1ère MONDIALE
Traversée de l'ATLANTIQUE en ULM
2006

SUR LES TRACES DE L'AEROPOSTALE

"La plus longue distance parcourue, le plus long survol maritime jamais réalisé"

Devenez le sponsor d'un exploit humain et sportif unique

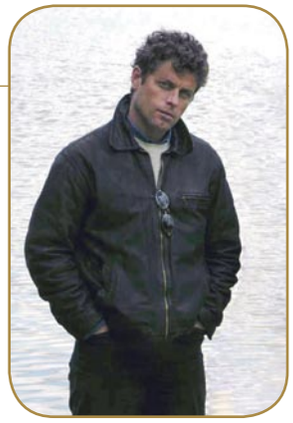
- Vous aimez les défis personnels
- Vous aimez les défis techniques
- Vous voulez adhérer à un projet ambitieux
- Vous voulez associer votre marque, votre nom, vos salariés, vos clients, vos fournisseurs à cette incroyable aventure

www.loic-pochet.com

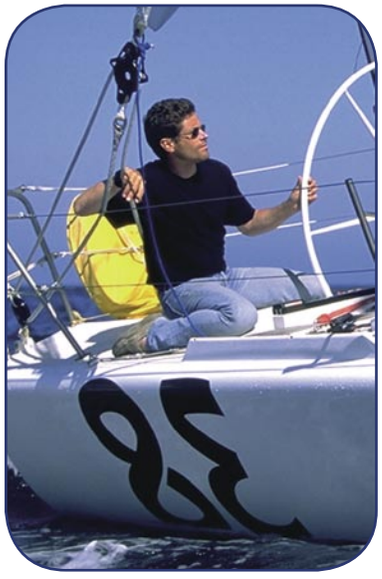
Team L.P.Promotion - 130, rue Legendre - 75017 PARIS
lpochet@loic-pochet.com - Port : +33 (0)6 12 19 69 68

Team L.P.P.
www.loic-pochet.com
"La rage de vivre"

«un exploit humain et sportif unique»



***Loïc POCHET**, né le 19 juin 1963, ancien de la Marine Nationale, parcourt depuis 1981 les océans. A un détour de quai, il rencontre un fameux personnage le navigateur Olivier De Kersauson, puis Florence Arthaud et navigue avec Jeantot, Malinovsky, Morvan. De toutes ses rencontres, il acquiert une expérience certaine. Au cours de toutes ces années, l'Isérois passe du statut de mousse à la fonction de skipper et prend de plus en plus d'assurance.*



Son palmarès :

- 19 traversées de l'Atlantique à la voile en équipage
- 3 traversées en solitaire
- 7ème de la Route du Rhum 1998
- Un talent reconnu : sa pugnacité, son professionnalisme.

Team L.P.P.
www.loic-pochet.com
"La rage de vivre"

Son rêve : participer au Vendée Globe (Course autour du monde en solitaire à la voile sans escale et sans assistance, départ des Sables d'Olonne en Vendée, France).

Pour cela, il arme en 2000 un monocoque de soixante pieds qui se trouve à l'abandon, conclut des partenariats et réussit à s'engager dans les différentes courses transatlantiques du moment.

2002, année charnière, Loïc s'inscrit et prend part à la Route du Rhum (course en solitaire à la voile qui part pendant les tempêtes du mois de novembre entre Saint Malo et Pointe à Pitre aux Antilles).
Bien placé, il perd son bateau. La cause : l'abordage crée par un cargo.
Blessé, Il regagne le port de Brest par ses propres moyens.

Ayant tout perdu, à deux ans du départ du Vendée Globe, il ne peut sérieusement relancer la machine : le temps est trop court. Chercher un budget, faire construire un prototype, le fiabiliser prend énormément de temps. La mort dans l'âme il est obligé d'abdiquer.

... Rebond :

Le projet que je vais vivre est tout simplement le choix de réaliser l'un de mes rêves.

Ce rêve, il s'est développé dans mon enfance suite aux nombreuses lectures.

Celles qui m'ont permis de m'évader de l'environnement d'où je me trouvais.

Celles qui m'ont permis de me ressourcer avant de partir exécuter mes désirs.

... Objectif :

Suivre les traces des pionniers de l'Aéropostale

Un homme sur les traces des pionniers…

Suivre et revivre l'épopée créée par un visionnaire : Pierre-Georges Latécoère

Avec la plus longue distance parcourue,
le plus long survol maritime jamais réalisé :

La traversée de l'Atlantique Sud sans escale.

