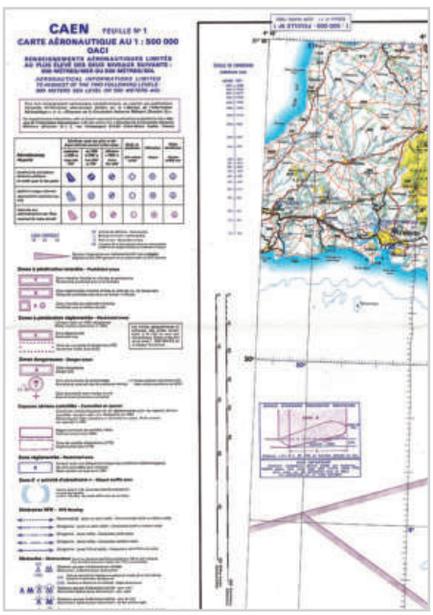


L' épopée du Tour de France aérien des jeunes pilotes de 1982 : j'aurai bien aimé en faire partie mais malheureusement, en 1982, j'étais déjà au-delà de la limite des vingt et un ans, sinon j'aurai peut-être pu vivre cette aventure !



Tour de France **aérien...**



Voici donc l'aventure qu'à vécu Pierre Pignoux et je la relaterais à sa place à la première personne pour une plongée plus vivante dans cette année 1982.

Le Tour commençait au Havre le 20 juillet, et le rassemblement de tous les pilotes était fixé la veille le 19 juillet.

Me voilà donc parti en ce 19 juillet, en milieu de matinée. Seul à bord d'un avion qui avait acquis un immense prestige à mes yeux au cours des dernières années, mais j'y reviendrais plus tard.

Jeune pilote sans grande expérience, il arriva ce qui arrivait normalement sur de longues navigations, surtout à une époque où l'on naviguait avec la montre, la boussole et la carte : je me suis momentanément égaré (on ne se perdait pas). Les repères au sol ressemblaient à la description du point tournant, mais pas dans le bon ordre, et presque dans le timing, à quelques minutes près ! Mes yeux fouillent le sol pour trouver quelque chose qui ressemble à ce que je vois sur la carte, mais ça ne colle pas trop. Ah si ! Sauvé ! Sur ma gauche un terrain d'aviation ! Un gros ! Une longue piste, des hangars, et des avions parqués. Beaucoup d'avions ! Des Transall !! Une base secrète ! Non non, une base militaire ! Elle apparait bien sur la carte en violet (c'était la couleur de l'époque) ! Oh là là, ça commence bien ! Je vais me faire arraisonner et bye! bye! le Tour, ma licence et tout le toutim ! Finalement non, tel un avion furtif, je survole et je pars au plus vite ! Mais au moins, je sais où je suis, et me recaler tout en reprenant ma navigation jusqu'à ma destination. J'ai quand même sacrément dérivé ! Chers lecteurs, imaginez la même situation aujourd'hui et comment elle se terminerait. Faisons fi de cette angoisse existentielle et reprenons au début.

Le Tour de France : un objectif ? Non, une chance incroyable, une étape décisive dans ma vie de pilote !

Il faut dire que les planètes s'étaient alignées depuis longtemps, car de ma chambre, je voyais les avions décoller du petit aérodrome à deux pas de la maison (on y allait à pied). Et voler me faisait rêver. Alors que j'avais une quinzaine d'années, pendant les vacances d'été, rentrant d'une terrible après-midi de foot avec une bande de copains, je vois débarquer mon oncle qui revient avec mon frère et mon cousin et qui m'annoncent enchantés qu'ils ont fait un tour d'avion. Comment avais-je pu rater ça ! Mon



oncle qui possédait un certain sens de l'équité (du moins je l'espérais) aurait dû me proposer la même aventure. J'attendais donc qu'il suggère de me mettre à égalité avec mon frère et mon cousin ; mais non ! Impossible de rester sur un tel échec ! Je l'ai donc tanné (le pauvre, paix à son âme) et le lendemain, je me retrouvais avec lui à l'aéroclub, devant le Commandant du terrain (tout le monde l'appelait ainsi) pour monter dans ce DR 400 2+2 blanc et rouge, loin de me douter que c'est avec cette machine que je ferai le *Tour de France aérien des jeunes pilotes* quatre ans plus tard.

