LE CENTENAIRE

DE L'HYDRAVION

FABRE et son exploit

Jean-Luc CHANEL
3AF TMP
28 mars 2010

L'hydro-aéroplane d'Henri Fabre a décollé pour la première fois le 28 mars 1910.

L'hydro-aéroplane est la première dénomination de ce type de machine, avant de s'appeler hydravion dans les années 1930.

Henri Fabre, né à Marseille le 29 novembre 1882 dans une riche famille d'armateurs et décédé en 1984, Ingénieur Supelec à Paris (où il rencontre Santos-Dumont, Blériot, les frères Voisins), avait été attiré très tôt par l'aviation balbutiante et ses progrès exponentiels. Cette durée de vie exceptionnelle lui permis de connaître autant le début de l'aviation que les voyages sur Concorde.

De spectateur il devint acteur et entreprit d'étudier une machine capable de décoller de sur un plan d'eau.
Il acheta un ancien remorqueur de 300 tonneaux qu'il transforma en laboratoire flottant pour la mise au point de son appareil.
Il fallait donc concevoir des flotteurs et malgré toute apparence, cet aspect fut très complexe. Il en résulte un appareil baptisé « Le Canard », doté de trois flotteurs et propulsé par un moteur en étoile Gnome de 50 chevaux étudié par les frères Seguin. L'appareil affichait une envergure respectable de 14 mètres et pesait 475 kg, pilote compris.

Après 500 m d'accélération sur l'eau, un premier vol de 800 mètres, à 5 mètres au-dessus de la surface de l'étang de Berre, entre le village de Martigues et celui de la Mède (Bouches du Rhône) a marqué son temps.
Ce sans-faute remarquable reste un exploit précédé de beaucoup de travail et de recherche. Henri Fabre avait alors 27 ans, doté d'un solide bagage technique, mais n'avait jamais pris place à bord d'un avion comme passager et encore moins en tant que pilote.

Il prit les commandes lui-même. Ce fut un succès, en face d'un public médusé.
Ce vol fut suivi de plusieurs autres, le jour même et le lendemain.
Un huissier officialisa l'exploit le 28 mars 1910.

Henri Fabre écrivit suite à ses exploits : « La main sur la manette d'admission, je laissais l'appareil se lancer. Un des flotteurs arrière se souleva, je ralentis, et un réglage du point mort du gauchissement me permit de modifier l'incidence relative des deux ailes. J'accélérai de nouveau, cette fois les deux flotteurs arrière se soulevèrent en même temps, l'appareil s'équilibrant sur le flotteur avant, qui lui-même finit par quitter l'eau. J'étais en l'air. »

L'avenir de l'hydravion.

Entre les deux guerres, l'hydravion va en effet s'installer au cœur de l'aviation commerciale naissance et ne sera détrôné que beaucoup plus tard par l'aviation terrestre.
Cette dernière était devenue fiable au point de permettre le survol des océans.
L'hydravion avait encore une raison d'être. Il se limita à des rôles particuliers, qu'il s'agisse de l'aviation de loisirs ou encore de missions spécialisées comme la lutte aérienne contre les incendies de forêts. Il est agréable

de constater que la plupart des Canadair CL-415 de la Sécurité civile sont basés à quelques lieux seulement du site du premier envol d'Henri Fabre.

Aujourd'hui, l'hydravion continue de susciter un grand intérêt. De temps à autre apparaissent des projets de grands appareils destinés au transport de marchandises et théoriquement capables de concurrencer la voie maritime. On constate aussi l'apparition de nouveaux appareils de loisirs, par exemple le Dornier Sea Star en bonne voie d'être relancé.
En France, de lointains disciples d'Henri Fabre, réunis par Lisa Airplanes à Chambéry développent actuellement un appareil capable de se poser sur l'eau, la terre ferme et la neige.

Ouvrir d'autres bases

D'abord la manifestation

Grâce à la ténacité de Jean François Monier (France Hydravion), et avec le soutien du comité Henri Fabre, les hautes instances de la DGAC ont permis la création d'un arrêté d'ouverture temporaire d'une hydrosurface sur l'Etang de Berre, face à la ville de Martigues.

