Survol en patrouille des lacs de la Mauricie.

AUX COULEURS DE L'ÉTÉ INDIEN

FORMATION HYDRAVION AU CANADA

Pour apprendre à piloter un hydravion, Conny, Sac'
et Jean-Paul, trois pilotes de l'aéroclub d'Esbly
en région parisienne, sont partis au Québec fin
**septembre. « *C'était l'automne, un automne où*
il faisait beau, une saison qui n'existe que dans
*le nord de l'Amérique, là-bas on l'appelle l'été indien.***

En rou[illegible]ur le lac à [illegible] Claire.

Après s'être essayé à l'atterrissage en ski sur un altiport avec un instructeur, Sac'i, amie pilote de notre aéroclub, décide de remplacer les skis par des flotteurs et de s'initier au pilotage hydravion. En mai dernier, elle part donc pour une semaine au Québec sur l'hydrobase d'Hydravion Aventure à Saint-Etienne des Grés. Séduite par cette première approche, elle décide de repartir survoler les lacs et les forêts de l'immensité québécoise pendant l'été indien. Pour partager ce rêve, Sac'i (150 hdv) propose à Conny (pilote et photographe, 400 hdv) et Jean-Paul (pilote et instructeur, 4 000 hdv) de se joindre à l'aventure. Leur réponse ne se fait pas attendre. C'est un grand oui !

Après l'arrivée à Montréal où nous passons la journée de dimanche à visiter la ville, nous partons par la route vers notre destination pour la semaine : Saint-Etienne-des-Grés. Première surprise, la température dépasse par moment les 30 °C. Nous comprenons mieux le sens d'« été » indien. Saint-Etienne-des-Grès est une petite ville située à 150 km au nord de Montréal sur la rivière Saint-Maurice. Cette rivière donne son nom à la région, la Mauricie. Elle se jette plus au sud dans le Saint-Laurent à... Trois-Rivières. Et c'est sur sa rive que se trouve l'hydrobase d'Hydravion Aventure. Nous logeons dans une maison située à 2,5 km des installations.

PRISE DE CONSCIENCE

Lundi matin, retrouvailles pour Sac'i et premier contact avec l'équipe d'Hydravion Aventure. Après les formalités administratives, nous assistons à notre premier briefing. La formation s'effectuera sur deux Piper J3 CF-SVT et CF-ZIA. C'est une machine que nous connaissons bien, car l'aéroclub d'Esbly en possède un, le F-BKNO. C'est l'heure du premier vol, à savoir des tours de piste sur la rivière. Les avions ont été préparés par les instructeurs. Première difficulté, atteindre le côté droit du J3 pour monter dans l'habitacle. C'est le côté gauche qui est en bordure de quai. Il faudra passer de l'autre côté sur un fil tendu entre les deux flotteurs. La première fois c'est laborieux, ensuite cela devient une habitude. Nous prenons vite conscience des particularités de l'hydravion. Les flotteurs induisent un lacet prolongé pendant une course au décollage plus long, un taux de montée réduit et une vitesse de décrochage plus élevée. Après le premier tour de piste effectué par l'instructeur pour visualiser l'assiette de décollage et d'amerrissage, c'est à notre tour de prendre les commandes. Nous avons bien en tête les recommandations du briefing : *« Surtout ne pas laisser l'avant des flotteurs toucher l'eau au moment du décollage ou de l'amerrissage, sinon c'est la culbute assurée ! »* Nous sommes évidemment un peu tendus au moment de la finale sur la rivière. Bien sûr, c'est à nous de choisir l'endroit où nous souhaitons amerrir. Pas de seu[illegible]e piste, nous avons toute la longueur de la ri[illegible]re. Et devons juste nous concentrer sur la [illegible]te de descente, l'arrondi, la tenue de l'assie[illegible], un peu de gaz juste avant le toucher... C'est fait, prise de contact avec l'arrière des flotteurs, on maintient l'assiette, et remise des gaz. C'est parti pour un nouveau tour de piste. Plus simple que l'on s'imaginait. Rassurant.

