

# AVIASPORT



**AFFAIRES EN COURS**  
Un aéroport réquisitionné pour une rave-party !



**REPORTAGE**  
Hydravions sur Biscarrosse



**DOSSIER**  
Brevet sur Cub

## L'ECOFLYER à portée des clubs



## Nouveautés à Avia Expo

### Le Cap 232 opérationnel

JUILLET-AOÛT 2006

CH : 10,50 FS - CAN : 10,50 \$ C -  
DOM avion : 8,90 € - DOM  
surface : 7,10 € - BEL : 6,80 € -  
Port. : 7,50 € - Maroc : 75 DH

M 01153 - 617 - F : 5,95 €





# Biscarosse

## Entre amis et en sécurité

**Le Renegade à flotteur a pris contact avec l'eau à une centaine de mètres du rivage. Puis il a tranquillement mis le cap vers la petite plage de sable fin lui servant de parking. A une dizaine de mètres de la terre, John Hatswell, son pilote, a coupé le moteur, laissant son appareil courir sur son ére. Le contact avec le sable s'est fait avec la douceur d'un baiser. Les gamins sont ravis, les adultes prennent des photos. Le passager débarque en tenant ses chaussures dans une main et l'appareil photo dans l'autre.**



Jacques Lauray, un directeur des vols locaux.



« Bouclage » en hélicoptère pour le Renegade de John Hatswell. Un rassemblement le terre ferme (en haut de l'écran), la procédure de rassemblement de Biscarosse (en bas) sur l'eau. L'après-...

**Q**uel défilé de meriting à Biscarosse ! Un minimum de barrières, des spectateurs assis sur le sable les pieds dans l'eau, une véritable interactive permettant à plusieurs centaines de personnes de s'offrir des loggins de l'air dans une large gamme de machines, ou moins étranges. Biscarosse surprise et Biscarosse séduit. Pour sa 17<sup>e</sup> édition le rassemblement des hydravions resté fidèle à son image de convivialité et de plaisir partagé entre tous.

### Le plus beau

Attention pourtant. Tout n'est pas aussi simple et une rapide visite dans les coulisses apporte la preuve que derrière la facilité apparente se cache toujours une bonne dose de travail. « Trois mois de travail mené en bonne intelligence avec les autorités locales, le préfet, la DGAC, les gendarmes, les pompiers etc. Le tout en bouche cousue, à l'insu du régional. Tout le monde commence à bien se connaître et ça se passe au mieux... » Qui parle ? Jacques Lauray, directeur des vols du rassemblement et président de l'Association des amis du musée de l'Hydroaviation. L'air tanné par le soleil, le sourire jusqu'aux oreilles et les yeux plissés de bonheur, Jacques est dans son élément. Après une carrière commencée chez les militaires et terminée comme pilote de ligne et hélicoptère chez Heli Union, Jacques Lauray a pris sa retraite à Biscarosse. Grand bien lui a pris. Il en a profité pour passer sa qualification hydravion et s'impliquer dans la préparation du rassemblement.

« J'ai préparé le rassemblement en ne basant sur l'arrêté du 4 avril 1996, qui réglemente les manifestations aériennes explique-t-il. La préparation permet d'y répondre à 95% des questions, mais reste toujours 5% d'inconnu qui se résout dans les derniers jours. Le plus important reste la bonne sécurité des vols. Des pilotes expérimentés sont prêts à intervenir en permanence. Ici, on est entre amis et en sécurité ».

Le rassemblement de Biscarosse débuta en 1991 avec quatre hydravions. Après quatre années d'existence et onze éditions, l'événement reste unique en Europe. Entre le bouche à oreille et les contacts réguliers entretenus avec la presse communément de l'Hydroaviation, les organisateurs n'ont aucun mal à réunir chaque édition un plateau copieux et



Aux côtés du Dornier 24, le PBV-5 Catalina était l'autre vedette de Biscarrosse. Avoir su faire venir ces deux appareils exceptionnels est tout à l'honneur des organisateurs. C'est aussi un signe de la crédibilité acquise par le rassemblement sur la scène internationale.