Ce premier vol mémorable (je ne vous raconte pas l'achevé du Commandant : H : huile, V : verrière et plein gaz sur la 29 !) m'a conduit à m'inscrire à l'aéroclub deux ans plus tard, en 1980. À l'époque, j'étais en première et tous les copains ou presque avaient une mobylette, et pour les plus aventuriers, une légendaire 125cc Yamaha DTMX ! Mais il fallait le permis moto, tremplin forcément nécessaire au permis voiture. Prenant mon courage à bras le corps, je demande donc l'autorisation parentale de passer le permis moto. Refus catégorique et brutal ! Je m'y attendais ; et là, l'ange Gabriel vint me couvrir de son ombre bienveillante et aéronautique (ou alors suis-je un fin stratège et je misais sur le fait que mes

À l'époque, voler était un plaisir sans cesse renouvelé...

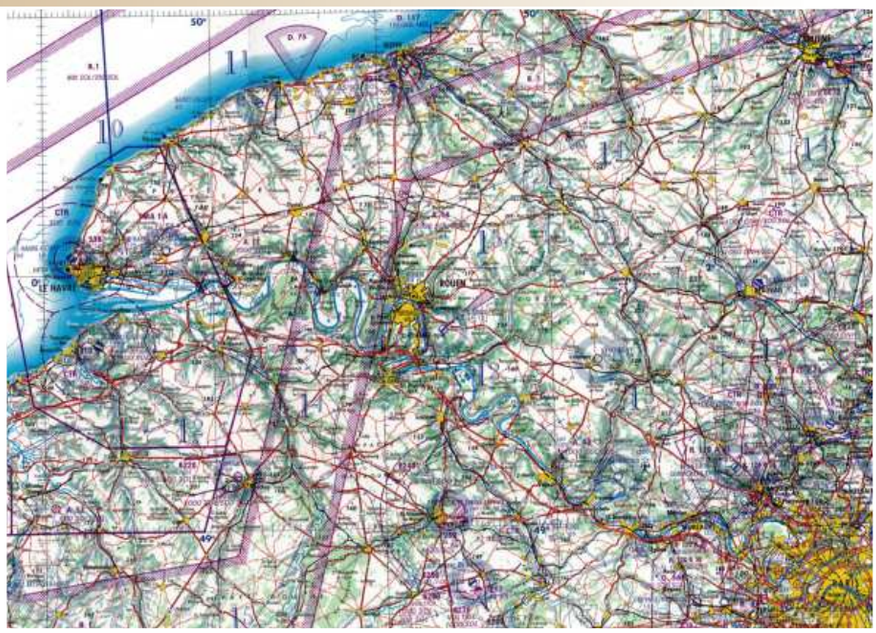
parents ne pourraient pas me refuser une autre demande) et je propose à mes géniteurs de passer le brevet de pilote ! Bingo ! C'est OK ! C'est ainsi que je passais mon brevet de pilote avant d'avoir eu mon bac… et mon permis de conduire !

Après un an d'instruction et 52 heures de vol, je réussissais mon « examen en vol du Brevet de Pilote Privé ». Le jour du test, je suis parti chercher seul mon examinateur sur un petit terrain en herbe à vingt minutes de vol. Il m'a donné ma navigation que j'ai préparée sur place et après deux heures et cinquante minutes de vol, je suis rentré au bercail avec le diplôme en poche.

À l'époque, voler était un plaisir sans cesse renouvelé. L'ambiance au club était très chouette. En fait, on allait d'abord pour voir des copains et cerise sur le gâteau, quand une personne partait en vol, elle offrait toutes les places disponibles aux présents qui passaient par là. Et je faisais de même. On a aussi fait quelques âneries. On survolait par exemple la maison des copains à 300 pieds, mais personne n'y trouvait rien à redire. En fait, l'aviation était beaucoup moins encadrée que maintenant. Il n'y avait pas beaucoup de bleu et de violet sur les cartes (il n'y avait pas de rouge). Quand on partait du terrain, la fréquence suivante était celle de la tour de notre destination. Entre les deux, on était des oiseaux libres ! D'ailleurs un seul avion au club avait un transpondeur.

Et l'aventure exceptionnelle a commencé. Comme j'avais la chance d'être dans le bon timing « âge / heures de vol » l'aéroclub m'a proposé de tenter les sélections pour le *Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes* (à l'époque, ça s'appelait comme ça). Pourquoi pas, ça pourrait être amusant !

