Le Raid Latécoère
réhabilite l'hydraviation en France

Du 5 au 12 septembre, trois hydravions et deux hydro-ULM ont décollé de Biscarrosse pour rejoindre Monaco. Un « raid » les conduisant chaque jour sur un nouveau plan d'eau. Une grande première !

L'hydravion, voilà un moyen unique de découvrir les merveilles de la nature !

Traverser la France d'ouest en est et relier l'Atlantique à la Méditerranée *via* lacs, étangs et mer : une belle aventure, conduite par une poignée de passionnés visant à faire renaître l'hydraviation en France.

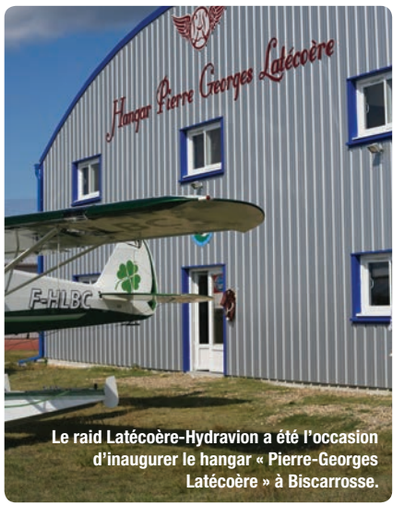
Cinq équipages se sont ainsi lancés à l'assaut des flots, participant au 1er *Raid Latécoère-Hydravion*. Une initiative complexe, mais saluée par le plus grand nombre, autorités comme riverains. « *La réussite de ce Raid, le premier du genre, constitue un grand pas pour le renouveau de l'hydravion !* », se réjouit Hervé Bérardi, président de l'Aéro-club Pierre-Georges Latécoère. L'association, organisatrice du fameux *Raid Latécoère* visant à entretenir la mémoire des lignes aériennes Latécoère et Aéropostale, entourée de l'Hydro-club de France, d'Aquitaine-Hydravions et de la Base Latécoère catalane, s'était donné pour objectif de promouvoir l'hydravion en France et d'ouvrir de nouvelles perspectives à cette activité. Car bien que la France soit le berceau de l'hydraviation (cf encadré), amerrir sur les nombreux plans d'eau (douce ou salée), n'est pas une simple affaire…

À l'heure actuelle, seules deux hydrobases existent : Biscarrosse–Parentis (LFBS, réservé aux aéronefs autorisés par la DSAC-SO) et Marignane–Berre (LFTB, avec préavis de cinq jours). Martigues–Henri Fabre est une hydro-surface (LF-1301) pour laquelle l'Hydro-club de France est chargé de renouveler l'arrêté annuel et de tenir à jour la liste des pilotes autorisés.

Pour les hydro-ULM, les autorisations sont heureusement plus nombreuses.

Pour « monter » ce raid, la principale difficulté fut donc administrative. Lorsqu'un hydravion est en en vol, ce sont les règles de l'air qui s'appliquent. Dès qu'il amerrit, les règles maritimes prennent le relais…

« *La composition des dossiers est lourde de*



Le raid Latécoère-Hydravion a été l'occasion d'inaugurer le hangar « Pierre-Georges Latécoère » à Biscarrosse.

Biscarrosse, lieu historique de l'hydraviation et aujourd'hui, l'une des deux seules hydrobases homologuées.

Le départ vers la région toulousaine.

renseignements à fournir et s'il y a un site «Natura 2 000», il faut alors localiser et déterminer les espèces animales, puis justifier du non-impact sur la faune et la flore… », explique Jean-Luc Langeard, président d'Aquitaine-Hydravions. L'aéro-club landais a assuré l'ouverture de deux hydro-surfaces (Revel et Saint-Ferréol) et l'Hydro-club de France s'est chargé des autres dossiers.

Après environ neuf mois de travail et plus de 1 500 pages de dossiers (!), le *Raid Latécoère-Hydravion* a vu le jour, offrant une semaine de plaisirs « aéro-nautiques » aux cinq équipages engagés dans cette nouvelle aventure !

Samedi 5 septembre : lancement du 1er Raid Hydravion !

