

***...ou la vie hors du commun de Jean-Jacques Béalu-Louvel.***

A Couhé, sur l'aérodrome, il fait partie du « paysage ». On le reconnaît à sa combinaison bleu-ciel, ornée de badges. Savez-vous que derrière cette façade d'homme tranquille se cache un vrai baroudeur ? ...

Il connaît une enfance sereine, ce n'est qu'à 23 ans qu'on lui révèle un secret de famille : Son père n'est pas celui qui l'a élevé et dont il porte le nom , Il est en fait le fils de Francis LOUVEL, résistant de la France libre, agent de renseignement, arrêté par la GESTAPO, et fusillé à Angoulême, où une place porte désormais son nom.

Il garde lui même le secret jusqu'en 2005, où il le livre à son entourage.

A 15 ans, il apprend à piloter, et à 19 ans sera appelé en Algérie comme pilote dans l'ALAT, sur CESSNA L 18 puis L 19. En fin de séjour, ses cinq cents heures d'opérations en territoire hostile lui valent la croix de la valeur militaire.

S'enchaînent alors divers emplois : aux éditions Dunot qui publient des ouvrages techniques sur l'aviation ; il est instructeur à St Cyr L'Ecole, aux Mureaux. Il crée la boutique Aéro-Shopping à Paris, puis reprend l'instruction du pilotage à Brive la Gaillarde et à La Rochelle.

Nous sommes en 1969, et, sur une annonce, il part au Québec pour 4 mois, passe tous les examens théoriques et pratiques jusqu'à l'IFR. Mais les diplômes ne suffisent pas à ouvrir les portes des compagnies locales. Il vendra des casseroles, des livres, de l'immobilier ...

Il reprend l'instruction en aéroclub, à St Hubert et au Lac St Jean. Il obtient une qualification sur DC3 et devient co-pilote à « St Félicien Air Service ».

Chantal le rejoint et repasse elle même sa qualification d'infirmière « version canadienne ».

Une compagnie un peu plus en vue lui fait appel : la « Northen Wings ». Un recrutement express : appel téléphonique, test en vol dès le lendemain après avoir traversé la moitié du Québec en voiture, co-pilote en ligne le jour même.

Trois ans passent et Laetitia voit le jour ...

Pluie verglassante, pistes sommaires, tempêtes de neige seront le lot presque quotidien de cette période.

En 1976, il revient à La Rochelle où il monte une société de taxi « Auto Service ». L'appel de M. Riondel, président de l'aéroclub de Couhé , met un terme à l'aventure. Il devient Chef Pilote d'un club en effervescence qui comptera jusqu'à plus de 100 membres. L'esprit Brousse le titille encore , il initie le vol de nuit aux « Goose-Neck » (de simples lampes à pétrole). Allez-faire homologuer ça aujourd'hui !

Le club connaît des difficultés à partir de 1985. Jean-Jacques vole en instructeur bénévole, tout en vendant des piscines ....

En 1986, il part en Guyane, pilote sur CESSNA 206 au profit de la mine d'or de Paul Isnard ... écoutez plutôt ...



Il est un homme qui a fait de la pilotage de Brousse son métier. Il a commencé à voler à l'âge de 15 ans et a accumulé plus de 10 000 heures de vol. Il est aujourd'hui un des meilleurs pilotes de Brousse de France.



Il a une passion pour la nature et pour la vie en Brousse. Il aime aller à la pêche, à la chasse et à la cueillette. Il est aussi un grand amateur de musique et de cinéma.



Il est un homme qui a fait de la pilotage de Brousse son métier. Il a commencé à voler à l'âge de 15 ans et a accumulé plus de 10 000 heures de vol. Il est aujourd'hui un des meilleurs pilotes de Brousse de France.