Me voilà parti pour les sélections régionales avec un copain pilote qui lui a raté le coche (breveté trop tard et trop vieux de quelques mois). Il fait donc office de coach. Nous partons à bord de mon avion du baptême d'il y a 4 ans ! À l'époque, seuls les dix premiers candidats de chaque sélection régionale étaient qualifiés et vraiment, en me basant sur la difficulté de l'épreuve qu'on m'avait présentée, je ne pensais pas être sélectionné. Pas grave, ça fait déjà une expérience sympa, et j'y vais en toute décontraction. Je me rappelle d'une super ambiance de « joyeux branleurs » le soir au dortoir. Première journée théorique. Tiens, plutôt pas mal. J'ai tout fait et je suis



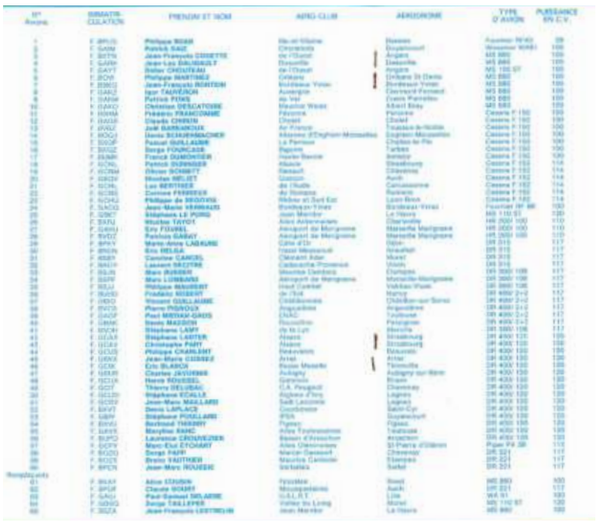
plutôt confiant, ce qui n'est pas très habituel chez moi. D'autant plus qu'en discutant avec les collègues du jour, j'ai le sentiment que je ne dois être pas loin des dix sélectionnés, voire même faire partie des heureux élus ! Merci l'aéroclub et mon instructeur ! J'ai été bien formé ! Comme je sais être pas mal non plus sur les navigations, je me dis que finalement, sur un malentendu, ça pourrait peut-être le faire. Le lendemain, je commence à y croire et je m'applique sur la navigation. Je fais mon tour avec un gros coup de chaud sur le second point tournant sur un aérodrome de la région : je suis face à face avec un autre candidat ! Ce n'est pas possible ! Qu'est-ce qu'il fait là ! À contre QFU à 300 ft sol (forcément



c'est lui qui est en erreur !). Il est parti avant moi, donc il est en retard sur son pointage et il donne tout pour rattraper le truc ! Bon, tout se passe bien quand même, et au retour, je suis convoqué par l'organisation. « *On ne t'a pas vu au second point tournant* » ! *What ?!* « *C'est pas possible !* » Et je raconte l'expérience du face à face ! « *Ah Ok, c'est bon* », répondent les organisateurs, « *Nous n'étions pas certain que ce fût toi* ». Néanmoins, je sors de la direction des vols un peu désappointé. Mon « coach » me dit « *Mais non, ça va passer; tu as tenu le timing de tous les points tournants; c'est sûr c'est bon !* ». J'aimerai bien le croire, mais c'est aussi un éternel optimiste, alors... Annonce des résultats dans le hangar de l'aéroclub d'accueil. On est tous là, assis par terre et les noms s'égrènent du dernier au premier. Je n'écoute que d'une oreille peu attentive car je suis certain alors d'avoir été disqualifié. On rentre dans les dix et mon coach me dit « *Tu vois, tu y es !* ». On annonce le 10, le 9, le … et je ne vois rien du tout ! et là, troisième ! C'est moi ! Pas possible ! Je vais faire le *Tour de France aérien des Jeunes Pilotes*.
L'avion avec lequel je vais faire le tour m'a été attribué. C'est le meilleur DR 400 de la flotte. C'est une grande marque de confiance de la part de

ILS L'ONT FAIT : Liste des engagés





Légendes Légendes Légendes Légendes Légendes Légendes Légendes Lé-

Des moments inoubliables

l'aéroclub et du chef pilote. Même si à l'époque, le Tour ramenait des financements à l'aéroclub, ce dernier n'a jamais cherché à faire des profits autour de cet événement. Tout a été financé par le club et je bénéficie du meilleur matériel possible.

Mais les surprises commencent : il y a un souci sur l'avion, et le chef mécanicien refuse que je parte avec ! On prépare donc à la hâte un autre DR 400 : finalement mon avion fétiche ! Celui de mon baptême de l'air et de ma qualification aux épreuves du Tour. La veille du départ pour le Havre, je suis toujours dans l'atelier à vingt et une heure en train de finir de préparer l'avion avec le mécanicien du club. Merci encore à lui pour son aide et sa présence.

