

# 1er RAID HYDRAVION LATECOERE

De Biscarrosse à Monaco

Du 5 au 12 septembre, le premier Raid Hydravion Latécoère reliait l'Atlantique à la Méditerranée. Trois hydravions, deux hydro-ULM, une quinzaine de pilotes, une entrée au moteur triomphale dans le Vieux-Port de Marseille... Un raid hommage à l'histoire de l'hydravation française. Une preuve aussi que rien n'empêche sa renaissance.





Avant d'atteindre l'étape la plus médiatique du raid, Marseille, survol de l'archipel du Frioul en formation pour les trois Piper et les deux ULM Seamax.



Le soleil, le sable, l'eau, les bateaux et les hydro... L'étape carte postale de Saint-Féréol, près de Revel.



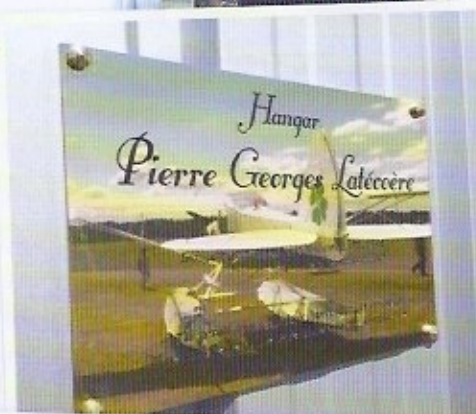
Jean Michel Ozoux assistait au lancement du raid à Biscarrosse.

**C**onstructeur d'hydravions, initiateur de l'Aéropostale, Pierre-Georges Latécoère voulait relier les hommes et les continents grâce à l'aérien. Le premier Raid Hydravion Latécoère a, lui, relié l'Atlantique à la Méditerranée du 5 au 12 septembre. Soit 1 300 Nm, 22 heures de vol réalisées en sept étapes au passé hydraérien prestigieux : Biscarrosse, Toulouse, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Martigues, Marseille, Saint-Tropez, Monaco. L'aéroclub Pierre-Georges Latécoère (Lézignan - LFMZ), l'aéroclub Aquitaine Hydravions (Biscarrosse - LFBS), la Base Latécoère Catalane (Perpignan-Rivesaltes - LFMP) et l'Hydroclub de France ont imaginé cette aventure avec deux objectifs : entretenir la mémoire des lignes Latécoère, de l'Aéropostale et démontrer que l'hydravion peut, encore aujourd'hui, parfaitement évoluer dans le paysage maritime.

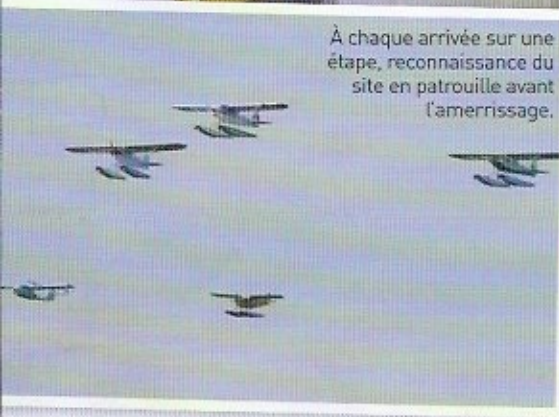
Une année de travail a été nécessaire pour mettre au point ce raid et affronter la complexité réglementaire à laquelle est soumis l'hydravion en France. C'est pourtant chez nous, il y a cent cinquans, qu'était inventée cette autre façon de voler et de naviguer. « Aux États-Unis, au Canada, en Angleterre, en Italie, là où un bateau à moteur peut circuler, un hydravion peut amerrir. En France, il faut des dossiers. Une simplification administrative est nécessaire », analyse Jean-Luc Langeard, président d'Aquitaine Hydravions. La majorité des hydrosurfaces visitées par le raid n'étant pas ouvertes aux « hydro », il a fallu constituer un dossier de demande d'ouverture spécifique pour chacune d'entre elles. Soixante-dix pages regroupant quantité d'informations tels l'attrait historique de la demande, l'impact sur la faune et la flore, la configuration du plan d'eau, les axes de tour de piste... Un dossier remis en sept exemplaires à chacune des préfectures auxquelles sont rattachées les hydrosurfaces. Quand un lac comme Saint-Féréol dépend de trois régions,