Même si la période est limitée aux deux jours du centenaire, c'est une première réussite qui permet à tous les intervenants de prendre la mesure de la difficulté de la tâche.

Le problème

En effet, les procédures actuelles d'ouverture de plates-formes permanentes (ULM) et d'hydrosurfaces occasionnelles (avion) sont lourdes et inéquitables. La multiplicité des intervenants témoigne d'une suspicion désuète et encombre inutilement les préfectures.
En comparaison, ces procédures pénalisent d'avantage les hydravions que les ULM.
Enfin, les nouvelles normes LSA / ELA viendront encore bousculer le paysage réglementaire.
Il conviendrait d'étudier les règlements des pays voisins et préparer par un travail d'analyse juridique, une proposition de refonte des textes officiels.
Depuis mai 2009, France Hydravion s'applique à réunir tous les acteurs et partenaires potentiels de l'hydraviation française, et à développer une expertise juridique pour faciliter la prise de conscience collective.
Pour cela, France hydravion sera le trait d'union et lieu d'échange entre les différentes fédérations dont la section "hydraviation" est absente ou mise en sommeil, faute de personnes dévouées. Elle sera aussi le vecteur de déploiement.
L'Aéroclub de France, Jean-François Georges, souhaite s'appuyer sur les divers projets pour relancer l'hydraviation en France, en relation avec l'association France Hydravion.

Voir plus loin

La France est le pays qui a vu naître l'hydravion.

Notre pays dispose de 5.500 km de côtes, 3.000 km de fleuves navigables et plusieurs centaines de lacs de dimensions suffisantes pour l'amerrissage. J'apprends pourtant que moins d'une dizaine de plans d'eau sont à ce jour utilisables pour les hydravions et ULM amphibies !
Que l'on ne vienne pas nous dire que cela reste une question de pollution, car aujourd'hui une infinité de moteurs hors-bord de toutes puissances (y compris des milliers de scooters des mers) viennent polluer les plans d'eau avec l'huile et les gaz contenus dans leur échappement ! Ceci sans parler du bruit et des dangers de la circulation.

Il y a 21 régions en France. Je pense qu'il serait possible de détecter 4 à 5 plans d'eau par région aptes à devenir des hydrobases. Cela donnerait une centaine d'hydrobases en France.
Cette multiplication par dix serait de nature à relancer une activité de loisir, de sport et de tourisme, et finalement une activité industrielle certaine en matière d'ULM et d'avion léger de type Hydravion et amphibie.

Voir plus loin encore

Une prise de conscience plus large et aux effets plus lointains, sachant que 79 % de la population planétaire vit sur ou près d'une cote et que les aéroports posent de plus en plus de problèmes divers […], nous amènera à repenser à l'hydravion commercial. L'hydravion est sans doute moins performant en l'air que l'avion conventionnel au moins à grande vitesse, mais tout bilan de performance, bilan énergétique et bilan économique devraient être considérés sur tout le cycle du voyage. Il faut déjà sortir de chez soi et gagner un aéroport….

Rééditer un gros hydravion commercial aujourd'hui pour le comparer aux moyens de transports actuels, ce n'est pas comparer un hydravion d' il y a 50, 60 ou 70 ans à un Airbus.
Il s'agit de concevoir un appareil moderne à partir d'une idée ancienne, mais une idée ancienne mettant en valeur peu de contraintes techniques finalement ce qui permet une grande liberté de conception. Des lignes aériennes seraient créées, sans encombrer encore l'espace aérien.
Liberté vous dis-je !

Déroulement des événements du 27 et 28 mars 2010.

La commémoration du premier vol du Canard Fabre en 1910, à l'Aéroport de Marseille Provence, suivie de plusieurs autres commémorations en divers lieux de Martigues, a été organisée conjointement par les Mairies des divers lieux, l'aéroport de Marseille Provence, et la famille Fabre.