En 1982, on était soixante participants et une quinzaine d'accompagnateurs. Je les rejoins donc au Havre ce 19 juillet 1982 et l'aventure peut commencer. Epreuve théorique le lendemain de mon arrivée et briefing de Robert M., dit Bob la terreur, responsable circulation aérienne du Tour. Il nous a mis au parfum d'entrée : « *Vous ne savez pas grand-chose, et vous allez apprendre ! Au début, vous allez mettre 2h pour tous être posés. À la fin du Tour, je vous garantis que vous vous poserez deux par deux en trente minutes* ». On n'est pas là pour rigoler finalement…

Le Havre-Verdun. Le matin, nous voilà tous à plancher sur la navigation et

Première étape

le signal est donné. La météo n'est pas géniale, mais on part quand même. Les avions les plus lents partent en premier. Il va falloir garder les yeux ouverts au-delà du grand pour garder les visuels sur les avions de devant! Et silence radio sur la fréquence qui est attribué au Tour. Solo intégral quoi ! Tout d'un coup, on entend sur la fréquence du Tour, « *Ça ne passe pas sur Verdun, déroutez-vous sur Compiègne* ». Oui mais à Compiègne, il n'y a personne, et personne ne sait qu'on arrive ! Les organisateurs du tour qui sont partis en premiers sont déjà à Verdun, et ceux qui partent en derniers sont… derrière tout le monde ! Donc, débrouillez-vous jeunes gens ! C'était pire que le PPL, pas d'examinateur à bord ! Et bien, les premiers posés ont commencé à organiser la gestion au sol de ceux qui arrivaient et tant pis pour le silence radio. Une fois posé et garé, tu sors et tu aides tes copains sous une pluie battante pour parquer tout le monde du mieux possible. Une vraie solidarité s'esquisse entre nous tous. Toute cette organisation s'est faite d'une manière spontanée et incroyable. Et tout d'un coup, les gens de l'aéroclub arrivent, alertés par un tel mouvement d'avions complètement inhabituel, surtout avec la météo du jour ! Après un temps d'attente et un refueling pour ceux qui le souhaitaient (j'en faisais partie puisqu'on ne savait pas trop ce qui allait se passer en temps de vol compte tenu de la météo) nous repartons pour Verdun. À l'arrivée, angoisse momentanée mais forte : il manque deux collègues. Ils sont en perdition. Serge et Patricia sont momentanément égarés (comme on dit) et surtout, ils n'ont pas refuelé à Compiègne ! Ils appellent sur la fréquence du Tour pour signaler leur condition. Ils sont finalement récupérés par la base aérienne de Toul. Avec patience, les contrôleurs guident les deux pilotes vers le terrain sous la pluie et l'orage. Ils les rassurent, leurs parlent constamment, les réconfortent dans les moments délicats et les amènent en finale. Ils se posent et retrouvent le sourire. Ils ont réussi avec un sacré sang-froid quand même, et ça n'est pas rien ! À ma connaissance, pas de Cresag, pas de fiche d'événement, pas de rapport, uniquement un savon du Commissaire Général du Tour le lendemain parce qu'ils n'avaient pas ravitaillé, mais aussi des félicitations et beaucoup de respect pour être restés maître d'eux-mêmes et de leur machine dans des conditions compliquées. L'affaire est close.

L'étape suivante, Verdun-Pontarlier est annulée à cause de la météo.

La météo toujours !

La troisième étape Pontarlier -Saint-Rambert est remplacée par Verdun-Saint-Rambert. Tout le monde enfourche sa monture avec l'inconscience de la jeunesse, et c'est très bien ainsi. Durant le trajet, on est à nouveau dérouté d'abord sur Nevers puis vers Saint-Etienne à cause du temps. C'est une constante et on commence à maîtriser le déroutement. Comme il n'y a pas d'hébergement à Saint-Etienne, des bus nous emmènent tous à Saint-Rambert. Nous arrivons tard ; nous sommes hébergés dans un lycée, ce qui me rappelle des heures pas si lointaines. Je dois avouer que cette soirée a un peu cassé le côté liberté de cette aventure.