ce sont 21 exemplaires du même dossier qui sont envoyés... Au total, 1 500 pages centralisées par les préfectures puis dispatchées aux services réglementairement impliqués (ministères de l'Intérieur, police de l'air et des frontières, DGAC, douanes, propriétaire du site...). Une charge de travail conséquente pour les organisateurs, atténuée par la disponibilité des fonctionnaires préfectoraux avec lesquels ils ont traité. « Tous ont considéré le raid avec beaucoup d'intérêt. Sans leur aide, il n'aurait pu devenir réalité », explique Jean-Luc Langeard. « Sur le terrain, les maires et les députés ont aussi accueilli le raid avec beaucoup de bienveillance », précise Hervé Berardi, président de l'aéroclub Pierre-Georges Latécoère. Lors des vols découvertes qui ponctuaient chaque étape, les élus ont été initiés à l'hydravion, un appareil dont l'empreinte écologique est inférieure à celle d'un bateau (la hauteur d'eau perturbée par les hydravions légers serait en moyenne de 15 cm).

Pour cette première édition, une quinzaine de pilotes étaient engagés aux commandes de cinq machines. Deux ULM à coque Seamax privés et trois Piper PA-18 amphibies de l'aéroclub Aquitaine Hydravions. Au gré des étapes et des budgets (environ 500 euros par jour et



À chaque arrivée sur une étape, reconnaissance du site en patrouille avant l'amerrissage.



Pierre Lansat-Basou, notre pilote témoin (2<sup>e</sup> accroupi au centre) avec les participants des dernières étapes du raid.



« Aux États-Unis, au Canada, en Angleterre, en Italie, là où un bateau à moteur peut naviguer, un hydravion peut atterrir. En France, il faut des dossiers... »



Premier survol du viaduc de Millau par un hydravion lors de l'étape entre Villefranche-de-Panat et Barcarès.



Saint-Ferréol, l'hydrosurface la plus technique car le lac est encaissé dans les collines de résineux.



L'hydravion, une machine à rêve pour les nombreux enfants rencontrés au gré des étapes.



Survol de Carry-le-Rouet en direction de Marseille.



Le ponton flottant du port de Saint-Tropez est parfait pour les hydravions.

par personne tout compris – vol, hébergement, restauration), les pilotes se relaient aux commandes des Piper. En vol, ils sont toujours accompagnés par les encadrants désignés par l'organisation : Michel Senescat, pilote inspecteur de la DAC Sud-Ouest spécialisé hydravion et trois membres d'Aquitaine Hydravions : Derry Grégoire (chef pilote), Dominique Caravita (responsable sécurité), Patrick Sicard (instructeur). Yves Kerhervé, ex-pilote d'essai Dassault Aviation sur le programme Rafale, assure la direction des vols. Deux mécaniciens, Jean-Luc Langeard et Didier Severi (trésorier d'Aquitaine Hydravions) suivent le raid par la route avec l'outillage nécessaire à l'entretien des avions.

### Biscarrosse, capitale de l'hydravation française

Samedi 5 septembre, veille de départ. Plus d'une centaine d'invités rejoignent l'aérodrome de Biscarrosse pour encourager les 25 pilotes et membres de l'organisation qui composent le raid. L'occasion d'inaugurer le nouveau hangar Pierre-Georges Latécoère de l'aéroclub Aquitaine Hydravions en présence de Marie-Vincente Latécoère, belle-fille de l'industriel. Un moment fort. Au nord-ouest des installations, au bord du lac, on peut encore voir les traces de l'hydrobase des Hourtiquets où furent assemblés et testés les hydravions Latécoère dès 1929. Frédéric Michelland, PDG du groupe Latécoère, Jean Michel Ozoux, président de la FFA, Pierre Podeur, secrétaire général de la FFA, Sylvie Bergès, directrice du musée de l'Hydravation de Biscarrosse, font partie des hôtes de marque de cette journée. Les pilotes font connaissance, s'imprègnent de l'atmosphère grisante qui règne à l'heure des derniers préparatifs. Un ambitieux projet leur est présenté : la reconstruction en état de vol d'un Laté 28 sur flotteurs, monomoteur utilisé pour assurer les premières liaisons postales avec l'Amérique du Sud. L'assemblée commémore aussi le dernier vol, en septembre 1955, d'un hydravion mythique, le Latécoère 631 (57 mètres d'envergure, 75 tonnes à masse max) grâce au témoignage de Léon Koenig. Il était autrefois mécanicien navigant sur cet hydravion considéré comme le plus grand de son temps.

