



L'envol de l'Aigle...



Une nouvelle école ULM à Biscarrosse : Le Vol des Aigles est porté par une saine ambition et un business plan solide. Le plan de vol est sérieux...



Pierre Penel tire et Laurent Venet pousse...

En ce 21 mai, cinq avions sont rangés comme à la parade devant le local du Vol des Aigles sur l'aérodrome de Biscarrosse : deux Storch de Fly-Synthesis, un terrestre, l'autre à flotteurs, un Catalina (Fly-Synthesis également), un FK-12 Comet (FK Light-Planes) et un autogire Magni. Dans le hangar d'à-côté, une centaine de personnes se sont retrouvées pour fêter la naissance officielle de l'école. On reconnaît Gérard David, Alain Dudon, le maire de Biscarrosse, ou encore Dominique Méreuze, président de la FFPLUM. Dans un coin du hangar, dissimulé sous un parachute, la surprise du jour attend d'être dévoilée. Pour Laurent Venet et Pierre Penel, les deux associés du Vol des Aigles, c'est un jour de fête qui arrive après de nombreux mois d'efforts. Les deux jeunes retraités de l'armée de l'Air ont mis dans leur projet toutes leurs économies et leur énergie. En bons entre-

preneurs, ils ont pris des risques et récoltent ce jour là ce qu'ils ont patiemment semé au cours des mois précédents. Les résultats sont là : depuis le début de l'activité aérienne, en septembre dernier, l'école a accueilli 43 élèves et accumulé près de 400 heures de vol. La météo particulièrement favorable cette année y a mis du sien et quinze jeunes pilotes ont été brevetés en un peu moins de dix mois. « C'est un excellent résultat », souligne Laurent Venet. Depuis septembre 2010, Laurent est sur le pont sept jours sur sept. Pas de vacances. Sa femme Cathy assure l'accueil des élèves, gère les locaux et la cellule marketing. Pierre, l'associé, vient s'installer à son tour à Biscarrosse et sera présent à temps plein à l'école. Du travail et beaucoup de disponibilité, ce sont donc les premières raisons du succès. Mais elles ne sont pas les seules, loin s'en faut.

« Le modèle de mon école est unique », plaide Laurent. « J'ai voulu y reproduire un modèle qui fait le succès de la formation militaire : l'adhésion au groupe, la valorisation des élèves, le transfert d'une passion et par-dessus tout la mise en place d'une méthode de travail sérieuse, sans compromis ». Dans un milieu où évoluent quelques mythomanes, Laurent n'a pas hésité à afficher son pedigree d'ancien pilote de chasse sur les murs du club-house de l'école. Le billard, les posters et les maquettes d'avions installent une atmosphère chaleureuse. Et sur le parking, de belles machines qui donnent envie d'apprendre et de s'investir. Le Storch terrestre assure 80 % de l'activité instruction du Vol des Aigles. L'école propose un forfait de 450 € pour cinq heures de vol avec instructeur. Le Catalina quant à lui est la plupart



Une partie des machines de l'entreprise



L'autogire au parking

Un Fokker dans le ciel de Biscarrosse



Gilles Rivet aux manettes de la réplique

Dans le hangar du Vol des Aigles, Laurent Venet et Pierre Penel dévoilent face à leurs invités la réplique du Fokker E de la Première Guerre mondiale. En chiffres : 7 m de long, 9,40 d'envergure, 290 kg à vide, 100 km/h en croisière et 130 maximum. La motorisation est assurée par un Rotax 912 de 100 ch très élégamment intégré dans un capotage métallique formé à la main. La réplique est de construction mixte, avec un fuselage en tubes d'acier soudés depuis le bâti moteur jusqu'à l'arrière du cockpit biplace, puis des cornières d'alu rivetées jusqu'à la dérive. L'empennage est en tubes d'aluminium manchonnés et boulonnés, avec un calage réglable de la profondeur. Les ailes sont copiées sur celles de l'ULM