1 homme en ULM pour une Tentative parrainée par :

Madame Marie-Vincente Latécoère et Monsieur Patrick Poivre d'Arvor,
avec le soutien de l'Aéro Club de France.

Une préparation en 2005 ...

Invité d'honneur sur le 23ème Rallye de l'Aéropostale

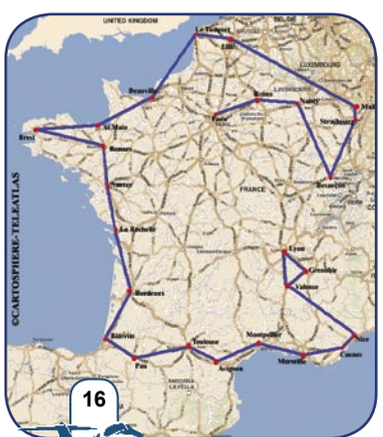
« Toulouse Saint Louis du Sénégal Toulouse »

Départ : Toulouse (France) 23 septembre
Arrivée : Saint Louis Du Sénégal (Sénégal) 1er octobre
Et retour sur les traces de l'Aéropostale

But :

Reconnaissance du parcours
Création d'une banque de données (image + son)
Fiabilisation du tandem Homme / machine sur le premier tiers du parcours

Le parcours France :



Les villes étapes du Tour promotionnelle :

Paris	St Malo	Avignon
Reims	Brest	Montpellier
Nancy	Rennes	Marseille
Besançon	Nantes	Cannes
Strasbourg	La Rochelle	Nice
Mulhouse	Bordeaux	Valence
Lille	Biarritz	Grenoble
Le Touquet	Pau	Lyon
Deauville	Toulouse	

La traversée de la Méditerranée…

Sur les traces de Roland Garros

Départ : Andancette (dans la Drôme en France)
Arrivée : Tunis (Tunisie)
860 Km dont 500 Km au dessus de l'eau
8 heures de vol environ

But :

Fiabilisation du tandem Homme / machine
sur un parcours de moyenne distance en solitaire

SON PLUS GRAND EXPLOIT

• 23 septembre 1913, Roland GARROS traverse la Méditerranée en reliant St-Raphaël à Bizerte

Un garçon est né le 6 octobre 1888 à Saint-Denis au n°17, rue de l'Arsenal, aujourd'hui rue Roland Garros

Au mois de mai 1913, il reçoit le prix de l'Académie des Sports. Juste avant les grands meetings de Reims et de Côme en septembre 1913, il se lance dans une grande aventure qui lui tient à cœur : la traversée de la Méditerranée. Il n'a aucune hésitation et ce fut simple, comme il l'avait imaginé, un adieu bref, puis le mot habituel prononcé par une voix traînarde : « contact ». Au premier coup d'hélice le moteur se met à tourner souple et régulier puis c'est le décollage aux commandes d'un monoplan de 60 chevaux.

Il quitte Fréjus. Le voyage est monotone, quand un éclatement sinistre de métal brisé ébranle tout l'appareil. Mais l'angoisse s'atténue vite et le voyage continue sans autre incident. Bientôt, la côte d'Afrique apparaît. Notre aviateur se pose à Bizerte en Tunisie après 7 h 53 mn de vol.

Dès l'atterrissage, Roland Garros n'hésite pas à donner ses premières impressions : « J'atterris sur le champ de manœuvre où personne ne m'attendait. Au milieu du terrain, sous le soleil ardent, je me trouvais seul, dans le silence, l'immobilité, la paix. Cet instant de recueillement... comme il terminait bien les heures que je venais de vivre ! « Le monde entier salue les exploits de ce jeune pilote français de 25 ans. »

• 1914 / 1918 LA GUERRE

Le 4 octobre après avoir abattu un Fokker, il fait partie du barrage offensif. Il met alors en fuite une escadrille de chasseurs allemands. Mais les ennemis récidivent. Le combat est acharné. Le capitaine rassemble sa patrouille mais quelqu'un manque à l'appel. C'est Roland Garros.

Un adjudant déclarera avoir vu un avion exploser en plein vol. C'est ainsi que Roland Garros disparut « en plein ciel de gloire », à la veille de ses 30 ans. Il fut inhumé au cimetière de Vouziers, petite ville des Ardennes, bien loin de son île natale (la Réunion). Le 11 novembre l'Armistice est signé.