AMERRISSAGE EN DOUCEUR

Mardi, deuxième jour à l'hydrobase, pas de vent. Nous pensons que cela sera plus facile que la veille. Nous sommes rapidement persuadés du contraire après le briefing du

Nous avons bien en tête les recommandations du briefing : « *Surtout ne pas laisser l'avant des flotteurs toucher l'eau au moment du décollage ou de l'amerrissage, sinon c'est la culbute assurée !* »

Une des difficultés de l'amerrissage : l'effet miroir.

Arrivée sur le lac Sacacomie.

matin. Il va falloir amerrir sur des plans d'eau miroitants. Sans vent, les lacs se présentent comme des miroirs. Il est impossible de voir la surface et d'évaluer sa hauteur. Il est prévu d'aller faire des touchés-décollés au nord-ouest de l'hydrobase sur le lac à l'Eau Claire, le lac Sacacomie et d'accoster sur le lac Blanc pour déjeuner. Nous avons l'occasion d'apprendre à inspecter un plan d'eau avant de s'y poser en vérifiant d'où vient le vent, et l'état de la surface (roches, objets flottants, vagues, houle). L'amerrissage sur plan d'eau « miroir » se fait très près de la rive du lac pour évaluer la hauteur par rapport à la cime des arbres.

C'est vrai que nous ne sommes pas habitués à voler si près des arbres, nous sommes un peu stressés. L'amerrissage s'effectue en prenant une pente très faible, une descente à 100 ft/mn. On maintient l'assiette et le taux de chute en remettant un peu de gaz. L'attente paraît interminable, va-t-on toucher l'eau un jour ? Nous sommes presque surpris de toucher enfin, en douceur. Dans ces conditions, la longueur d'amerrissage est multipliée par quatre. Heureusement pendant notre entraînement ce matin-là, les lacs avaient plus de 4 km de longueur. Nous amerrissons sur le lac Blanc, notre destination pour le déjeuner, nous est alors montré comment accoster sur la rive en se *« beachant »*. Nous sommes alors aux commandes d'un bateau, une expérience marine devient un avantage... puis la plage de sable, suivie du restaurant.

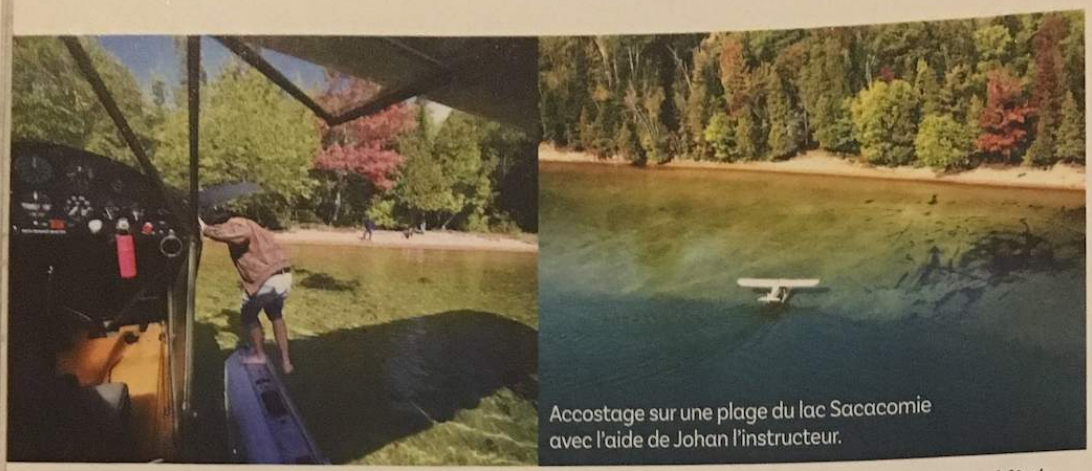
Après dégustation des produits locaux, nous repartons vers l'hydrobase en effectuant des touchés-décollés sur les lacs rencontrés sur notre chemin. Amerrissage final à l'hydrobase, le vent s'est levé, plus d'effet miroir.

« LES CARAÏBES »

Mercredi, troisième jour, il y a du vent. La rivière Saint-Maurice est houleuse et de l'écume apparaît sur les petites vagues. Un avion de l'hydrobase parti en reconnaissance nous informe par radio que les conditions sont défavorables sur les lacs des alentours. Nous resterons sur place pour faire quelques tours de pistes. L'après-midi sera consacré au tourisme terrestre.