« *Avec cet événement, il s'agissait aussi d'entretenir cette "mémoire Latécoère", ce patrimoine universel et d'apporter un volet culturel, avec l'organisation de visites de musées, d'expositions, de rencontres* », souligne Hervé Bérardi.

C'est à Biscarrosse, capitale de l'hydraviation, qu'a eu lieu, le samedi 5 septembre le lancement du Raid. Les cinq appareils se sont donné rendez-vous sur le lac de Biscarrosse–Parentis, l'une des deux seules hydrobases utilisables tout au long de l'année en France.

Les trois hydravions Piper PA-18 sur flotteurs, propriétés d'Aquitaine-Hydravion, ont ainsi été rejoints par deux hydro-ULM *Seamax*, partis de l'étang des Guifettes (hydro-surface ouverte pour l'occasion), près de Luçon en Vendée.

Un cocktail d'histoire, de projets et d'amitiés affichait d'entrée l'atmosphère de la journée, en présence de nombreuses personnalités du monde de l'aéronautique, tels que Frédéric Michelland, président du directoire de Latécoère, Jean-Michel Ozoux, président de la Fédération française aéronautique et Pascal Revel, de la Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Ouest (représentant Patrick Gandil, patron de la DGAC).

Un émouvant témoignage de Léon Kœning, dernier mécanicien sur le Laté 631 a permis aux participants de plonger dans l'histoire de l'hydraviation en France.

À l'occasion de cet événement, Aquitaine-Hydravions, seul aéro-club « spécialisé hydravions » en France, a inauguré le hangar Pierre-Georges Latécoère, sur l''aérodrome de Biscarrosse–Parentis, en présence de Marie-Vincente Latécoère, présidente de la Fondation Latécoère (et belle-fille de Pierre-Georges Latécoère). Tout au long de l'après-midi, des vols-découvertes avec amerrissages sur le lac de Biscarrosse–Parentis, ont été organisés par Aquitaine-Hydravions. « *Sur le lac, notre aéro-club a démontré, après plus de quatre années de pratique, la parfaite intégration de l'hydraviation dans le microcosme écologique local* », précise Derry Grégoire, vice-président d'Aquitaine-Hydravions. D'ailleurs, il n'y a jamais eu autant de cygnes sur ce lac, que depuis la présence des hydravions !

Le Musée de l'hydraviation a ouvert ses portes aux nombreux passionnés présents pour l'occasion. Sur le lieu mythique de l'ancienne base Latécoère, ce musée raconte l'histoire de l'hydraviation mondiale. Il est le seul musée au monde spécifiquement dédié aux hydravions et propose aux visiteurs d'en-

Autre succès populaire, l'escale sur le bassin de Saint-Ferréol.

trer dans la légende, celle des vols transatlantiques vers New-York ou Fort de France, à l'âge d'or des hydravions. C'est en ces lieux chargés d'histoire, qu'Hervé Bérardi a présenté l'ambitieux projet, lancé par la Fondation Latécoère, de reconstruction du Laté-28, cet avion qui fit la gloire de l'Aéropostale.

Hélène Larrezet, première adjointe au maire de Biscarrosse a, quant à elle réaffirmé sa volonté de voir sa ville se positionner comme un acteur majeur de la renaissance de l'hydraviation en France.

Dimanche 6 septembre : Biscarrosse–Carbonne

Les cinq appareils du Raid ont mis le cap sur la région toulousaine et plus précisément, Carbonne. Après une navigation d'1 heure 45, à 3 000 ft, avec un passage au nord de Mont-de-Marsan, puis un survol de l'aérodrome d'Auch, les amerrissages se sont enchainés sur la retenue du Mancies, de la Garonne. Les mouillages ont été effectués à la bouée et les équipages ont ainsi bénéficié d'une petite balade en barque pour rejoindre les berges ! Une météo *Cavok* et un accueil des plus sympathiques par les vélivoles locaux et l'équipe municipale de Carbonne : les ingrédients étaient réunis pour une journée réussie qui s'est poursuivie dans une ambiance conviviale et champêtre !

Carbonne, amerrissage sur la Garonne, pour la grande joie du public.

Les vols-découvertes effectuées à bord des PA-18 hydravions ont été aussi particulièrement appréciés.