Au cours de l'année 2006...

La descente Toulouse - Saint Louis du Sénégal

en comité restreint en s'arrêtant dans chacune des escales de la ligne.

But :

S'imprégner de cette histoire, respirer cette chance de pouvoir vivre ce qui l'a tant fait rêver.

Lui, le marin solitaire, aller à la rencontre de ses différents peuples qui enrichissent cette planète et rencontrer les quelques témoins restants de cette époque glorieuse.

L'Aéropostale ! C'est Pierre Latécoère qui est à l'origine de l'aviation commerciale en France. *Sa première création est la liaison aérienne Toulouse - Casablanca par-delà les Pyrénées et l'Espagne, tronçon officiellement inauguré le 1er septembre 1919 par Didier Daurat.*

Avec des avions militaires qui étaient, peu de temps auparavant, engagés dans le conflit qui vient de se terminer - des Bréguet 14 en particulier dont le poste mitrailleur est chargé de colis postaux, la première liaison aérienne avec le Maroc est assurée au départ de Toulouse - Montaudran. Les pilotes et les machines sont soumis à de rudes épreuves en cette période où les aides à la navigation n'existent pas, où les terrains d'atterrissages possibles sont rares, alors que coûte que coûte le courrier doit passer en dépit de la nuit, de la brume et des tempêtes. Ce parcours est régulièrement assuré jusqu'en 1925 par ces hommes hors du commun, appartenant à la Compagnie des Lignes Latécoère.

Le tronçon Casablanca-Dakar comporte de grands risques mais est possible. Les pilotes Lecrivain et Lassale ouvrent officiellement ce parcours en 1925. Mais, maintenant, il faut organiser cela, trouver des pilotes, des mécaniciens, animer la « ligne ». Pour ce faire, Pierre Latécoère choisit un ancien officier pilote, Didier Daurat : sévère, souvent brutal ; ses sélections, ses sanctions - qu'elles s'adressent à des pilotes ou à des mécaniciens -, sont quelquefois apparemment injustes. Mais, à ce prix, il réunit autour de lui des hommes de première valeur ; la plupart d'entre eux sont issus de la guerre 1914-18, passionnés de vol, passionnés d'aventure et peu soucieux du risque ; c'étaient les Mermoz, Guillaumet, de Saint-Exupéry, Lecrivain, Lassale, Gourp, Reine, etc.

Dangers hors de l'imaginable qu'affrontent ces pilotes sur les 2 800 kilomètres qui séparent Casablanca de Dakar : la brume de mer, les vents de sable, le désert torride ... Et puis le risque de panne avec des moteurs dont, à l'époque, la fiabilité est discutable, le risque de panne dans cette région redoutable qu'est le Rio de Oro, le Sahara, occupé par des nomades insoumis, hostiles et pillards qui n'hésitent pas à rançonner, voire à assassiner les équipages malchanceux ; les Mermoz, Reine, de Saint-Exupéry, Serres et bien d'autres, faits prisonniers, Gorp, assassiné, en ont fait la malheureuse expérience.

La première liaison entre Toulouse (Montaudran) et Dakar est assurée en 1927 par Jean Mermoz et Negrin à bord d'un Laté 26, couvrant en quelques dix étapes les 4 700 kilomètres du parcours, durant 25 heures de vol.

Le Défi sur l'Atlantique

La tentative de traversée de l'Atlantique Sud

Le programme :

Saint Louis du Sénégal / Natal (Brésil)

DE 20 à 23 HEURES DE VOL NON STOP EN SOLITAIRE

Pour « finir » la ligne, Mermoz a une nouvelle idée fixe. Entre Dakar et Buenos-Aires, le courrier d'Europe était acheminé par des avisos, toutefois ces navires étaient lents, et le courrier perdait du temps. En 1930, Mermoz rentre en France en vue de préparer la traversée régulière de l'Atlantique Sud sur le Laté 28 aménagé en hydravion et conçu par Latécoère.

