

L'AVENTURE HYDRAVION AU CANADA

Au Québec, la région de la Mauricie est une mine à ciel ouvert pour le tourisme aéronautique, familial, culturel et sportif. Hydravion Aventure en a fait sa spécialité. Qualif hydro, dépose aérienne pour une rando canoë, un bivouac chez les Amérindiens ou une nuitée dans une cabane en « bois rond »... Il y a mille façons de succomber à l'appel de la forêt.

Au nord du Saint-Laurent, enserrée entre Montréal et Québec, la Mauricie est une région authentique, un océan boisé grand comme la Suisse. Trois-Rivières, Shawinigan et La Tuque offrent des ports de relâche pour les escales citadines. Pour le voyageur que l'aventure appelle, direction Saint-Étienne-des-Grès où deux Français, Alain et Laure Priem, ont bâti leur hydrobase sur les bords de la rivière Saint-Maurice. Hydravion Aventure est un pas de tir d'où sont mis à feu les vols pour la brousse, cette autre planète où la nature fait la loi. Sur la berge, un ponton en « U » sur lequel sont frappés au taquet les flotteurs de « JAB », leur mythique Beaver, trois Cessna 180 et deux Piper Cub. Une escadrille d'attaque parée pour investir les lacs et rivières du bush. Avec ses bâtiments flambant neufs, l'hydrobase offre aux pilotes de passage un lieu confortable pour y établir leur QG. Grand salon-bar avec cheminée, salle de briefing, chambres ou appartements en Bed & Breakfast dont les balcons donnant sur la rivière invitent à la rêverie.

À la carte

Alain est un ancien pilote de chasse de l'armée de l'air sur Mirage 2000, skipper de grands voiliers, sportif de haut niveau en enduro et jetski. Physique de bûcheron, les yeux bleus perçants, sa voix grave légèrement chuintante et ses phrases ponctuées d'un « là » emprunté à l'accent québécois, n'enlèvent rien à son ton joyeux



goguenard. Alain, c'est un bâtisseur à la Jean-Claude Brouillet, un fin observateur de l'âme humaine, un homme qui marche à la poignée de main et à la parole donnée. Avec plus de 8000 hdv, dont 6000 en hydravion, il connaît la brousse comme sa poche. Sa spécialité, l'organisation d'expéditions extrêmes. Il est

Côté pilotes, Alain s'est entouré d'une équipe solide : Xavier Fontaneau le chef-pilote, ancien chasseur sur Mirage 2000D, ex-ailier de la patrouille Reva, qui est venu s'installer ici en famille par goût de l'aventure. Sa bonne humeur quotidienne et son rire explosif vous garantissent une

au perfectionnement en passant par la conversion de votre PPL français en PPL canadien avec l'apposition de la qualif hydro, tout est possible (*lire encadré*). Si vous voyagez en famille, vous pouvez commencer par un simple vol panoramique de la région, vous laisser tenter par une « échappée gourmande » (dépose en hydravion dans un restaurant au bord d'un lac), une « échappée sportive » (dépose en hydravion avec les canoës et tentes de camping et récupération le lendemain) ou même partir en « excursion » à la journée dans les pourvoires*, saluer les baleines à Tadoussac à l'embouchure du fjord de Saguenay ou préparer un voyage sur mesure. Ici, on vole à la carte. En ce début de saison, Alain veut vérifier que les destinations touristiques qu'il propose sont en bon ordre de marche. Avec Xavier et Yohann, nous accompagnons cette « tournée du général »,

Quel que soit l'hydravion, le cérémonial de la prévol est plus long que sur un avion terrestre et requiert des qualités de gymnaste, d'équilibriste et de manutentionnaire.

tombé en amour avec le Québec il y a quinze ans et s'y est installé avec Laure Loupias, sa compagne. Caractère en acier trempé, petite, souriante, énergique, Laure n'a pas trahi son accent du sud de la France pour celui de la Belle Province. C'est elle qui vous aidera à organiser votre séjour.

bonne ambiance à bord. À ses côtés, Yohann Filisetti et Yann Dardé, deux jeunes pilotes professionnels dynamiques et dévoués, enchaînent les vols toute la journée. L'offre des activités proposées par la maison est large. Plusieurs options si vous êtes venu ici pour piloter : du simple vol d'initiation



Xavier Fontaneau au commandes du Beaver.