Dimanche, l'aventure commence par le premier des briefings quotidiens assurés par Yves Kerhervé, directeur de vol.

Dans les années 1920, Latécoère transformait la baie des Canoubiers, à Saint-Tropez, en site d'entraînement pour Mermoz, Dabry et Gimie avant leur première tentative de traversée de l'Atlantique Sud en monomoteur.



Saint-Tropez. Les Seamax découvrent la plage de la Ponche, à deux pas du centre historique et de la Tour Vieille.

Aucun problème de cohabitation « marine » entre bateaux et hydro.



La mission du jour consiste à rallier la retenue du Mancies à Carbonne, au sud-ouest de Toulouse. Un clin d'œil à la Ville rose où était autrefois installé le siège des lignes Latécoère. Les Piper sont les premiers à décoller vers 10h30. Un arrêt ravitaillement à Muret, un peu de cheminement. L'hydrosurface est en vue. Les appareils amerrissent sur une eau calme. Bienveillante. Comme à chaque étape, les habitants des environs viennent assister au ballet des hydravions accueillis par le centre nautique de la « plateforme ». Première rencontre d'une longue série entre gens de mer et gens de l'air. Certains avions rejoignent le ponton. D'autres jettent l'ancre dans la Garonne. Un bateau propose aux enfants des balades entre les hydros. Vers 17 heures, la caravane quitte Carbonne pour l'ancienne base aérienne de Toulouse-Franczal où les biplanos sont abrités pour la nuit.

### Saint-Ferréol, dernière escale avant la Méditerranée

Lundi 7 septembre. Réveil mouvementé pour l'un des Seamax qui rencontre un problème de démarrage, heureusement vite résolu. La flotte se rend sur le lac de Villefranche-de-Panat, au sud de Rodez,

en Aveyron. Une étape est prévue sur le lac de Saint-Ferréol, proche de Revel. Il y a quatre-vingt-dix ans, l'amerrissage réussi d'un bimoteur Lioré et Olivier sur le site était le prélude à une étude technique visant à créer une escale de la ligne Bordeaux-Marseille. Initiative sans suite.

Cette hydrosurface encaissée dans les collines de résineux est la plus technique de ce premier raid : descente sous forte pente, un seul sens de posé, 1600 mètres de « piste ». Un décor et un challenge technique dignes d'un lac canadien ! Dans les cockpits, la voix des encadrants guide au besoin les pilotes au moment d'amerrir. La plage de sable où le cortège est invité à « beacher » et la météo radieuse du jour sont de belles récompenses aux amerrissages réussis. Plus tard, pour garantir un départ sans encombre vers Villefranche-de-Panat, les instructeurs décollent seuls à bord des Piper. Être deux n'aurait finalement pas posé de problème. Ils rejoignent l'aérodrome de Revel par les airs quand les pilotes le rejoignent par la route. Moins d'une heure après le redécollage, la caravane rassemblée se pose sur l'hydrosurface ULM de Villefranche-de-Panat. Une dérogation autorise les membres du raid à visiter ce site interdit aux avions le reste de l'année alors qu'il ne présente aucune difficulté particulière.

Le lendemain, le raid atteint son objectif, rallier la Méditerranée, en faisant étape sur l'étang de Salses-Leucate (communes de Barcarès et de Saint-Laurent-



La roche calcaire du Boul avant d'atteindre le Château d'If.



Présences insolites dans le Vieux-Port de Marseille

Aux portes du Vieux-Port, le Canadair salue la tour du Roi René.