En fin d'après-midi, les équipages ont rejoint leur embarcation pour quelques minutes de vol supplémentaires, en direction de l'aéroport de Toulouse-Francazal, leur escale-nocturne.

Lundi 7 septembre : Revel/Saint-Ferréol–Villefranche de Panat

Encore une météo idéale, de très beaux vols et de superbes sites d'amerrissage pour ce troisième jour du Raid Latécoère-Hydravion !

La première escale de la journée s'est faite sur le bassin de Saint-Ferréol, situé au croisement de trois départements : l'Aude, le Tarn et la Haute Garonne.

Comme l'a mentionné Bernard Gabolde, président du Musée d'aviation légère de la Montagne noire (APPARAT), dans son intervention sur l'histoire du site, « *cette étape incite à ouvrir une page de l'histoire du lac de Saint-Ferréol, créé par Pierre-Paul Riquet*

L'hydravion est en communion avec la nature.

entre 1667 et 1672, dans le but d'alimenter le Canal du Midi ». C'est le 27 décembre 1925, qu'eut lieu ici le premier amerrissage. Il s'agissait d'un bimoteur Lioré-et-Olivier, piloté par René Guilbaud et Albert Cavelier de Cuverville. Plusieurs amerrissages suivirent, prélude d'une étude technique réalisée en 1932, en vue de la réalisation d'une escale sur la ligne Bordeaux-Marseille. Projet qui fut finalement abandonné. L'hydro-surface, sur ce bassin de 1 600 mètres de long, fut ouverte à l'occasion de ce Raid, accueilli par les villes de Revel et de Sorèze, ainsi que par la communauté de communes.

Les trois PA-18 et les deux *Seamax* ont redécollé dans l'après-midi pour aller amerrir au sud de Rodez, sur le lac de Villefranche-de-Panat ; une réserve EDF particulièrement appréciable !

« *Ce plan d'eau est accessible au quotidien uniquement aux hydro-ULM. Nous l'avons fait ouvrir aux appareils certifiés lors de cette journée, pour le plus grand bonheur du Maire, de l'association Air des Lacs qui nous recevait et des pilotes de PA-18 qui ont pu ainsi découvrir un nouveau plan d'eau dans un cadre magnifique* », mentionne Jean-François Monier, président d'Hydro-club de France.

Une belle soirée sur les bords du lac conclut magnifiquement cette journée.

Le Raid Latécoère

L'Aéro-club Pierre-Georges Latécoère, basé à Lézignan, dans l'Aude, organise depuis 2007 le Raid Latécoère en Afrique et en Amérique Latine. Le Raid propose de faire revivre l'aventure humaine, historique et sportive que fut celle des Lignes Latécoère et Aéropostale. Il a également pour objectif d'entretenir la mémoire de ces lignes et de tous ses pionniers, de faire l'inventaire des vestiges et de soutenir des projets culturels et solidaires centrés sur l'éducation.

Depuis sa création, l'association a participé à de nombreux projets en Afrique, ainsi qu'en Amérique du Sud :

- baptêmes de l'air et découverte de l'aviation pour les enfants ;
- construction d'une école (3 000 élèves) à Saint-Louis du Sénégal ;
- construction d'une école à Yerghlef (Atar) en Mauritanie ;
- réfection d'une école à Soutou en Casamance ;
- fournitures scolaires et matériels sportifs ;
- expositions culturelles en Argentine, Chili, Brésil et Uruguay.

Le Raid Latécoère est le plus long raid au monde. Il est accessible à tous et parcourt chaque année les escales mythiques de « la ligne » : Rabat, Casablanca, Fez, Cap-Juby, Saint-Louis-du-Sénégal, Dakar, Montevideo, Buenos-Aires, Mendoza, Santiago-du-Chili, Rio-de-Janeiro, Natal…

Dans le cadre du centenaire de la création des lignes Latécoère qui se déroulera en 2018, l'Aéro-club Pierre-Georges Latécoère prépare un dossier d'inscription des lignes au patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO).

www.raid-latecoere.org.