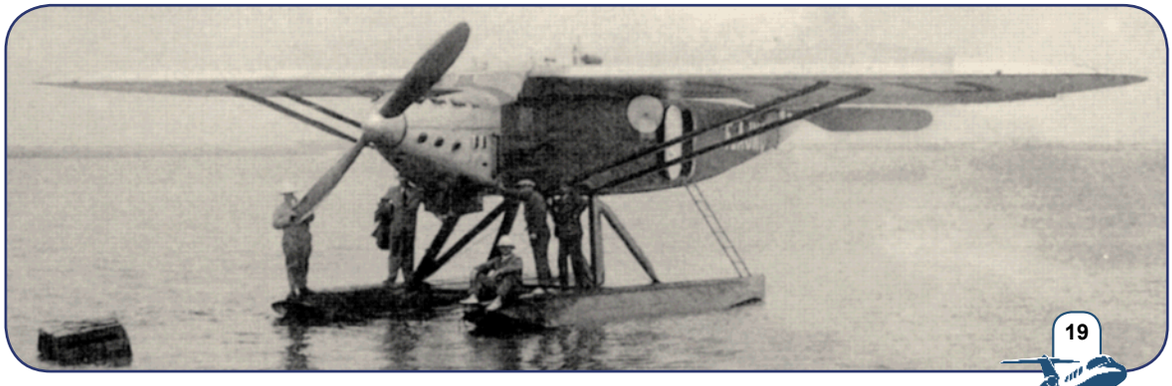
Mermoz, afin de s'entraîner sur longue distance, s'adjuge le record du monde en circuit fermé avec 4 308 kilomètres en 30 heures 25 minutes. Le 12 mai 1930, avec 130 kilogrammes de lettres, le Laté 28 « Comte-de-la-Vaulx » décolle pour le Brésil.

La tentative est difficile et périlleuse à cause, principalement, d'une zone terriblement perturbée appelée le « pot au noir » : il s'agit d'une région de cyclones, de pluies torrentielles, que les navires eux-mêmes évitent. Mermoz, lui, doit l'affronter pour ne pas gaspiller d'essence ni perdre de temps en allongeant son itinéraire.

Effectivement ce fut dur, très dur, mais l'excellent pilote qu'il était sut vaincre tous les obstacles et faire passer le courrier avec régularité.

Dès lors, la Ligne était définitivement et totalement aérienne, et le courrier ne mettait plus que trois jours pour aller d'Europe au Brésil et quatre jusqu'en Argentine, au lieu de 17 à 23 jours par bateau. Mais 105 disparitions d'aviateurs jalonnaient son parcours.

Le 7 décembre 1936, Jean Mermoz disparaissait à son tour à bord de l'hydravion Laté 300 « La Croix du Sud » après avoir lancé comme ultime message radio : « Coupons moteur arrière droit ». Il restera, comme en témoigne sa citation à l'ordre de la nation « le créateur, au prix d'efforts surhumains, de l'aviation commerciale transocéanique », ayant « fait de son nom un symbole, et de sa carrière une longue série d'exploits. »



LATE 28 Comte de La Vaulx

La descente sur l'Amérique du Sud

Se poser là où ils sont passés : Bahia, Rio de Janerio, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Mondoza.

Puis L'Everest de Loïc arrive :
La traversée de la Cordillère des Andes, ses cols qui ne se franchissent qu'au dessus des 4000 mètres.

L'arrivée : Santiago du Chili

Il importait de reconnaître l'espace aérien en Amérique du Sud, c'est-à-dire de tenter de relier par la voie des airs Buenos-Aires aux principales villes de l'Argentine, du Brésil, puis du Chili.
Les pilotes connurent alors des heures exaltantes, mais combien périlleuses, surtout lorsqu'il leur fallut, toujours dans le dessein de gagner du temps, voler de nuit, par-dessus la jungle, au milieu des éléments qui, dans ces contrées tropicales, se déchaînaient très fréquemment.

Cette lutte ardente des équipages contre « les orages et les brumes et les obstacles matériels que la nuit contient » est d'ailleurs le sujet essentiel de « Vol de Nuit », écrit en 1930 par Antoine de Saint-Exupéry qui était à ce moment directeur d'une filiale de l'Aéropostale, l' « Aeroposta argentina ». Mermoz, chef pilote toujours insatisfait, s'attaqua bientôt à la Cordillère des Andes, cette immense chaîne montagneuse de plus de 6 000 mètres d'altitude, qui barre la route du Chili. Mais l'avion dont il disposait plafonnait à 5 000 ! Il dut donc tenter de se glisser entre les montagnes, dans les remous terrifiants et, plus d'une fois, manqua d'y laisser sa vie.