Le samedi 27 mars à 10 h 15, au Hall 3 de l'aéroport de Marseille Provence, la commémoration a commencé par un cycle de conférences et présentations sur l'exploit d'Henri Fabre. Table ronde autour de spécialiste de l'aviation.

Etaient donc présents : Louis Fabre, le fils d'Henri Fabre ;
Robert Feuilloy, Secrétaire Général de l'Ardhan ;
Pierre Sparaco, journaliste et membre de l'Académie de l'air et de l'Espace ;
André Turcat, pilote d'essais sur Concorde ;
Bernard Daurat, Président d'Honneur de l'association Fabre 2010 ;
Olivier Ripoche, Président fondateur de France Hydravion et
Hubert Fabre, Président du Comité Henri Fabre.

Une réplique du Fabre 1910 était fixée au plafond du Hall 3.

Vers midi, une exposition avec de nombreuses photographies, sur le même lieu, a été inaugurée par Madeleine Fabre-Lebeau, fille d'Henri Fabre ; par Jean François Bigay, Président de l'Aéroport et Pierre Régis, Directeur de l'Aéroport.

Ces deux événements ont été suivis d'un buffet.
Divers stands ont été montés pour vendre des articles en relation avec Henri Fabre (livres, timbres, tee shirts, etc)
Un stand AAAF Midi Pyrénées a été monté avec distribution de Gazettes parlant de Fabre.

En début d'après midi, trois autocars transportaient les convives vers Château Neuf les Martigues, pour aller à la Stèle d'Henri Fabre (rue Henri Fabre).
Photos, discours du Maire, inauguration du jardin Sous Pradine situé à 300 m sous la stèle, et dévoilement de la plaque commémorative.

Ensuite, départ vers la base nautique de la Mède. Exposition statique, au sol, de la réplique du Fabre 2010.

Puis départ vers le plan d'eau de Martigue pour exposition de divers hydravions et démonstration de Canadair par la Sécurité civile.

Vers 17 h, départ vers Marignane Ville pour inauguration par le Maire d'une école et d'un rond point « Henri Fabre ». Apéritif offert par la Mairie.

Le dimanche 28 mars à 12 h, a eu lieu le transfert du Canard Fabre 2010 et des hydravions du groupe France Hydravion vers l'Hôtel de ville de Martigue.
Ce fut également l'occasion de voir une réplique de Blériot 11, vainqueur de la traversée de la manche en 190
Hôtel de ville : repas officiel (élus, représentants associations et famille Fabre)
A 16 h : conférence de M. Gérard Bousquet (historien de l'Aviation) à l'Hôtel de ville.
Au même moment à la Galerie de l'Histoire de Martigues : exposition du club Philatélique où il était possible de trouver des timbres sur le sujet de Fabre
Au même moment, à la Mairie : exposition de Henri Conan sur le thème de Fabre.

Conclusion :

Il est certain que la famille Fabre a été très heureuse de l'ensemble de cette manifestation. Bien qu'il n'y ait pas eu de premier vol de Fabre 2010, il y a eu l'occasion de montrer le travail accompli par l'AFPA de Bègles. C'est aussi ce travail qui honore la Famille Fabre. Cet avion va donc accomplir toutes les étapes de tests qui précèdent le premier vol.
En fait, c'est toute l'année 2010 qui est consacrée à la commémoration d'Henri Fabre. Tous les événements réalisés au cours de cette année 2010 auront une date de valeur au 28 mars 2010. C'est ainsi qu'il faut l'interpréter.

Le Fabre 2010

L'association

Tout le projet de construction a été initié par Bernard Daurat (Président d'Honneur avec Isabelle Chibrac, secrétaire) dans l'idée de rendre hommage à Henri Fabre.

Cette association, conduite par Frédéric Perez (Président) et Laurent Delmas (Trésorier), a été créée le 25 mai 2008 pour donner tous les moyens à la construction de l'avion. Elle prend tout son sens notamment par l'utilité d'une structure juridique dans les cas de recherche de budgets, d'encadrement des bénévoles, de gestion des budgets et pour l'organisation des événements. Une marque et un logo ont également été déposés.