Mardi 8 septembre : Le Barcarès–Saint-Laurent-de-la-Salanque

Mardi matin : décollage du lac de Villefranche-de-Panat. Après un magnifique vol en patrouille, avec le survol du viaduc de Millau, les cinq hydravions ont amerri sur l'étang Salses-Leucate, accueillis par les communes du Barcarès et de Saint-Laurent-de-la-Salanque. Sur la plage de la Coudalère, au Barcarès, les écoliers sont venus découvrir les appareils et l'activité « hydraviation » qui marqua l'histoire de la région il y près d'un siècle.

En soirée, Louis Basserès et Jean-Pierre Bobo ont présenté et dédicacé leur ouvrage

Survol du viaduc de Millau.

L'épopée Latécoère et la base aéronavale de Saint-Laurent-de-la Salanque 1924-2015, sur l'aire de détente.

Et mercredi matin, les hydravions ont de nouveau enchanté les riverains et les scolaires avec quelques passages bas et posés sur l'étang, avant leur départ pour l'escale de Martigues.

« *En septembre 2010, lorsque nous avons créé la base Latécoère catalane, notre projet était de faire renaître une activité hydravion sur l'étang* », indique Philippe Delabarre, président de l'association, située sur l'aéroport de Perpignan. La rencontre avec Hervé Bérardi, président de l'Aéro-club P-G. Latécoère et l'organisation de cette étape du Raid, a ainsi permis de poser la première pierre de ce beau projet.

Mercredi 9 septembre : Martigues

C'est ici, à Martigues, en 1910 avec Henri Fabre que commença l'hydraviation (cf. encadré). Une étape en ces lieux historiques s'imposait donc !

Après une belle navigation sur le long de la côte, les cinq appareils se sont posés sur l'étang de Berre, une hydro-surface permanente créée en septembre 2013, rapidement rejoints par trois autres appareils locaux : un hydravion Lake et deux hydro-ULM, Trophy et Transat.

Durant la journée des séances de simulateur de vol ont été proposées aux jeunes, par la section régionale de la FFPLUM. Dans les locaux mis à disposition par le club de voile, une riche exposition sur l'hydraviation a été présentée par Henri Conan, président de l'association Mémoire de l'hydraviation. Notons la sympathique présence de Mario Fabre, le petit-fils du pionnier, Henri Fabre.

La qualification hydravion

- Où passer la qualification hydravion ? À Biscarrosse, chez Aquitaine-Hydravion, à l'Aéro-club Régional Henri Guillaumet, affilié à la FFA. La qualification demande un minimum de 8 heures de vols (test compris) et peut se dérouler sur une semaine en stage groupé, ou individuellement en plusieurs fois.

- Quand passer la qualification ? Toute l'année, en fonction de la météo.

- Le coût ? une cotisation de 200 €, l'achat de quelques moyen pédagogiques, et 190 € de l'heure de vol (avec ou sans instructeur). Pour l'hydro-ULM, rien d'obligatoire n'existe. Mais le PNVH, pôle national du vol hydro, a été créé. Il s'agit d'une émanation de la FFPLUM qui propose des formations hydro fédérales, facultatives, mais recommandées ! À Biscarrosse, l'association le Vol des Aigles assure ces formations.

Escale sur la réserve EDF de Villefranche-de-Panat, non loin de Rodez.

Martigues, sur les traces d'Henri Fabre, inventeur de l'hydravion.

Jeudi 10 septembre : Marseille

Quel beau et symbolique spectacle aujourd'hui à Marseille. Pour les nombreux spectateurs réunis sur le Vieux Port, tout autant que pour les pilotes ! L'approche et l'amerrissage devant l'entrée du Vieux Port resteront des moments mémorables pour l'équipe du Raid hydravion.

« *Il s'agissait de la première fois, depuis 70 ans, qu'un hydravion rentrait dans ce port* », rappela Yves Pleindoux, initiateur et co-organisateur de cette étape marseillaise et directeur du *Hard Rock Café* de la ville.

Amarrés dans le port, face à la mairie, les hydravions ont attiré nombre de riverains et les pilotes étaient enchantés de répondre aux diverses questions.