Sortie en famille, bateau, jetski, hydravion.



Le Cessna 180 et le Beaver sont les deux bêtes de somme d'Hydravion Aventure.



Sur la plage du lac Blanc, une bonne journée de vol se termine au coin du feu.

décidés à écumer les lacs de Mauricie et à dormir sous les étoiles.

Tournée de contrôle

Les brumes du petit matin courent à la surface du Saint-Maurice. Le ballet des préparatifs démarre sur CHA2, nom de code de l'hydrobase. Quel que soit l'hydravion, le cérémonial de la prévol est plus long que sur un avion terrestre et requiert des qualités de gymnaste, d'équilibriste et de manutentionnaire. Ici, on aime les *straight floats*, c'est-à-dire les flotteurs non amphibies. Plus légers, moins chers, plus simples

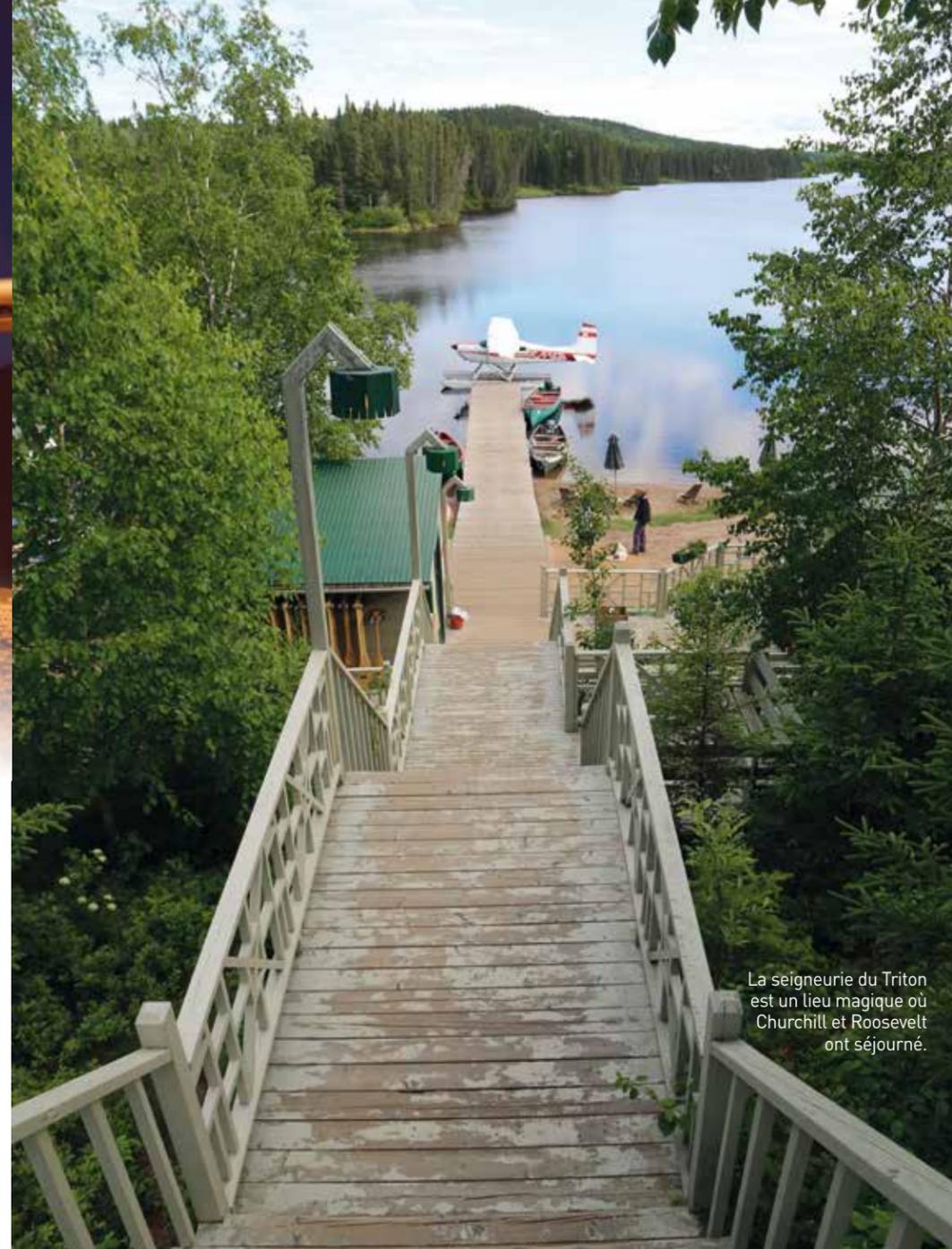
d'entretien, ils empêchent l'accident souvent fatal : l'amerrissage train sorti. C'est aussi une façon plus puriste de voler. Au Québec les « flottes/floats » désignent les flotteurs et quand on vous demande combien de « forces » à votre avion il s'agit du nombre de chevaux. La vitesse se calcule en miles, l'altitude en pied et le fuel en gallon. Ici, vous démarrerez votre formation sur Piper Cub avant de pouvoir goûter aux performances du Cessna 180 ou aux commandes de vol onctueuses du mythique Beaver.