Le partenaire principal du projet reste l'AFPA (organisme de formation professionnelle pour adultes) de Bègles.

Elle a aussi ses parrains : André Turcat, Gérard Desbois, Patrice Radiguet, et depuis peu deux marraines, les premières femmes pilotes de Canadair : Jane Planchon et Kathy Arazo. Nos parrains et marraines nous sont d'une aide précieuse dans l'avancée générale du projet.

Elle a aussi le soutien de l'Aéroclub de France, Jean-François Georges, qui souhaite s'appuyer sur le projet pour relancer l'hydraviation en France, en relation avec l'association « France Hydravion ».

L'hydravion F2010

Il est venu par la route, porté sur remorque, de l'AFPA de Bègles à l'étang de Berre.
Comme la photographie le montre, la structure métallique est tout à fait achevée et assemblée.
Le groupe propulseur est en place. Certaines surfaces mobiles sont habillées de tôles d'aluminium de 1 mm en lieu et place de la toile. La commande de direction est en place, ainsi que le réservoir de carburant et le siège en carbone.

Deux flotteurs sur trois ont été disponibles et livrés avant de venir à la commémoration du 27 et 28 mars. Il s'agit de flotteurs en carbone avec structure interne en aluminium. Une des ces structures interne de flotteur est montrée.
Ces flotteurs ont été commandés au Lycée des métiers de la Mer de Gujan Mestra.
Quant à la voilure en toile, commandée à une société fabriquant des voiles de navire, elle n'a pas été livrée dans les temps, c'est à dire avant la commémoration.

L'essai en vol doit être précédé d'une longue batterie de tests en structure.
Il s'agit d'abord de commencer par le pesage précis de la structure et la recherche du centre de gravité.
La prochaine livraison des flotteurs permettra de commencer les essais de flottabilité dans la région de Biscarosse, suivis des essais de déplacement sur l'eau, certainement tracté par une embarcation maritime.

A suivre.

Le Projet de Christophe Marchand

L'événement du 28 mars 2010 a donné lieu à plusieurs répliques commémoratives du Canard Fabre.
Christophe Marchand, Pilote d'essai au CEV Cazaux et pilote d'hydravion (il s'occupe aussi de logistique et d'administration, DGAC, GESAC…), sera le pilote d'essai de la réplique de l'association FABRE 2010. La réplique F2010 est construite avec des matériaux modernes, métalliques en l'occurrence, et un groupe propulseur moderne (Moteur Rotax 503 2V).

Christophe Marchand est désireux de connaître le vrai comportement du Canard Fabre afin de croiser les écrits très précis et complets d'Henri Fabre sur le pilotage de sa machine et les divers événements survenus, avec la réalité d'un comportement fidèle à la vraie machine.

Le Canard d'Henri Fabre est certainement doté de très grandes qualités de vol, notamment l'équilibre et la stabilité, pour avoir permis à un homme n'ayant jamais piloté (mais Ingénieur et très instruit de la chose aéronautique) de décoller, de se poser sans encombre, et de réaliser plusieurs vols plus longs le lendemain, dont un de 7 km.

Pour cela il lui faudra construire dans les 5 ans qui viennent une réplique exacte et bonne pour vol, réplique qui n'existe pas à ce jour. Par exemple celle-ci comportera un groupe propulseur sinon identique, ou ayant la même masse au même endroit, la même inertie, la même hélice (…).

Cette enquête sera d'un très grand apport pour l'Histoire.

Les autres Manifestations

13 ème rassemblement de Biscarosse

Présence de l'hydravion F2010 au rassemblement de 2010.

Centenaire de l'Aéronavale.

Le 13 juin 2010 une revue navale avec entre autres 6 portes avions, des hydravions mythiques et des hélicoptères, aura lieu en rade de Hyères. La présence de l'hydravion F2010 a été demandée.

La coupe Icare **du 16 au 19 septembre 2010.**

Septembre italien

Septembre 2010.
L'aéroclub de Côme fêtera les 100 ans de l'hydravion avec des expositions et des manifestations. Le F2010 a été demandé. Ceci sous le patronage du Corriere della Sera.