L'arrivée du Canadair et son remorquage jusqu'au quai de la Fraternité fit également sensation. Celui-ci a été mis en place à l'occasion de ce Raid grâce à la coopération de la Sécurité Civile qui organisa des visites de l'appareil tout au long de la journée

La cité phocéenne a toujours été le site privilégié de l'hydraviation, depuis le début du XXe siècle. Siège de l'usine de fabrication des hydravions d'Henri Fabre, c'est aussi tout près de Marseille, à Marignane que débuta en 1928, la ligne vers Alger, avec des hydravions Latécoère 21. Cette étape, en présence d'élus locaux gagna comme les précédentes, son pari : entretenir cette mémoire, mais aussi montrer que l'hydravion a encore aujourd'hui toute sa place dans le paysage français.

L'événement se voulait aussi culturel. Michel Polacco, journaliste spécialiste de l'aéronautique et Laurent Albaret, historien, ont retracé lors de leurs conférences, les grands lignes de cette épopée. Et une remarquable exposition sur Pierre-Georges Latécoère et l'histoire de ses lignes aériennes et de l'Aéropostale a été particulièrement mise en valeur sous les voutes du *Hard Rock Café*.

Les hydravions ont quitté le port en fin d'après-midi, retournant passer la nuit à Martigues, au club de voile.

Vendredi 11 septembre : Saint-Tropez

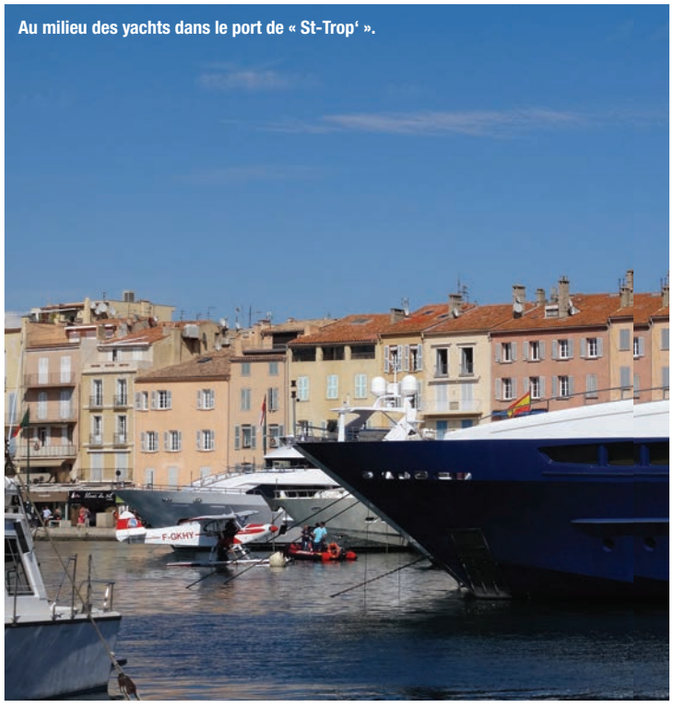
L'arrivée des cinq hydravions au-dessus du golfe de Saint-Tropez, puis leur entrée dans le port, entre luxueux yachts et imposants voiliers, ne pouvait que surprendre ! Les Piper PA-18 ont été amarrés sur la grande jetée, tandis que les *Seamax* ont paisiblement fait escale dans l'Anse de la Ponche.

Les touristes comme les Tropézien(ne)s n'ont pas manqué de curiosité ! Car même si depuis quelques années, Saint-Tropez s'illustre avec plusieurs manifestations tournées vers la mémoire, en lien avec l'aviation et Pierre-Georges Latécoère (« *les Ailes de Saint-Tropez* »), l'événement du jour était unique, permettant ainsi de rappeler le lien entre la ville et l'hydravion.

En effet, à la fin des années 1920, Pierre-Georges Latécoère envisage de prolonger la ligne vers l'Amérique du Sud. La baie des Canoubiers, dans le Golfe de Saint-Tropez, servira de site d'entraînement pour Jean Mermoz, Jean Dabry et Léopold Gimié avant leur première tentative de traversée de l'Atlantique avec un monomoteur.

En soirée, Marie-Vincente Latécoère, Dominique Lejeune-Cressend, vice-présidente de l'aéro-club P-G. Latécoère, ainsi que

Des hydravions dans le Vieux Port de Marseille, un événement exceptionnel.