Le lendemain, départ de Saint-Etienne pour se poser à Saint-Rambert. Déjà pour honorer les organisateurs de l'aéroclub, et ensuite pour refueler, puisque rien n'a été prévu à Saint-


aviation

Pierre Pignoux fera le Tour de France en 25 heures

Tour de France aérien des jeunes: un Ruellois à tire d'aile

Le Tour de France des Jeunes Pilotes entre en Sud-Ouest

LE TOUR DE FRANCE AÉRIEN TOUJOURS BLOQUÉ A SAINTES.

REGION

En perdition dans un orage

Deux jeunes pilotes du tour de France aérien sauvés par la base de Toul-Rosières

Articles de presse de Sud Ouest, Le Provençal, La Vie Havraise, etc...

Etienne pour les soixante-dix avions de la flotte du Tour.
Ensuite direction Marignane, mais comme toujours la météo s'annonce peu prometteuse. Nous patientons tous jusqu'à ce que le commissaire du Tour, M. Henry H., en début d'après-midi annonce le départ. La vallée du Rhône est un enfer de turbulences et finalement, nous sommes déroutés vers Salon de Provence, sur la base militaire. La base de l'école de l'air et de la Patrouille de France ! Sauf que nous sommes en juillet, et qu'ils ne sont pas là ! Après une verticale terrain, nous rejoignons la vent arrière ; et là aussi, comme on est en visuel proche des copains, on les voit faire de sauts de cabri devant nous et on se dit qu'on va en prendre une belle ! Le temps de se le dire et paf ! On vient de prendre 50 pieds d'un coup ! Mais comme une équipe qui trouve ses marques, nous nous posons beaucoup plus rapidement que précédemment. Bob la terreur, seul au micro avec pour bureau une simple table de camping guide tous les avions et corrige les trajectoires un peu défaillantes. Je sens vraiment que nous sommes tous à fond dans ce périple et que nous apprécions de plus en plus l'organisation et la super ambiance. Un bus nous attend pour nous emmener à Marignane où nous passons la nuit.
Le lendemain, nous partons vers Muret. Contrairement aux étapes précédentes, rien ne vient agrémenter celle-ci. La preuve en est que je n'en ai pas un souvenir bien précis, hormis le fait que nous sommes passés au-dessus de la Montagne Noire. C'est le même scénario qui s'applique à l'étape Muret-Saintes. Soit, je suis devenu très bon, ce dont je doute, soit une sorte de routine s'est installée et

Sacrées claques !

je me sens confortable dans mon avion. À l'époque, nous devions jongler entre le QNH et le QFE. Nous naviguions au QNH, mais pour le circuit de piste, il fallait passer au QFE. Cette gymnastique neuronale nécessite de l'entraînement et de la pratique et j'étais en train d'acquérir les deux à grande vitesse.
À Saintes ont lieu les championnats de France d'aviation. Une épreuve consiste à maintenir une altitude assignée et pour contrôler nos performances, nous embarquons un baromètre enregistreur qui dessine sur un rouleau de papier les variations d'altitude. Dans cette épreuve, tout dépend bien entendu de l'heure de départ. Il fait chaud, et pas de chance, je suis parti dans l'après-midi. Evidemment, l'air est bien turbulent, et je suis davantage préoccupé par la stabilité de l'avion que par le respect de l'altitude à 50 pieds prêts, d'autant qu'on prend de sacrées claques ! Bref, j'ai terminé 30e au classement, mais cette place n'a pas vraiment d'importance face à l'expérience que je suis en train de vivre.
Le lendemain, plutôt que de faire Saintes-Laval, nous restons à terre car la météo s'est rappelée à notre bon souvenir. Donc, tournoi de foot. Mais l'aviation finit par reprendre ses droits.
L'étape Saintes-Laval est annulée elle aussi et la caravane prend la route de Guyancourt (le terrain n'existe plus aujourd'hui) avec une journée de retard. Certains vont devoir quitter la troupe et n'irons pas au rendez-vous final. Et au début de ce dernier vol en commun, ils osent briser la sacro-sainte règle du silence radio et annoncent leur numéro en disant qu'ils quittent la caravane et chaque avion a répondu par son numéro et en lui souhaitant bonne route. Un moment d'émotion très intense et de



solidarité qui n'a valu aucune sanction, ni remarque de la part des officiels. J'en suis encore ému en y pensant.

Et que croyez-vous qu'il arriva ? Un petit détournement par Amboise avant d'aller à Guyancourt ! Il aurait été dommage de s'en priver !