Monaco

Le musée de l'Air et de l'Espace a contacté l'association « Fabre 2010 » pour participer au centenaire des courses d'hydravions à Monaco en 2011. Projet en cours d'étude.
L'hydravion F2010 y côtoierait son illustre ancêtre, le « Canard » original d'Henri Fabre qui arriverait du Musée du Bourget.

La liste n'est pas exhaustive. D'autres demandes sont en cours de discussion. Nous n'oublierons pas les petits aéroclubs et les petites communes où le Canard Fabre 2010 se présentera autant en statique qu'en aérien.

CORNEBARRIEU

Cent ans après, un hydravion reconstitué

Les flotteurs ont légèrement quitté la surface de l'eau, le vrai décollage se sera pour la prochaine fois./ Photo DDM, Nathalie Faye.

« Au début, on était motivés par la fabrication des avions, ensuite on a aimé travailler ensemble, maintenant on sait que se retrouver et partager ce temps est tout aussi important que le projet lui-même ». C'est ainsi que Guillaume Bulin, l'instigateur de ce drôle de vol a présenté sa machine. Le 28 mars 1910, le premier hydravion mis au point par Henri Fabre décollait sur l'étang de Berre.

Cent ans plus tard, grâce à quelques passionnés amoureux de ces folles machines volantes, l'hydravion de Fabre, ou plutôt sa réplique « presque » parfaite ,a tenté de prendre son envol sur l'étang du domaine de Pontié à Cornebarrieu. Ces amis, G. Bulin, M. Ansciaux, T. Benoist, P-H. Petit et W. Elzein ont fait le pari fou de construire et de faire voler les répliques des machines des pionniers de l'aviation.

Tous travaillent dans l'aéronautique, sur les technologies les plus modernes mais aucun n'a perdu l'étincelle et le rêve qui animait ceux qui ont contribué aux balbutiements de l'aviation.

L'hydravion mis à l'eau dimanche a été créé en quelques semaines avec un enthousiasme et une passion communicative : ils ont su réunir autour d'eux parents, collègues et amis... En effet, nombre de soirées et aussi quelques nuits ont été nécessaires à la réalisation du projet. Accueillis par le maire, Gillesde Faletans, qui a mis à leur disposition un hangar, ils ont inauguré leur engin sur l'étang du domaine sous les applaudissements d'un public sous le charme.

