

## Le Tour de France cycliste vu du ciel

Ils survolent les étapes à 8 000 mètres d'altitude pour retransmettre les images en direct



Le Tour de France cycliste vu du ciel

Ils ont suivi toutes les étapes de la 108e édition du Tour de France cycliste depuis le départ de Brest le 26 juin dernier, et même s'ils sont très discrets, ils restent indispensables aux téléspectateurs qui peuvent assister en temps réel à tout ce qui se passe sur le parcours. Ils, ce sont les pilotes et techniciens d'Aéro-Sotravia, accompagnés d'un mécanicien, qui composent une partie du dispositif complet des avions de retransmission des images et du son pour la télévision.

L'aéroport d'Auch-Gers a eu le plaisir de les recevoir du 11 au 17 juillet (lire notre article), et Fabien, pilote professionnel pour Aéro-Sotravia, a accepté de répondre à quelques questions avant de s'envoler pour les deux dernières étapes, dont la très attendue arrivée sur l'avenue des Champs-Élysées ce dimanche 18 juillet.

« Pour cette mission spéciale qui consiste à collecter les images tournées au sol par les mobiles - motos ou hélicoptères -, l'équipe comprend un pilote et un technicien radio fréquence par avion. Nous avons également un véhicule-matériel au sol qui intervient sur l'entretien courant des appareils, ou en cas de problème. La journée commence par un briefing avec l'aviation civile et les autres intervenants, ainsi que les contrôleurs des différentes zones concernées. C'est ensuite la direction des opérations d'aviation civile qui orchestre tout ça » explique Fabien.

Si l'aéroport d'Auch a été choisi pour accueillir les quatre avions au total -deux d'Aéro-Sotravia et deux de PixAir-, c'est en raison de sa position stratégique par rapport aux départs des différentes étapes (15e à 20e du Tour 2021) dans le Sud-Ouest. Car, sachant que ces avions volent à 8 000 mètres d'altitude, bien au dessus des hélicoptères, il leur faut un peu de distance à parcourir pour arriver à ce niveau.

« Nous décollons en fin de matinée, avant le direct, pour pouvoir tester les liaisons. Puis, nous suivons le Tour en dessinant des ronds au dessus, comme une chaînette. Si un hélicoptère fait une échappée pour aller filmer un point d'intérêt particulier dans la région, un avion le suit tandis que l'autre continue de tourner au dessus du tracé du parcours. Notre mission se termine quand le peloton et la majorité des cyclistes sont arrivés ; nous pouvons alors rentrer nous poser, tandis qu'un autre dispositif prend le relais au sol ».

Si la tâche peut paraître répétitive tout au long d'une étape, elle n'est pas vraiment complexe pour le pilote de ces avions semi-automatiques, contrairement aux hélicoptères qui sont en vol au ras des obstacles et peuvent être impactés par les conditions météorologiques. Mais si le ciel est radieux au dessus des nuages, la perspective de la course n'est pas la même, et seule la caravane se devine.

« Au niveau de l'équipage, ce qui est intéressant ici à l'aéroport d'Auch, c'est la possibilité de se fournir en carburant, et de bénéficier d'un niveau de sécurité élevé, avec la présence notamment de pompiers. De plus, il n'y a pas les contraintes que l'on retrouve dans des aéroports plus grands, dont les accès sont beaucoup plus difficiles ; et nous avons un très bon contact avec le personnel » poursuit Fabien.

Des avantages confirmés par David Bidou, le directeur du site, qui souligne de son côté le faible coût de la mise à disposition de la piste, et la volonté de toujours apporter une réponse positive aux services demandés quant aux besoins techniques ou organisationnels.

Avant de s'envoler samedi matin vers Paris pour le final depuis leur base de Melun-Villaroche, l'équipage d'Aéro-Sotravia a eu le temps de visiter la cathédrale et l'escalier monumental, malgré le mauvais temps.

Il faudra donc revenir l'année prochaine pour profiter – on l'espère – d'un temps plus clément, et voir la ville sous d'autres couleurs !

Photos Aéroport Auch-Gers -DR



aéroport 2.jpg



aéroport 4.jpg



Photos DR