Au milieu des yachts dans le port de « St-Trop' ».

l'équipe organisatrice et les pilotes ont été reçus dans le jardin du musée de l'Annonciade, en présence du maire et de ses adjoints. Les PA-18 sont partis se poser sur le terrain de La Mole et les deux *Seamax* sur la base ULM de Fréjus–Saint-Raphaël.

Samedi 12 septembre : dernière étape : Monaco

L'arrivée du 1er *Raid Latécoère-Hydravion* s'est faite sous les applaudissements, accompagnés par les sirènes des yachts, des voiliers de tradition et des canots automobiles, réunis à l'occasion de la « *Monaco Classic Week* ».

Les hydravions ont survolé le Rocher et le port de Monaco saluant avec brio le passé commun de la Principauté et de l'hydraviation !

En effet, dès 1911, l'hydro-aéroplane d'Henri Fabre, piloté par Jean Bécue, volait au prestigieux Concours de canots automobiles de Monaco. En 1912, huit biplans s'affrontaient pour le premier concours d' « *aéroplanes marins* », comme on les appelait à l'époque, organisé par la principauté de Monaco et réunissant une foule impressionnante.

Près d'un siècle plus tard, ce 1er *Raid Latécoère Hydravion* aura aussi enthousiasmé les spectateurs, comme les participants ! Nicole Pupeschi, pilote privée avion engagée sur le Raid le confirme : « *l'hydravion est un merveilleux lien entre l'air et l'eau, deux éléments que j'adore et une activité, un univers, que j'ai pu découvrir grâce au Raid. Pour amerrir, il faut inventer une piste, évaluer l'état de l'eau (vague, hauteur…), du vent, apprendre à observer la nature, les arbres, les oiseaux… Voler en hydravion et, en plus, sur les traces de mes héros, était inespéré !* » D'autant qu'à toutes les escales, les équipages ont reçu des marques d'intérêt et de sympathie et ont été merveilleusement accueillis par les élus et les riverains. « *Le succès de ce Raid est essentiellement dû aux liens tissés entre les différentes associations. Entre deux étapes, hydravions et hydro-ULM volaient en patrouille, en parfaite entente et cohésion. Et une belle camaraderie s'est créée en toute simplicité. Les services administratifs et les villes concernées se sont aussi impliqués avec enthousiasme et montrés extrêmement coopératifs. Ce qui était indispensable* », ajoute Yves Kerhervé, directeur des vols du Raid (ancien chef-pilote d'essai de Dassault-Aviation et pilote d'essai du *Rafale*…)

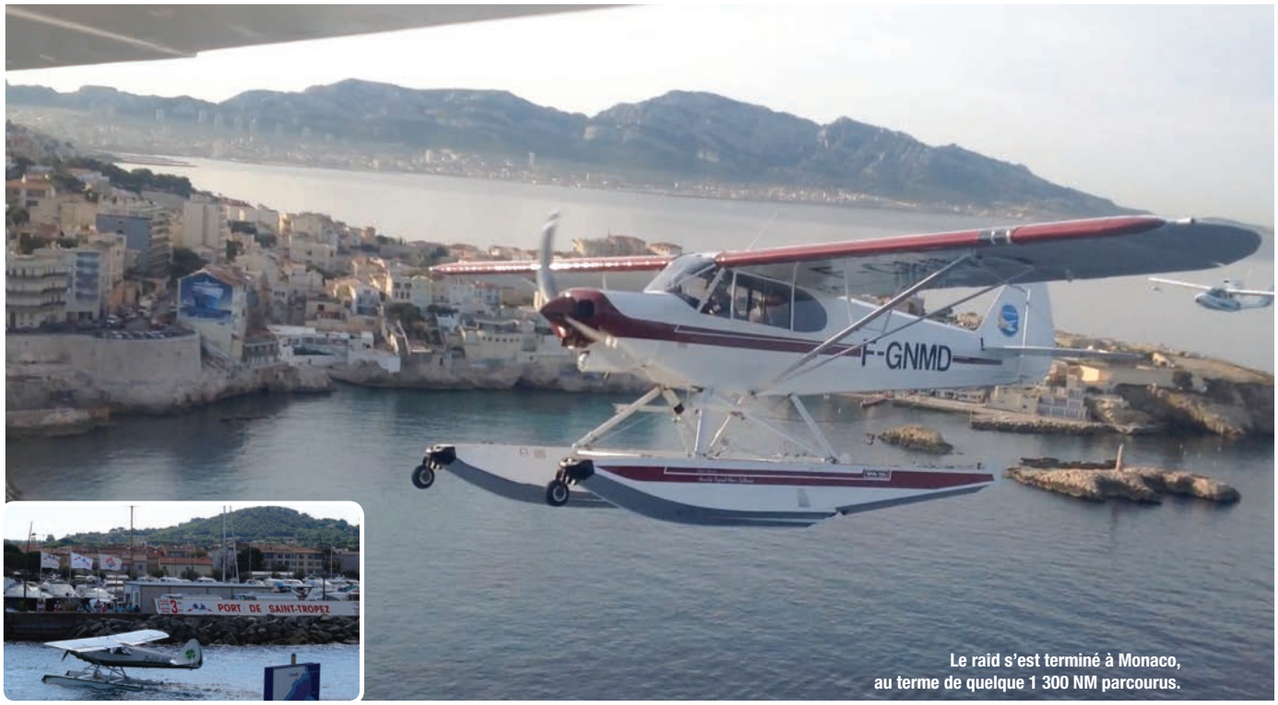
Près de 1 300 NM auront été parcourus par chaque appareil et dix plans d'eau « visités » durant ces huit jours.