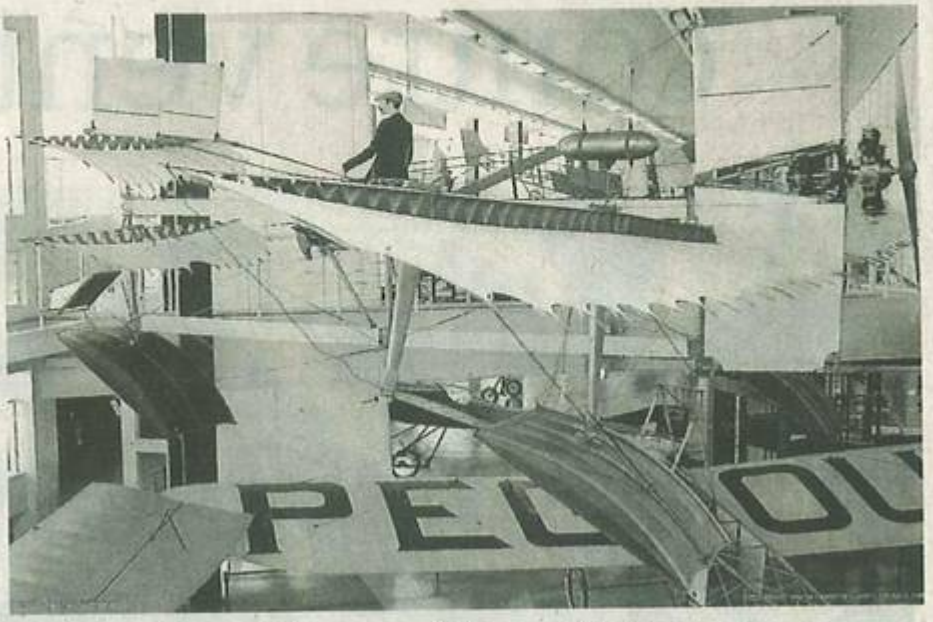
Nathalie Faye

DE L'AVION À L'HÉLICOPTÈRE

Il y a 7 ans, alors étudiants à l'ESTACA, ces passionnés décidaient de célébrer le centenaire du premier avion en produisant une réplique de l'avion des frères Wright, qu'ils ont réussi à faire voler. Quatre ans plus tard, ils recréaient le premier hélicoptère qui lui n'a pas pu prendre son essor malgré plus de quarante tentatives. Les amis purent ainsi démontrer que l'appareil initial de Paul Cornu n'avait lui-même sans doute jamais volé, hypothèse qui leur fut confirmée par le petit-fils de l'aviateur.

CORNEBARRIEU

Ils vont tenter de faire décoller leur hydravion



L'hydravion d'Henry Fabre reproduit à Cornebarrieu.

Il y a exactement cent ans, le 28 mars 1910, Henry Fabre faisait décoller d'un plan d'eau pour la première fois au monde un engin plus lourd que l'air appelé hydravion.

Afin de célébrer cet anniversaire, les constructeurs amateurs de l'association « Flyersteam » tenteront aujourd'hui à partir de 14 heures sur le plan d'eau de Cornebarrieu de faire décoller un appareil qu'ils ont reconstruit à l'identique dans un hangar prêté par le maire de la commune. L'engin sera piloté par Guillaume Bulin, un des constructeurs. Tous travaillent pour Airbus et ont réalisé les pièces dans les divers ateliers de l'entreprise avant de les assembler à Cornebarrieu.

« À l'origine de notre association nous étions tous des étudiants, raconte Guillaume Bulin. Aujourd'hui nous travaillons tous à Airbus. Notre premier projet était de reproduire l'avions des frères Wright et de le faire voler pour le centenaire de son premier décollage. Nous avons réussi à faire une vingtaine de mètres en l'air. Il y a trois ans, nous avons récidivé pour le centenaire du décollage du premier hélicoptère piloté par Paul Cornu. L'essai était moins concluant ».

Cette fois, Guillaume est bien décidé à quitter la surface du plan d'eau au moins quelques mètres. Il faudrait au moins pour lui que la météo soit favorable car l'engin apparaît bien frêle, eu égard à ceux qu'on connaît aujourd'hui.

J-M L

Célébration du centenaire du premier vol d'un hydravion

Projet Hydravion FABRE – Flyersteam

Guillaume BULIN – Marc ANSCIEAU
41 rue de Bourgogne, 31700 BLAGNAC
06 82 21 88 42
guillaume.bulin@airbus.com / marc.anscieau@airbus.com

2010 est l'année du centenaire de l'hydraviation avec les cent ans du premier vol de l'hydravion Canard de Henri Fabre (28 mars 1910, Marseille). Dans la continuité du projet FLYER du 17 décembre 2003 (…) et du projet CORNU du 13 novembre 2007 (*www.ladepeche.fr/article/2007/11/14/243199-Cornebarrieu-Un-helico-a-la-maniere-de-Leonard-de-Vinci.html*), la Flyersteam a décidé sur le tard de célébrer le centenaire de l'hydravion. Le projet a été lancé fin janvier 2010 et les travaux ont commencé le 1er février. A toute vitesse, les principales pièces de l'appareil ont été confectionnées en utilisant les mêmes matériaux que l'époque (bois & toile naturelle) et l'appareil a été progressivement assemblé dans le hangar de Monsieur de Faletans, maire de Cornebarrieu.