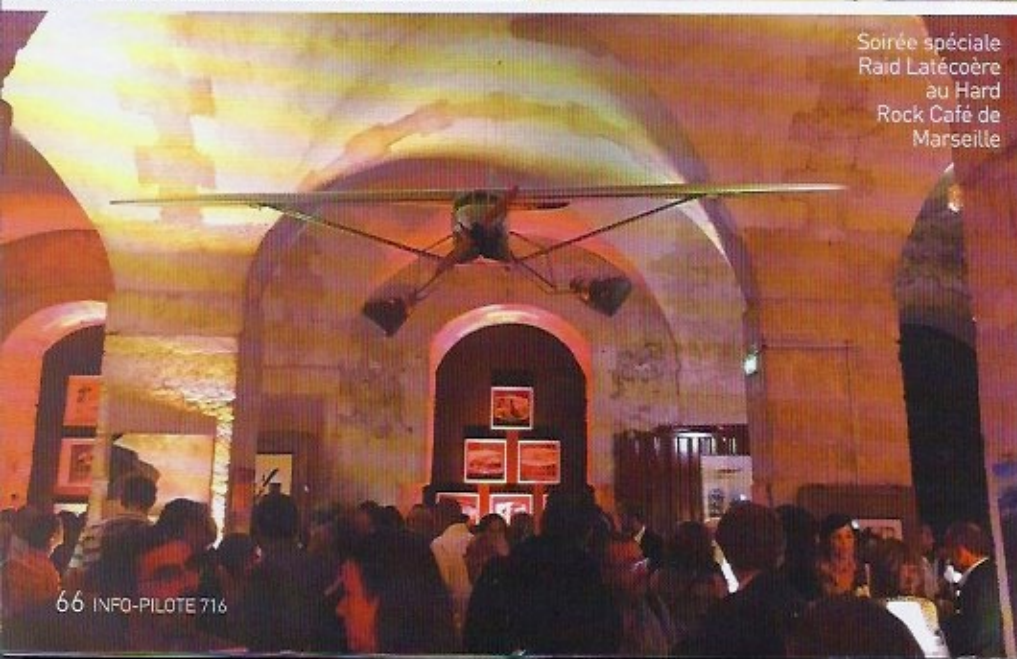
Il faut remonter soixante-dix ans en arrière pour trouver trace d'hydravion dans le Vieux-Port de Marseille. L'arrivée des avions est retransmise sur écrans géants. Un village de 1200 m<sup>2</sup> accueille plus de 10000 Marseillais enthousiasmés.



Dans le port de Saint-Tropez, le Piper, un bateau comme un autre...



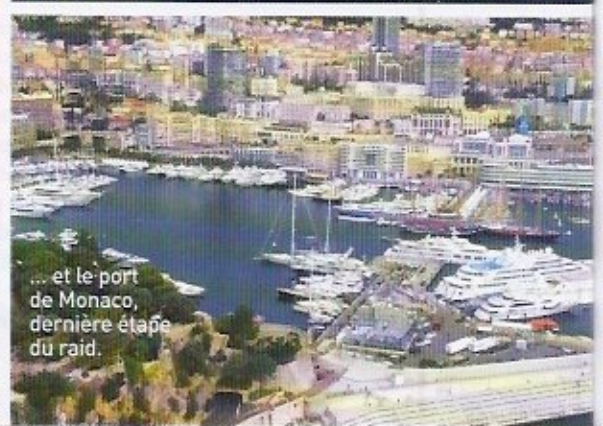
A chaque vol, un instructeur (ici, Derry Grégoire) accompagne les participant en place arrière.



Soirée spéciale Raid Latécoère au Hard Rock Café de Marseille



Le Musée océanographique...



... et le port de Monaco, dernière étape du raid.



Accueil VIP sur le quai d'honneur de Marseille. Dans le prolongement du ponton, l'hôtel de ville.

de-la-Salanque) via un survol du viaduc de Millau. L'eau de l'étang est aussi salée que dans les années 1920, lorsque Latécoère y installait une base d'essais d'hydravions. D'où un nettoyage méticuleux des machines en fin de journée. Trois heures à pomper l'eau dans les flotteurs, nettoyer les caissons étanches à l'eau claire, appliquer du produit anticorrosion... Un entretien indispensable mené sur l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes où est installée la Base Latécoère Catalane. Le 9 septembre, le raid suit le trait de côte depuis Perpignan jusqu'à la plage de sable fin de l'étang de Berre (Martigues) d'où Henri Fabre faisait décoller en 1910 le premier hydro-aéroplane de l'histoire. Amerrir dans les traces de Fabre, là où tout a commencé, est émouvant. La rencontre avec son petit-fils, Mario Fabre, présent pour accueillir le raid, l'est tout autant.