Première action de la journée, regarder l'attitude de l'hydravion sur l'eau. Est-ce qu'il

penche vers l'avant, l'arrière ou les côtés? Un bon indicateur de la présence d'eau dans les flotteurs ou d'un mauvais centrage. Une purge généreuse, pour éviter les mauvaises surprises



Alain Priem exploite son Beaver jusqu'au bout.



La seigneurie du Triton est un lieu magique où Churchill et Roosevelt ont séjourné.

Conversion d'une licence pour l'obtention d'un PPL canadien

Vous gagnerez du temps si vous préparez en France un certain nombre d'éléments au moins trois mois avant votre départ au Canada.

1) L'aspect médical

Vous devrez passer un examen médical auprès d'un médecin agréé par Transports Canada, afin d'obtenir un certificat médical canadien. Vous trouverez ici la liste des médecins reconnus en France : <http://www.apps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/CAME-MEAC/r.aspx?lang=fra&p=&c=&x=&s=1&l=250>

2) L'aspect théorique

Vous pouvez vous préparer à l'examen théorique appelé le PSTAR. C'est un examen facile mais qui demande d'avoir révisé. Vous pouvez vous entraîner aux questions de l'épreuve grâce aux applications iPhone (PSTAR). Les questions le jour de l'examen sont rigoureusement identiques (75 €). Vous pouvez passer l'examen chez Cargair à Montréal ou Trois-Rivières.

3) Le carnet de vol

Vous devrez justifier auprès de Transports Canada des critères suivants sur votre carnet de vol.

- Avoir au minimum 45 heures de vol.
 - 17 heures de vol en double commande et 12 heures en solo.
- NB : ces heures doivent être signées par un instructeur.
- 5 heures de vol aux instruments, dont un maximum de trois heures sur un dispositif d'entraînement de vol.
- NB : Contrairement à la France, au Québec, le vol aux instruments signifie Vol Sans Visibilité (VSV). Dans votre carnet de vol, il doit être inscrit comme vol aux instruments, signé par votre instructeur et les exercices détaillés.
- Une navigation de 150 Nm, comptant deux arrêts, en tant que commandant de bord
- NB : Transports Canada validera plus facilement ce critère si vous avez les tampons des aérodromes.

Texte de loi Transport Canada/ Hydravion (http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/rac/partie4-normes-421-1086.htm#421_38)

À SAVOIR

- 1- Vous pouvez vous rendre dans les bureaux de Transports Canada directement sur l'aéroport de Montréal.
- 2- Deux photos certifiées conformes vous seront demandées. Hydravion Aventure vous indiquera la procédure.
- 3- Pour toute question à Transports Canada, contacter :
Service des licences du personnel
Transports Canada
700, Leigh Capreol (NAXR), Dorval, QC H4Y 1G7
E-mail : tc.servicesaviation-que-aviationservicesque.tc@tc.gc.ca
Téléphone : + 1 800 305 2059

EN FRANCE

L'Aéroclub d'Aquitaine Hydravion basé à Biscarrosse vous permet de passer votre qualif hydravion. Les heures que vous ferez en France seront prises en compte chez Hydravion Aventure pour votre anotation «S» (seaplane). www.aquitaine-hydravions.fr/



Le magnifique hôtel en bois rond du lac Sacacomie.