Guépard, les haubans ayant laissé place à un réseau de câbles plus conformes à l'avion d'origine. Derrière ce projet, deux hommes qui n'en sont plus à leur coup d'essai : Michel Chauvin et Gilles Rivet (gilles-rivet@orange.fr) aidés par Jean-Jacques Lancereau pour les réglages de l'aile. Sans compter le temps passé sur sa conception, environ 2000 heures de travail ont été nécessaires à la fabrication de cette première réplique qui doit être complétée au cours de l'été par celle d'un Morane-Saulnier N. Le lundi 23 mai, 48 heures après l'inauguration de l'école, Gilles Rivet s'est installé à bord de la réplique et lui a fait faire son premier vol. « Un grand tour de piste de cinq

minutes », explique-t-il. « Quelques sauts de puce nous avaient permis au préalable de bien caler la profondeur. Puis quand j'ai mis les gaz, l'avion a décollé en moins de cent mètres. J'ai dû monter à 100 ou 150 m, en gardant l'œil sur la poignée de parachute de cellule... Un premier vol est toujours un grand moment de solitude, même si les réflexes reprennent rapidement les dessus. L'avion s'est très bien tenu dans les virages et je suis revenu me poser sans souci, avec un bel atterrissage trois points. C'est en coupant le moteur de retour au sol que je me suis rendu compte que je n'avais pas regardé le badin une seule fois, tout le pilotage s'était fait "aux fesses", la docilité de l'avion le permettant... »



Laurent Venet tire et Pierre Penel pousse...

L'été 2011 sera décisif pour assurer le futur du Vol des Aigles. Si l'activité école marche bien et permet d'amortir les frais engagés, les deux associés tablent maintenant sur une bonne rentabilité de l'activité baptême de l'air pour dégager une marge et permettre à l'activité de progresser. L'équipe ne manque pas d'idées, avec l'organisation de week-ends sur mesure consacrés

à la découverte de l'hydravion ou de l'autogire. Nombreux sont également les aviateurs des bases aériennes environnantes (Cazaux, Mont-de-Marsan, Bordeaux...) venus découvrir une facette de l'aviation qu'ils ne connaissaient pas. Autre projet, l'ouverture d'une école autogire : Pierre Couder, le jeune pilote du Magni, prépare sa qualification instructeur. Les répliques de Fokker et Nieuport sont également un atout de poids que l'école s'approprie à mettre sur la table. Troisième axe de développement, et non des moindres, l'hélicoptère dans le cadre d'une nouvelle classe ULM. Pierre Couder, également pilote héli, évalue les appareils disponibles sur le marché...

Frédéric LERT, photos de l'auteur

du temps utilisé pour faire des baptêmes de l'air en hydro. A l'instar du Storch à flotteurs et du FK-12, le Catalina appartient à Hydravion Atlantique (cf. Aviasport de novembre 2009) qui partage les locaux avec Le Vol des Aigles et met ses avions à la disposition de l'école chaque fois que nécessaire. Biscarrosse est pour les hydravions et amphibies un endroit béni des Dieux, avec une hydrobase accessible en permanence et une réelle volonté de développement portée par la municipalité (cf. le projet Hydroland dans les pages suivantes). Le FK-12 et l'autogire sont également utilisés avec leurs propres pilotes pour faire découvrir de nouvelles sensations au public. « En mettant de beaux avions à la portée du public, on donne envie d'aller plus loin, d'apprendre à piloter et même pour certains d'acquiescer un appareil », résume Laurent.

De droite à gauche, un ex-pilote de l'armée de l'Air sympathisant, Jean Meyer d'Hydravion Atlantique (cf. Aviasport de novembre 2009) installé dans les mêmes locaux, Pierre Penel, Dominique Méreuze, Laurent Venet, un ex-pilote de la Marine sympathisant et Pierre Couder.