À Guyancourt, Bob la terreur a tenu parole et a fait atterrir tous les avions deux par deux en décalé. On a mis trente minutes comme pronostiqué il y a deux semaines au Havre pour tous se poser. Une nouvelle génération de pilotes venait d'être formée. Un immense merci et un respect gros comme ça pour ce Monsieur au grand cœur et pour tous les autres organisateurs.

Il m'a fallu une semaine pour ramener l'avion de Guyancourt à la maison. Je me rappelle que je me suis retrouvé seul un soir, sur un petit terrain en herbe, avec juste la monnaie qu'il fallait pour mettre dans le compteur de la cabine téléphonique de l'endroit pour appeler mes parents et leur dire ou j'étais. Finalement, c'était peut-être moi le responsable de cette météo.

J'ai terminé l'épreuve au milieu du classement, mais je n'ai jamais considéré cela comme important. Évidemment, c'est toujours ce qu'on dit quand on ne gagne pas, surtout au pays du Baron de Coubertin. Mais à mes yeux, vivre cette expérience fut une chance extraordinaire et je pense que la plupart d'entre nous avions la même vision. La camaraderie, le foot, les soirées sympas, les aventures, les épreuves traversées constituent des moments inoubliables.

Le Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes est devenu le Tour Aérien des Jeunes Pilotes pour des histoires étranges de marque déposée. C'est ainsi, et c'est aussi révélateur de l'évolution de notre société.

J'ai raconté à la première personne cette aventure que je n'ai pas eu la chance de faire, mais en écoutant le témoignage de ce participant qui fût mon plus vieil élève (brillant d'ailleurs – mais il m'a tordu le bras très fort jusqu'à ce que je l'écrive !) lorsqu'il s'est replongé dans l'aviation après trente-deux ans d'arrêt. Je me suis vu dans ce petit avion à la livrée blanc et rouge, ce petit DR400 2+2 avec ce jeune pilote participant à ce « truc » (parce qu'il appelle ça « un truc ») incroyable !

Témoignage recueilli par Pierre-Philippe Reiller
Photos : Pierre Pignoux

Le témoignage

Merci à Pierre Pignoux d'avoir partagé ses merveilleux souvenirs avec moi. Je l'ai rencontré en 2019 lorsqu'il a décidé de reprendre l'aviation et qu'il m'a présenté son brevet TT ! Une autre époque de l'aviation venait à ma rencontre. Pour conclure, il m'a confié le témoignage suivant :

« Quand j'ai rencontré les participants au Tour 2022 à Chambéry, je leur ai dit qu'ils allaient vivre un truc incroyable, parce ce que ce qu'ils allaient faire, ils le feraient eux tout seul dans leur petit avion. Mon Tour a été et demeure, 40 ans après, un pilier de ma vie sur lequel je me suis toujours appuyé. Parce que cette expérience, je l'ai fait tout seul à bord de mon DR 400, et j'ai dû assumer tout seul les vols, comme tous ceux qui ont vécu cette expérience depuis sa création en 1952. J'ai souhaité aux jeunes de 2022 de vivre cette chance de cette manière. Ils ne prendront conscience de l'importance de cette aventure que bien plus tard, et c'est tant mieux.

J'ai fait mon tour en 1982 grâce à l'aéroclub d'Angoulême dont le terrain de l'époque, en herbe avec sa plus grande piste de 900m orientée 11 / 29, était coincé entre deux villes. Avec le recul, je mesure l'importance de l'effort de l'aéroclub pour permettre à un jeune pilote de vivre ce truc incroyable ! J'ai perdu contact avec eux, mais j'y retournerai bientôt en avion, ne serait-ce que pour saluer l'un de mes instructeurs qui est aujourd'hui le chef pilote de l'aéroclub, le chef pilote de 82 étant malheureusement aujourd'hui décédé. Aujourd'hui, la vie m'a amené là où je suis à l'aéroclub de Savoie. Je n'ai pas fait de carrière aéronautique pour plein de raisons, et alors ? Je continue à voler et à croiser des gens sympas et incroyables et c'est formidable.

En 1982, nous n'avions pas les moyens de communication de maintenant, et je n'ai gardé aucun contact pérenne avec ceux qui ont partagé cette incroyable aventure. J'avoue que c'est un regret. J'ai retrouvé un seul collègue récemment et j'en suis ravi. J'en profite pour lancer, par l'intermédiaire de cet article, ce ballon dans le ciel ; si par chance, il croise le vol d'un des pilotes de 82, ça pourrait être sympa de radoter, comme des « vieux », sur ce périple ».