L'accostage est un art. Il faut anticiper, couper le moteur au bon moment, laisser l'hydravion vivre sur son aire et donner un petit coup de palonnier pour se mettre parallèle au ponton.

Contact

Hydravion Aventure

410, ave Ringuette - Saint-Étienne-des-Grès
Québec G0X 2P0
819 609-9358 - pilote@hydravion.ca
<http://www.hydravion.ca>
<https://www.facebook.com/hydravionaventure>

dans le circuit carburant. Magneto sur off, gaz au mini, richesse tirée pour l'inspection de l'hélice et du niveau d'huile. Les projections d'eau sur les pales sont aussi dévorantes que les morsures du gravier. Il faudra donc être vigilant au taxiage en hydro et garder un régime bas sous peine de fortement réduire le potentiel hélice, au sens propre. Les flotteurs, c'est la vie, alors vous en prenez soin comme de la prune de vos yeux. Existe-t-il des traces de corrosion ou de fatigue? La tringlerie est-elle à la bonne tension? Les axes graissés? Il faut pomper l'eau qui aurait pu s'accumuler dans chaque

compartiment flotteur. Refueler nécessite de monter les jerricans sur l'aile. Acrobatique parfois. La prévol est un cérémonial d'église.

Hors des sentiers battus

Le Beaver est le premier à pousser ses borborygmes dans un panache de fumée, suivi de près par le Cessna. Lancée à la main, l'hélice du Piper Cub part au quart de tour, entraînant immédiatement l'avion dans sa glisse. Une poussette du pied pour s'écarter du ponton et c'est parti. Safrans immergés, l'avion réagit bien aux palonniers. Nous faisons chauffer patiemment, tout en inspectant la surface du plan d'eau à la recherche de branches où d'objets qui pourraient abîmer nos flotteurs. Attention, l'environnement humide favorise le givrage. Il faut un peu d'aire pour les essais moteur, ici, pas de points fixes. Manche arrière, safrans remontés, réchau repoussée, mise en puissance. Le nez se lève, l'arrière des flotteurs s'enfonce, la traînée engendrée par l'eau est maximale jusqu'à 35 kt. Un doux geste mesuré du

manche vers l'avant pour monter sur le redan et prendre de la vitesse. Sur une tête d'épingle, on allège légèrement un flotteur en s'appuyant aux ailerons. La course au décollage peut paraître longue. Une petite accélération, comme un coup de pied aux fesses, sonne la libération. Nous sommes en l'air. Comme des queues de comète, les derniers filets d'eau s'étirent derrière les flotteurs. En quelques minutes, nous sommes déjà hors des zones habitées. Arrimé sur le flanc du Beaver, le canoë en bois permettra d'aller explorer les rivières et les rives des lacs. Dans le cockpit du Piper on se bat pour garder la bille en place. La dissymétrie en vol offre une surface mouillée énorme et force le lacet d'un côté ou de l'autre. Il faut bien se coordonner au pied. Dehors, la nature se donne en spectacle.

Débarrassons-nous des chiffres de la démesure. Le Canada est le deuxième plus grand pays au monde par sa superficie après la Russie. Le territoire du Québec fait trois fois celui de la France pour seulement 8 millions d'habitants. Un demi-million de lacs et de

cours d'eau, 4500 rivières, des forêts qui couvrent 761 000 km² (la France occupe 643 800 km²). Un désert d'eau et d'arbres sur lequel règnent sans partage moustiques, ours, élans et castors. Les coureurs des bois ont encore un bel avenir par ici. L'hydravion s'impose donc comme le moyen le plus efficace pour franchir rapidement ces grandes distances et accéder aux lieux les plus isolés.

Les lacs, ces pistes naturelles concédées par la forêt, constellent les cartes comme des taches de rousseur sur une peau d'Irlandaise. Certains n'ont pas de nom. La toponymie est à elle seule une page de littérature : le lac Amour, le lac en Cœur, le lac à La Guitare ou de La Tortue, le lac J'en peux plus ou des Loups marins. Quand un pilote prépare sa navigation, il convoque son imagination.