quatre jours du meeting, le Cessna va enchaîner les vols de baptême sans discontinuer. Une rotation tous les quarts d'heures de 11 à 20 heures, neuf passagers à chaque fois, ce sont plusieurs centaines de personnes qui vont découvrir non seulement les joies de l'hydroplanage, mais aussi les plaisirs de l'escalade pour

atteindre la cabine, deux bons mètres au-dessus du sol. Une très bonne opération pour la petite société qui fait son beurre en temps normal en réalisant des vols charters entre Stockholm et les 24.000 îles composant l'immense archipel suédois en mer baltique. « Nous sommes dans le business depuis 2001 et on réalise environ

Cédric van Meerh...  
Polaris. Le jeune...  
de développer la...  
dans l'hexagone.

230 heures de...  
octobre. L'hiver...  
ment de voler c...  
le, et la mer so...  
nos opérations...  
« Mais ceci mis...  
le paradis des ar...  
puisque les opé...  
On peut amerr...  
sans avoir à j...  
sécurité particu...

## Loïc Pochet s'attaque à Atlantique Sud en ULM.

**N**avigateur formé par de Kersauson, pilote instruit par Gérard David, Loïc Pochet ne peut pas se plaindre des bonnes fées qui se sont penchées sur son berceau d'aventurier. Non, ses soucis viennent d'ailleurs, par exemple de la perte de son bateau de 60 pieds pendant la dernière Route du Rhum. « En même temps que je perdais mon bateau, je perdais tout », explique-t-il aujourd'hui. « J'essaie maintenant de remonter la pente en me lançant à fond dans une nouvelle aventure, la traversée de l'Atlantique sans escale en ULM, sur les traces de l'Aéropostale ». Guy Delage a traversé l'Atlantique équatorial en pendulaire de l'archipel du Cap-Vert à Fernando de Noronha, au large du Brésil. Loïc Pochet souhaite aujourd'hui relever le défi d'un vol direct Saint-Louis du Sénégal-Natal avec son ULM d'origine brésilo-portugaise Pelicano Sea-Max baptisé « Calamalo ». L'appareil a été spécialement préparé pour réaliser un vol non stop de 3200 km (20 à 23 heures de vol) : il décollera avec 375 litres de carburant à bord, au lieu des 2 x 46 litres pour lesquels il a été initialement conçu. « Je ne serai peut-être pas un ULM au départ, mais je le serai certainement à

l'arrivée » explique sans sourciller Loïc Pochet. « Mon appareil a été renforcé pour la traversée. Il n'a encore jamais volé à la masse maximale envisagée, mais les calculs montrent que ça passera. Les pleins seront faits dans l'axe de décollage pour ne pas martyriser les trains, le décollage se faisant sur la piste en dur de Saint-Louis du Sénégal ». La navigation se fera avec le logiciel de François Fouchet qui tournera sur deux tablettes PC de Hewlett Packard. L'équipement sera complété par trois GPS.

Quant aux communications, autant faire simple : plutôt que de s'embarasser d'une radio HF, Loïc Pochet utilisera un téléphone satellite Iridium. Le pilote pourra faire face aux onze heures de vol de nuit prévues avec un horizon artificiel et un conservateur de cap. Une fois l'Atlantique traversée, et si tout se déroule comme prévu, Loïc Pochet poursuivra son vol sur les traces de l'Aéropostale, avec pour objectif final Santiago du Chili. Avec au passage un survol des Andes, sans oxygène. Car Loïc Pochet ne manque pas d'air...

### Le plus british

Le plus British...  
well, propriétaire...  
Spirit étoilé. Av...  
tral, l'avion affi...  
airs de Grumma...  
re de Murphy...  
avoue John H...  
autre sur roue c...  
tagne. Celui-ci...  
mier sur flotte...  
un avec deux f...  
années. Je l'ai...  
après je me sui...  
absolument un...  
machine, très...  
celui-ci en Belg...  
carrosse sur ro...  
aidé à le mette...  
a utilisé un flott...  
la dernière pièc...  
avait pris un m...  
On a beaucoup