclusivement sur DA40, un avion qui me plaît pour son confort et sa finesse.

VOYAGE

Sur le lac de Paladru, site protégé et fréquenté par de nombreux plaisanciers, hydravions, paddle, pédalos, avirons, bateaux et baigneurs peuvent cohabiter en toute sécurité.

démonstration qui prouve qu'hydravions, paddle, pédalos, avirons, bateaux et baigneurs peuvent parfaitement cohabiter en toute sécurité. Ce qu'Alain Bernard, champion olympique de natation, pilote privé et parrain 2016 des Raids Latécoère, présent à Paladru, a pu vérifier de lui-même (lire encadré page précédente). Étape culturelle, Paladru offrait aussi l'opportunité aux pilotes de visiter le musée Adolphe-Pégoud, situé à Montferrat, village natal du pionnier, à quelques kilomètres du lac. Et quel meilleur guide pour découvrir l'endroit que la petite-niece du célèbre aviateur ?

En guise de final, le raid s'est offert un amerrissage sur la Saône, au cœur de Mâcon. Une étape fortement soutenue par la ville qui profitait de la venue du raid pour organiser la manifestation « Imperial Airways ». Un nom indissociable de l'histoire de la cité, emprunté à une compagnie aérienne britannique dont les hydravions faisaient escale à Mâcon sur la route qui les menait de l'Angleterre aux Indes dans les années 1930. L'occasion pour les Mâconnais d'assister à des conférences et des expositions, de réaliser leur baptême de l'air à bord des PA-18 d'Aquitaine Hydravions et de profiter de multiples passages bas au-dessus de la Saône assurés par un Seabee et un Catalina. « À Mâcon comme à chacune des étapes du raid, les baptêmes de l'air ont été plébiscités par le public. Nous avons aussi rencontré beaucoup de pilotes qui ont envie de s'initier et de se former à l'hydravion. Cette autre façon de voler attire. C'est un phénomène que nous avions déjà remarqué l'an dernier et cette année encore lors des inscriptions au raid. Les places étaient limitées. Pourtant, nous avons été contactés par des Suisses, des Italiens et des Canadiens car à notre connaissance, il n'existe pas d'autre raid hydravion », conclut Hervé Berardi. Un encouragement supplémentaire pour préparer une troisième édition très attendue, même si l'organisation n'a pas encore défini si celle-ci se déroulera en 2017 ou en 2018. ●

Texte : Jean-Philippe Laurent. Photos : Pierre Lancelot-Baou et DR.



Les pédalos du lac de Saint-Ferréal, le meilleur moyen de former les pilotes jusqu'aux hydravions.



Port de La Grande-Motte. Les hydravions sont amarrés au ponton de la capitainerie.



Les PA-18 « beachés » dans la baie de Cavalaire.



Arrivée du Seabee d'Aquitaine Hydravions à Mâcon.



Arrivée sur le lac de Paladru.



Amerrissage sur l'hydroscaphandre de La Grande-Motte.



Le Catalina d'Air Legend venu de Melun jusqu'à Mâcon.



À Biscarrosse, photo de famille pour les pilotes au départ du Raid.

Raid Latécoère Afrique

Du 23 septembre au 8 octobre, le Raid Latécoère Afrique 2016 emmenait 70 participants (21 appareils) de Toulouse à Dakar, sur les traces de l'Aéropostale. Au départ donné lors du meeting aérien Des Ailes et des Étoiles succédaient diverses étapes incontournables de la ligne Latécoère telles Castellon, Fès, Essaouira, Tarfaya (Cap Juby) et Saint-Louis du Sénégal à l'aller. Nouadhibou et Agadir étaient également au programme du vol retour. Au total, 10000 km parcourus et la satisfaction, pour l'organisation, de constater l'attrait du Raid Afrique auprès des pilotes « locaux » : « Les aéroclubs d'Agadir, Fès, Marrakech et Casablanca nous ont annoncé vouloir prendre part au raid 2017. Son aspect historique et solidaire les intéresse. C'est un phénomène que nous avons déjà constaté sur le raid que nous organisons en Amérique du Sud puisque des aéroclubs brésiliens et argentins participent régulièrement », explique Hervé Berardi.