Si aujourd'hui, les réglementations sont plus avantageuses aux USA, au Canada, ou encore en Italie et en Suède, avec de la patience et une bonne connaissance du sujet, les équipes de l'Hydro-club de France, d'Aquitaine-Hydravion, de la base Latécoère Catalane et de l'Aéro-club Pierre-Georges Latécoère auront su prouver que l'hydraviation en France peut bel et bien renaître.

« *L'aérien pour relier les hommes* », telle était l'idée-force de Pierre Georges Latécoère ! Le 1er raid Latécoère-Hydravion aura été une belle occasion de rassembler ULM et appareils certifiés, associations diverses, pilotes de tous horizons, curieux et passionnés… L'initiative aura également permis de montrer aux autorités et aux populations que ces machines sont propres, peu bruyantes et ne nécessitent aucune infrastructure spécifique ; qu'il est possible de se poser en toute quiétude aussi bien en mer que sur nombre de lacs, dont la France regorge ; et même de naviguer et de s'amarrer dans les ports, au cœur des villes, pour le plus grand plaisir d'un public curieux et enthousiaste !

L'édition 2016 occupe déjà les esprits. En attendant, l'AC PG Latécoère orchestrera sous un angle sportif, culturel et solidaire, le Raid Latécoère en Afrique et en Amérique du Sud, sur les traces de ces pionniers et héros.

Magali REBEAUD,
photos Raid Latécoère



Le raid s'est terminé à Monaco, au terme de quelque 1 300 NM parcourus.

Tecnam P92 with UL/LSA Prop

Mitsubishi MU2B Series

Gippsaero GA8 Airvan

Beech King Air 300/350

Plus de 200 STC dans le monde!

mt-propeller

The Winner's Propeller!

Développement, **certification** et **production** d'hélices
- hydrauliques à pas variables pour des moteurs jusqu'à 5000 ch.
- électriques à pas variables pour des moteurs jusqu'à 350 ch.
- à pas fixe

Création et **production** aussi de
- cônes composites d'hélices d'avions
- régulateurs
- accumulateurs hydrauliques
- ainsi que d'hélices adaptées à la demande pour dirigeables, aéroglisseurs, avions historiques et de compétition voltige

EASA.21J.020, DE.21G.0008

L'inspection, **réparation**, **visite**, **échange** et **vente** de produits Mc Cauley,Hartzell, Sensenich, Woodward et Goodrich

EASA DE.145.0115
FAA MFNY838K
LTB II-A 287

Directement à l'aéroport EDMS

mt-propeller straubing airport

Flugplatzstr. 1, 94348 Atting, Allemagne
Tel.: +49 (0)9429-94090, Fax: +49 (0)9429-8432, e-mail: sales@mt-propeller.com

www.mt-propeller.com