Sac'i poursuit ses rêves en hydravion.

Dégustation des spécialités locales à Saint-Paulin.



Accostage sur une plage du lac Sacacomie avec l'aide de Johan l'instructeur.

Laure, qui s'occupe de la partie administrative de l'hydrobase, nous conseille d'aller déjeuner au Baluchon à Saint-Paulin. Un cadre champêtre et une promenade le long d'une rivière romantique dans les bois, dont les érables commencent à rougir.

Jeudi, quatrième jour, le vent s'est calmé. Nous décidons d'aller sur le lac Sacacomie où se trouve une petite plage isolée, repérée lors de notre vol de mardi. Nous demandons à nos instructeurs de nous attendre pour préparer les avions et en particulier pour participer à la purge des flotteurs, opération qui doit s'effectuer tous les jours afin de s'assurer de l'absence d'eau. L'exercice est facile pour le côté qui est en bordure de quai, un peu plus délicat pour l'autre côté du J3, en équilibre avec nos deux mains occupées à purger. Heureusement, nous ne sommes pas tombés à l'eau.

Le décollage s'effectue sans problème, la rivière commence à nous devenir familière. Après quelques touchés-décollés sur les lacs rencontrés sur notre chemin, nous arrivons sur le lac Sacacomie. Procédure d'inspection de la surface et nous amerrissons. Nous guidons nos Piper's vers une petite plage de sable fin. On se croirait dans les Caraïbes !

Pour l'accostage nos instructeurs sont obligés de mettre les pieds dans l'eau. Cela ne pose pas de problème, car nous sommes encore en période de canicule et l'eau est à une température agréable, même si l'air est un peu plus frais. L'un de nos instructeurs en profitera d'ailleurs pour se baigner et se faire sécher sur le flotteur d'un des Piper. La plage est presque déserte, nous n'y rencontrerons qu'un couple de touristes suisses. Retour vers l'hydrobase. Nous commençons à reconnaître quelques-uns des nombreux lacs situés sur le chemin du retour.

SENSATION DE LIBERTÉ

Vendredi, avant dernier jour de notre séjour à l'hydrobase. Conny prendra quelques vues avec une GoPro. Elle volera avec son Piper préféré le CF-ZIA. Direction le lac Sacacomie. Conny pourra filmer le décollage et l'amerrissage. Au retour, la caméra sera fixée sur le flotteur de l'autre Piper pour pouvoir filmer au ras de l'eau : effet spécial garanti ! (Voir sur www.info-pilote.fr.)

Samedi, seule Sac'i part voler avec son instructeur. Un dernier vol qualifié de tactique (c'est-à-dire à basse altitude) avec Johan, un de nos instructeurs, sur CF-ZIA, de lac en lac, dans un environnement toujours aussi magique. Fin septembre tombe en plein été indien et les couleurs flamboyantes des forêts ont tout pour séduire une photographe comme Conny, elle a donc alterné vols d'instruction et vols de prise de vue. Nous avons piloté en version hydravion un de nos avions préférés le Pipercub. La sensation de liberté nous a séduits. Voler au ras l'eau des lacs, des rivières, voler juste au-dessus des arbres dans cette nature sauvage et colorée, quel plaisir !

Nous ne sommes partis que sept jours, mais nous avons l'impression d'y être restés trois semaines.

Le vol est toujours aussi magique et un grand merci à toute l'équipe d'Hydravion Aventure pour son accueil chaleureux et son professionnalisme. ●

Jean-Paul Fourticq. *Photos : Conny Hofmans.*

PRATIQUE

- 7 heures de vol : 2200 $ CAD.
- Hébergement 5 jours : 600 $ CAD
- Location voiture : 300 $ CAD
- Vol Paris-Montréal A/R : 500 €
- Pour info : 1$ CAD = 0,66 €.

- Coordonnées de Hydravion Aventure : www.hydravion.ca pilote@hydravion.ca +001 819 609 9358

De g. à dr. : Ali et Johan, les instructeurs, Conny et Jean-Paul, les élèves.