C'est ainsi que, après un premier franchissement réussi, il fut contraint, au retour, d'effectuer un atterrissage forcé à plus de 4 000 mètres d'altitude, sur un étroit promontoire rocheux. Ne pouvant même pas s'en évader à pied, Mermoz et son fidèle mécanicien Collenot durent se résoudre à réparer tant bien que mal l'appareil, colmatant les trous et les fuites avec des morceaux de leurs vêtements de vol, malgré le froid extrême de la montagne. Puis, ils allégèrent l'avion, le hissèrent tout au haut de la courte plate-forme qui surplombait le précipice. Alors, Mermoz mit « toute la gomme », se lança dans le vide et réussit, grâce à sa hardiesse et, surtout, à sa maîtrise de pilote chevronné, à sauver leurs deux vies.

Par la suite, le courrier du Chili fut confié à Henri Guillaumet. Lors de sa 92° traversée de la Cordillère des Andes, le 13 juin 1929 (un vendredi), lui aussi dut atterrir « en catastrophe » à 4 000 mètres et, malheureusement, capota dans la neige dure. L'avion était inutilisable.

Après s'être abrité pendant deux longues journées sous le fuselage dans l'attente d'un éventuel secours, Guillaumet se rendit compte que ses camarades, qu'il savait à sa recherche, ne pouvaient absolument pas le repérer. Aussi, décida-t-il à s'en aller à pied dans la montagne inconnue, avec seulement quelques vivres, une petite boussole et une lampe électrique. La tempête de neige, cause de son atterrissage forcé, ne s'était guère calmée ; la marche était pénible, épuisante.
Le mercredi, Guillaumet en fut réduit à se traîner et à manger de l'herbe.
« Je devinai la fin à beaucoup de signes. Voici l'un d'eux. J'étais contraint de faire halte toutes les deux heures environ, pour fendre un peu plus mon soulier, frictionner de neige mes pieds qui gonflaient, ou simplement pour laisser reposer mon cœur. Mais vers les derniers jours je perdais la mémoire. J'étais reparti depuis longtemps déjà, lorsque la lumière se faisait en moi : j'avais chaque fois oublié quelque chose.
La première fois, ce fut un gant, et c'était grave par ce froid ! Je l'avais déposé devant moi et j'étais reparti sans le ramasser. Ce fut ensuite ma montre. Puis mon canif. Puis ma boussole. A chaque arrêt je m'appauvrissais... » de faire un pas. Encore un pas. C'est toujours le même que l'on recommence... ».

Cinq jours plus tard, exténué, transi, à bout de force, Guillaumet parvient miraculeusement dans une plaine où il sera recueilli et réconforté par une paysanne qui avertit ses compagnons. Et « Saint-Ex » qui le cherchait depuis une semaine vient alors le récupérer. Guillaumet lui dira : « Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait ».

Les retombées :

- *Les directs télés pendant le défi*
- *Le Film*
- *Internet*
- *Les différents reportages radio, presse écrite , audio-visuel*
- *le salon international du Bourget*
- *Le Tour de France promotionnel,*
- *L'exposition sur les Champs Elysées,*
- *La communication interne*

La machine :

Un prototype volant catégorie ULM hydravion amphibie, léger et robuste.
Un prototype fabriqué au cours de l'année 2004/2005 :
- Equipé d'un moteur de 100 Ch.
- Hélice à pas variable, train rentrant, trim électrique
- Strobes, feux de navigation
- Radio satellite + GPS , pilote automatique
- Réservoirs d'ailes, de 375 litres
- Régie vidéo numérique en relation par satellite avec le site web et la TV
- Informatique embarquée : il est équipé par deux tablettes PC HP qui nous permettent d'avoir toute l'instrumentation avionique.

Infos pratiques, les inévitables :
Canot de survie, trousse de secours, gilets, parachute font partie du voyage.

Un concept :

La création de la base : CALAMALO

Une base aéronavale « professionnelle » qui permet :

- De mettre au point, et au sec, l'hydravion U.L.M amphibie
- D'être près d'un plan d'eau, accessible par tous les temps
- D'entreposer pour faire évoluer l'hydravion U.L.M amphibie dans un milieu abrité et sûr
- De pouvoir s'appuyer sur des infrastructures existantes
- De pouvoir s'appuyer sur un réseau d'entreprises à la pointe des nouvelles technologies et des matériaux
- De développer une petite série destinée à la commercialisation