Le doigt sur sa carte, il projette sur les contours d'une rive la silhouette d'une baleine, laisse à main droite un plan d'eau aux allures de bouteille, compte deux rivières et repère ce lac en croix si caractéristique, sa destination finale. Un

jeu de piste qui prend des aspects de test psychologique d'entretien d'embauche tordu : et là, que vous évoque cette forme? Les adeptes de la paréidolie vont avoir du grain à moudre.

Mise en cabane

Nous faisons notre première escale au lac Blanc, chez Gaston. Repérage haut, puis bas pour éviter les écueils. On déchiffre l'ATIS aux symboles que la nature communique.

Le sens des vagues, la risée qui court, le feuillage qui remue et l'axe du poser. Safrans relevés, vérifié. Calés en finale, il faut surveiller la risée et anticiper au gaz. Les flotteurs résonnent en aplatissant la crête des vaguelettes. Manche en arrière. L'énergie se dissipe dans une gerbe d'écume. Soudain, le vacarme s'arrête, l'avion redevient bateau. Assis sur l'arrière des flotteurs, l'avion avance au pas. Le plus difficile en hydravion, c'est l'accostage. À l'approche du ponton on switche sur une seule magnéto, c'est là qu'il faut anticiper, couper le moteur au bon moment, laisser



Le Cub est parfait pour l'école.



Le lac Blanc, le lac Sacacomie, la seigneurie du Triton, le campement amérindien, le parc national de la Mauricie, autant de destinations à découvrir lors de votre qualif hydro ou en famille.



l'hydravion vivre sur son aire et donner un petit coup de palonnier pour se mettre parallèle. Avec le Piper Cub, ce n'est pas trop difficile car l'avion ne pèse pas lourd, mais seul avec le Beaver chargé un jour de vent... c'est un art.

Quelle classe d'arriver en hydravion pour déjeuner. À la pourvoirie (hébergement en milieu naturel) du lac Blanc, on est bien reçus. Petite plage sablonneuse et spécialité de truites au menu du restaurant. D'ici, vous pouvez partir en randonnée à pied ou en quad, pêcher sur le lac en barque ou ou flâner en pédalo. Nous enchaînons par une escale au plus impressionnant des hôtels en bois rond, celui du lac Sacacomie. C'est ici qu'a été tourné le thriller *Fenêtre secrète*, avec Johnny Depp. Fourrure d'ours blanc au mur, têtes d'élan en trophée et

flambée dans la cheminée, nous sommes dans la carte postale, la brochure d'agence de voyage. Comme le bâtiment est construit en surplomb, la vue sur le lac et les collines voisines est sublime. Nous redécollons pour la seigneurie (autre nom pour pourvoirie) du Triton. Au bout d'un lac cruciforme, une étonnante bâtisse entretenue avec goût et chargée d'histoire a reçu la visite d'illustres personnalités : Theodore Roosevelt, Harry Truman, la famille Rockefeller et Winston Churchill, membres d'un club de chasse et pêche. Cet endroit dégage un charme fou. Nous reprenons notre navigation vers le nord. L'immensité des forêts s'étire sous les ailes, feuillus et conifères étalent leurs palettes de verts. Les sapins baumier, mélèzes, érables, hêtres d'Amérique ou épinettes blanches se partagent le décor.

J'imagine ces forêts en feu au moment des « couleurs », la dernière semaine de septembre et la première d'octobre. Vu d'avion, le spectacle doit être surréaliste.

Après une heure de vol, nous arrivons dans une réserve amérindienne et beachons sur une plage du lac Kempt. Fiers de partager leur culture, les Indiens Atikamekw nous accueillent et nous initient à leurs techniques de pêche et leurs traditions. La magie de l'hydravion tient dans ce pouvoir de rupture. Nous sommes là où les routes ne vont pas, avec la sensation de nous reconnecter à l'essentiel. C'est là que nous camperons ce soir, allongés sur un tapis de branches de pin, le feu crépitant sous le tipi. Dehors, nos hydravions attendent le petit matin pour lever l'ancre. ●

Texte et photos : Jean-Marie Urlacher