# Dans le sillage d'Henri Fabre

Encore basés sur l'étang de Berre (à proximité de LFML), mais plus pour longtemps, les Canadair ont fait une parfaite démonstration de leur potentiel à l'occasion de l'inauguration de l'hydrosurface Martigues–Henri Fabre

**En mars 2010, à l'occasion du centenaire du premier vol d'un hydravion par Henri Fabre sur l'étang de Berre (28 mars 1910), une hydrosurface temporaire avait été créée sur le plan d'eau de Martigues…**

C'est à ce moment que l'idée est venue de créer, au niveau de la base nautique de Tholon, une hydrosurface permanente, avec l'appui convaincu de la municipalité de Martigues. Après trois ans de travail, l'inauguration a eu lieu le 28 septembre dernier.

## Le retour de l'hydraviation sur l'étang de Berre

Convaincu de la nécessité de redonner à l'hydraviation la place qu'elle mérite en France, Jean-François Meunier (président) et Yves Kerhervé (secrétaire) ont créé, avec Gérard David (trésorier), l'Hydro-club de France, avec pour premier objectif désigné la création de cette hydrosurface permanente à Martigues. Malgré la volonté affichée de la municipalité, il aura quand même fallu trois ans d'efforts pour aboutir, les « administrations » concernées étant nombreuses. C'est Yves Kerhervé, ancien pilote de *Rafale*, ancien pilote d'essais à la base d'Istres, qui a mis toute son énergie et usé de son influence pour gagner, une à une les autorisations nécessaires. Il faut dire que l'affaire n'était pas si simple. En effet, le plan d'eau de Martigues, qui dépend de la Préfecture maritime, concerne aussi le contrôle aérien

C'est de l'étang de Berre que le pionnier Henri Fabre a décollé pour la première fois au monde un hydroaéroplane, le 28 mars 1910. Cet exemplaire « de série » est vu au meeting de Monaco en 1911, auquel il a participé, piloté par Jean Bécue (coll. J. Molveau)

# une hydrosurface à Martigues

Un *Seamax* M-22, ULM de conception et fabrication brésilienne, devant les petites maisons de Martigues.

A l'origine de l'hydrosurface, les responsables de l'Hydro-club de France n'ont pas hésité à réaliser une presque authentique et très utile fiche VAC (dont est extrait cette carte), avec l'aide de Xavier-Freddy Durrleman. La zone de poser n'est pas matérialisée. Elle a le même centre que la R-186 mais ne fait que 500 m de rayon alors que la R-186 en fait 1 000. La zone de posé doit être dégagée de toute embarcation pour les opérations de décollage et amerrissage.

(proximité de Marseille–Provence), la DGAC, et l'armée de l'Air avec la base aérienne d'Istres. Enfin, après trois ans d'efforts, l'arrêté de création de l'hydrosurface Martigues–Henri Fabre est paru le 24 septembre dernier (consultable http://www.premar-mediterranee.gouv.fr/?frame=download-arretes.php&fichier=709), suivi le samedi 28 septembre par une inauguration en grande pompe. A cette occasion, les élus de la ville ont confirmé leur désir de voir l'activité se développer « *pour devenir un nouveau pôle actif et privilégié de la ville-port* », ce qui est encourageant. En effet, dans un premier temps, l'activité est limitée à 200 mouvements annuels et à 20 mouvements quotidiens mais surtout il s'agit bien d'une hydrosurface, référencée sur les cartes (zone R-186), sans réelle installation d'accueil et assortie d'un certain nombre de limitations, à commencer par une validité de 12 mois dans un premier temps. Si tout se passe bien, elle devrait devenir permanente, d'autant que l'objectif suivant sera la transformation de l'hydrosurface en hydrobase, avec un certain nombres d'activités à la clef, comme les vols de découverte ou la formation au pilotage d'hydravion.

Pour l'instant, c'est lorsqu'une manifestation est organisée, comme l'inauguration du 28 septembre dernier, qu'un quai provisoire est installé. De ce fait, il n'est pas encore possible de baser un appareil et de développer l'activité autour de lui.