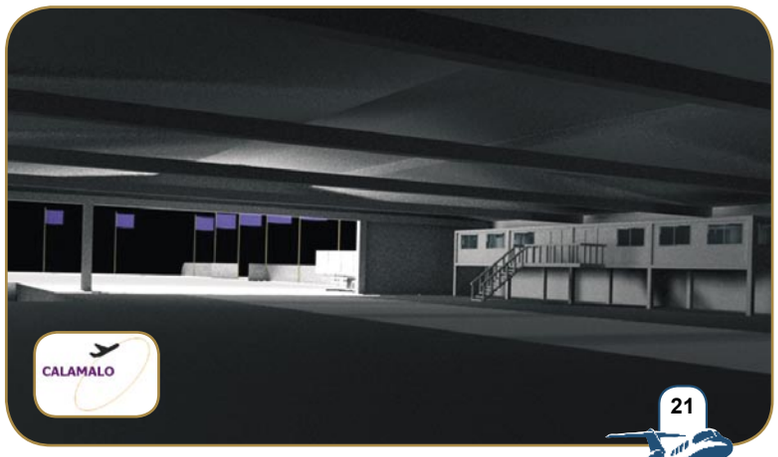
Une base aéronavale de « proximité » :

- A deux heures et demie de la capitale
- Proche des moyens de transports afin de pouvoir acheminer dans de bonnes conditions et dans les meilleurs délais les sponsors, partenaires… (autoroute, SNCF, aéroport)
- Ayant une capacité d'accueil hôtelière et de restauration proche

Une base aéronavale « accueillante » :

- Une base close, propre, où flottent les drapeaux des partenaires et sponsors
- Un espace fermé permettant l'accueil des partenaires, disposant d'une salle de présentation et d'un vestiaire, de bureaux, d'une salle de sport, d'une salle de réunion.
- Un lieu qui puisse permettre de recevoir des petits comme des grands, des collectivités comme des entreprises…

Elle se trouve sur la commune d'Andancette dans le département de la Drôme sous l'impulsion de la CCI du département voisin de l'Ardèche.



A une époque Loïc naviguait « utile » il avait préféré naviguer en baptisant son bateau « La Rage De Vivre ».
De cette façon, il parrainait différentes associations qui s'occupaient d'enfants malades.

L'Envol

Soutenu par M. Jacques CHIRAC et M. Paul NEWMAN (créateur de cette fondation) L'ENVOL pour les enfants européens est une association à but non lucratif (Loi 1901).Créée en septembre 1994 à l'initiative de Henri TEZENAS du MONTCEL. Elle a pour but de développer un centre européen médicalisé de loisirs.

Le Forum Jeunes de la Ligue Contre Le Cancer

Le 28 novembre 1998, les premiers Etats Généraux des malades atteints du cancer, organisés par la Ligue, ont révélé la volonté des jeunes malades de sortir de leur isolement et de manifester l'espoir, la combativité, l'amour de la vie qui les animent. Interviewé à bord de son bateau qui participait à la Route du Rhum, s'adressant aux 1500 participants réunis à cette occasion, Loïc POCHET a démontré par son exemple que la maladie pouvait être vaincue et la vie reprendre de plus belle, quand toutes les forces sont mobilisées dans ce seul but.

De cette rencontre est née une ambition commune : faire partager à des malades notamment des adolescents qui se sentent relativement isolés, la volonté de dépassement de soi d'un grand navigateur, les rendre solidaires autour d'un projet hors du commun, attirer vers eux l'intérêt du public pour les aider à rompre leur solitude...et promouvoir l'action de la Ligue Nationale Contre le Cancer ! Par le biais d'un forum inter-jeunes en liaison permanente avec le site de Loïc POCHET qui a pris maintenant son indépendance.

www.jscforum.net

Trait d'Union

C'est une association à but non lucratif
C'est une association de parents d'enfants atteints de cancers.
Son objectif est d'aider les parents et les enfants pendant l'hospitalisation et plus particulièrement :

- D'améliorer les conditions d'hospitalisation,
- D'organiser et financer des loisirs,
- D'organiser des rencontres entre parents et enfants,
- D'aider à la scolarisation des enfants,
- De relayer d'autres associations de portée nationale ayant les mêmes objectifs.

www.loic-pochet.com

Team L.P.Promotion - 130, rue Legendre - 75017 PARIS
lpochet@loic-pochet.com - Port : +33 (0)6 12 19 69 68

Team L.P.P.
www.loic-pochet.com
"La rage de vivre"

SUR LES TRACES DE L'AEROPOSTALE