Cette modeste aventure s'est une fois de plus appuyée sur l'amitié, la bonne humeur et l'engagement de quelques passionnés, familiers ou non avec le monde de l'aviation. Des journées, des soirées et des nuits entières ont été nécessaires pour mener à bien ce projet et terminer pour la date du centenaire l'ouvrage commémoratif. Les compagnes des participants ont joué un rôle actif dans le projet, ayant très souvent mis la main à la pate.

Faute de posséder les plans originaux, l'appareil a été reproduit à l'identique à partir de photos et de quelques mesures prises sur l'hydravion d'origine conservé au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Seul l'ensemble propulsif diffère de l'appareil de l'époque, un Rotax 503 de 50CV ayant été retenu pour l'expérimentation.

Grâce à l'engagement et au soutien sans faille des amis, de la famille et d'une poignée de volontaires de dernières minutes, le chantier a pu être terminé le jour même du centenaire. Une belle récompense après ces quelques semaines d'efforts.

Démonté en une dizaine d'éléments, l'hydravion a été transporté jusqu'aux abords du lac de Cornebarrieu, puis réassemblé sur la rive sous les encouragements des quelques amis et passionnés proches de l'équipe.

Sous un soleil éclatant, l'équipe a pu enfin mesurer le fruit de son travail.

Plusieurs éléments n'ont pas pu être terminés à temps pour le centenaire, comme par exemple l'entoilage de la dérive principale, l'amortissement/inclinaison des flotteurs, l'étanchéité de la toile et quelques finitions sur le câblage. Néanmoins, ces détails visibles sur les photos n'ont pas empêché l'équipe de mettre l'appareil à l'eau, un moment chargé d'émotions.

Une fois dans l'eau, l'appareil démontrant une très bonne flottabilité et une bonne stabilité structurale, les essais de navigation ont pu commencer.

Très vite, le calage des flotteurs s'est révélé être un paramètre de réglage très important pour éviter à l'appareil d'enfourner tout en étant capable de déjauger. Après trois essais infructueux, l'hydravion a enfin accepté de sortir de l'eau. S'en ait suivi une série d'hydroplanages soutenus à une vitesse estimée à 30km/h. Durant ces phases de prise de vitesse, l'appareil s'est montré relativement stable sur l'eau.

Première sortie au moteur :

Navigation à vitesse lente avec les flotteurs très inclinés :

Prise de vitesse et premiers déjaugeages (faible inclinaison des flotteurs) :

Hydroplanage à vitesse maximale. Le tirant d'eau résiduel des flotteurs empêche néanmoins l'appareil d'atteindre la vitesse de décollage :

Cette première étape a permis à l'équipe de célébrer dignement le centenaire de l'hydraviation 100 ans jour pour jour après l'exploit d'Henri FABRE. En parallèle, ces essais ont démontré à l'équipe les qualités de l'appareil, terminant ainsi de convaincre les membres du projet que la mise en vol de cette réplique est techniquement faisable.

Plusieurs modifications vont cependant être nécessaires. Parmi celles-ci, les plus importantes sont :

- La fabrication d'une nouvelle hélice en bois de plus grand diamètre (augmentation de la poussée au décollage) et l'achat d'un réducteur adapté (Rotax type C)
- La construction d'un nouveau jeu de flotteurs d'épaisseur plus faible, possédant une meilleure étanchéité et incorporant le système d'inclinaison automatique tel que conçu par Henri Fabre
- L'obtention de moyens logistiques mieux adaptés à la manipulation de l'appareil sur terre et dans l'eau (remorque de grande taille, chapiteau de protection, etc.)

L'objectif est de renouveler les essais de l'appareil et de tenter le premier vol de notre réplique le week-end du 1er mai 2010. A l'issue de ces essais, l'équipe espère présenter l'appareil au rassemblement aérien de Biscarosse dédié aux hydravions et se déroulant du 13 au 16 mai 2010.

Pour ce faire, l'équipe a plus que jamais besoin de soutien matériel, moral et financier. N'hésitez donc pas à venir rejoindre l'équipe, personnellement ou par le biais de votre entreprise, et vivre ainsi en toute simplicité l'aboutissement de cette petite aventure aéronautique.