### L'hydravation investit le Vieux-Port

Pierre Lansalot-Basou est pilote privé basé à Toussus-le-Noble. Il totalise 550 heures de vol dont 40 en hydravion. Son budget « raid » lui permet de boucler trois étapes. Il hérite du final : Marseille, Saint-Tropez, Monaco. Le 10 septembre, il est aux commandes de l'un des Piper qui décollent de Martigues pour le plus médiatique des rendez-vous du raid, Marseille. Non loin de là, à Marignane, Latécoère lançait la ligne Marseille-Alger sur Laté 21. « Depuis Martigues, nous avons navigué à 500 ft sol en formation. Une découverte pour moi. Mon instructeur me guidait dans cet exercice au cours duquel nous avons survolé Carry-le-Rouet, les îles du Frioul, le château d'If avant d'atteindre Marseille. » Les avions doivent arriver entre 7 h 30 et 8 h 30 à Marseille, créneau pendant lequel la navigation dans le Vieux-Port est suspendue pour faciliter l'entrée commune des avions du raid

et d'un Canadair de la Sécurité civile. Le Canadair connaît quelques problèmes techniques et décolle en retard. L'arrivée des avions étant coordonnée, les Piper et Seamax sont aussi hors délais lorsqu'ils atteignent le Vieux-Port. « Les bateaux avaient repris leur activité, ce qui créait des vagues d'étrave importantes à l'amerrissage », précise Pierre. Il n'empêche, les avions amerrissent en formation à l'entrée du Vieux-Port. Sans perturber le trafic maritime, deux Piper et deux ULM suivent le Canadair au moteur. Les avions du raid s'immobilisent au ponton situé en face de la mairie. Il faut remonter soixante-dix ans en arrière pour trouver ici une présence d'hydravion. La journée est exceptionnelle. L'arrivée des avions est retransmise sur écrans géants. Un village de 1 200 m<sup>2</sup> accueille plus de 10 000 Marseillais enthousiasmés par ce spectacle inhabituel. Pour visiter le Canadair ou découvrir les avions du raid, il y a foule. Cette journée, une réussite totale, se conclut au Hard Rock Café de Marseille qui accueille une exposition retraçant l'histoire Latécoère

L'avant-dernière étape emmène le raid dans le golfe de Saint-Tropez. Dans les années 1920, Pierre-Georges Latécoère transformait la baie des Canoubiers en site d'entraînement pour Jean Mermoz, Jean Dabry et Léopold Gimié avant leur première tentative de traversée de l'Atlantique Sud en monomoteur. « Comme à Marseille, nous sommes entrés au moteur dans le port de Saint-Tropez, sans perturber le trafic maritime. Jamais un hydravion n'y avait stationné avant le passage du raid », précise Pierre. Le lendemain, ni lui ni aucun autre pilote ne peut amerrir à Monaco, ultime rendez-vous du raid. La faute à une houle établie. Une perturbation venant de l'ouest est aussi annoncée. Pour autant, il est tout à fait possible de survoler le Rocher. Trois Piper et un Seamax décollent de La Môle où les avions sont basés depuis la veille au soir, atteignent la principauté et volent au-dessus de l'un de ses événements incontournables à la portée mondiale, la Classic Week, qui réunit quelques-uns des plus beaux voiliers au monde. Leurs cornes de

brume saluent les hydravions lors de leurs différents passages au-dessus du port, le même qui accueillait, en 1913, la première Coupe d'aviation maritime imaginée par le Français Jacques Schneider. Une édition remportée à l'époque par Maurice Prévost sur Deperdussin monocoque.

Indéniablement, le Raid Hydravion Latécoère a réussi son pari : prouver que l'hydravation est pleinement légitime en France, comme elle l'est dans bien d'autres pays. L'édition 2016 est déjà en préparation. Le nombre d'avions engagés devrait être revu à la hausse. Le parcours n'est pas encore arrêté mais les pré-inscriptions sont ouvertes. En attendant, si vous voulez « rester dans le bain » hydravion, Biscarosse accueillera les 21 et 22 mai prochains l'un des plus beaux rendez-vous aéronautiques de l'année avec une nouvelle édition de son Rassemblement international d'hydravions. ●

Jean-Philippe Laurent. Photos : Dominique Caravita, Pierre Lansalot-Basou et Raid Latécoère



Briefing « sur les flotteurs » avant de quitter le Vieux-Port de Marseille.