Une procédure a été mise en place pour les pilotes qui souhaiteraient se poser à Martigues. La gestion des demandes (et le respect des règles édictées) a été confiée à l'Hydro-club de France. C'est donc auprès de Yves Kerhervé qu'il faut adresser sa demande par mail (yves.kerherve@hydroclubdefrance.fr), lequel envoie en retour un « briefing » sous forme de questionnaire à signer. Il y a en effet un certain nombre de points à connaître et à respecter (déclaration, fréquences radio, cheminement, altitudes, règles du plan d'eau, autorisation de la vigie, etc) avant de se poser à Martigues et il est règlementairement impossible de le faire sans en avoir pris officiellement connaissance.

Un ULM Aérolac MD-03 Transat, conçu par Maurice Delpech, était également de la fête à Martigues.

Vu à Cuers–Pierrefeu, base de l'Association Castel-Mauboussin qui œuvre dans la reconnaissance des handicapés dans les métiers de l'aérien, ce Lake *Buccaneer* s'est également posé sur l'hydrosurface temporaire de Saint-Mandrier, le seul car le vent a empêché les ULM marins de faire de même.

## Opération **aéronautique** et **handicap**

L'Association Castel-Mauboussin (ACM) est bien connue pour son action qui vise à montrer qu'une personne handicapée peut trouver sa place dans un cadre industriel, et notamment aéronautique. Basée à Cuers, l'association animée par Luc Adrien a fait ses preuves, en particulier en équipant ses avions de commandes adaptées (des « malonniers », par exemple) et en accompagnant des handicapés moteur jusqu'à l'obtention de la licence de pilote professionnel et vers tous les métiers de l'aéronautique. Elle vise aujourd'hui la création à Cuers d'un pôle « aéronautique-Handicap » et la création d'une formation d'assistant de vol sur hélicoptères sanitaires.

Lorsqu'il a été question que les « grands voiliers » de la Tall Ships Regatta viennent à Toulon, l'ACM a décidé de s'appuyer sur cet événement pour organiser plusieurs actions, dont un concours des plus belles photos aériennes des grands voiliers réalisées par des personnes handicapées, pilotes ou preneurs d'images. La surveillance aérienne étant l'un des métiers de l'aérien proposés aux handicapés, la démonstration fut probante, avec plus de 1 000 clichés rapportés. Et c'est Philippe Carette, pilote professionnel handicapé et instructeur, qui a remporté le trophée.

Mais, pour en revenir à notre sujet du jour, et toujours dans l'optique d'élargir le champs d'action de l'association, Luc Adrien avec l'aide de l'Hydro-club de France, a réussi plus de soixante ans après le départ de l'Aéronautique navale à faire ouvrir une hydrosurface en rade de Toulon, et l'ex-BAN (Base aéronavale) de Saint-Mandrier. La zone interdite P-62 a perdu son « P » à cette occasion et, comme pour Martigues, une carte « HVAC » officieuse mais détaillée et fort utile a été publiée par l'ACM avec la complicité d'Atlantic-Training. Un arrêté de la Préfecture maritime a officialisé l'existence temporaire de cette hydrosurface ainsi que les conditions de son utilisation, comme pour Martigues. Une météo peu favorable n'a malheureusement pas permis aux hydravions attendus de rejoindre Toulon, sauf ce Lake LA4-200 *Buccaneer* venu spécialement (ci-contre photographié à Cuers) et qui s'est posé trois fois sur l'hydrosurface de Saint-Mandrier malgé le vent.

L'Hydro-club de France et Castel-Mauboussin ont opté pour une stratégie de négociation avec les différentes autorités concernées par la création d'hydrosurfaces ou d'hydrobases. Petit à petit, lentement mais solidement, l'hydravion semble capable de reconquérir sa place en France. D'ailleurs dans le Sud-Est, après Saint-Mandrier et Martigues, les mêmes initiateurs ont d'autres projets en gestation, toujours plus à l'est… Face à la difficulté de créer de nouveaux aérodromes, la création d'hydrobases offre de nouvelles opportunités à la petite aviation générale et de loisir, d'autant que, comme le dit Jean-François Monier : pas de béton, pas de foncier, pas de rejets !

**Michel SALUSSE,**
**photos Atlantic-Training/XF Durrleman**
**et Pierre Crozet**