8 jours, 8 étapes, 1 France : Le tour de l'Hexagone en C42

25 heures de vol. Huit étapes. Un peu plus de 3 000 kilomètres parcourus au-dessus de la France. Et, entre les deux, des littoraux, des plaines, des espaces aériens complexes, des reliefs et des sommets à plus de 10 000 pieds. À bord d'un C42 Ikarus, Hinatéa et Antoine ont entrepris un tour de France pas comme les autres. Un voyage aéronautique, mais aussi une aventure humaine et une étape décisive dans la vie d'une jeune pilote.

Le premier décollage. Dimanche 12 juillet 2026. Aire-sur-l'Adour.

Le C42 Ikarus est prêt. Sur le parking de l'Aéroclub d'Aire-sur-l'Adour, la machine attend, légère et compacte, presque fragile face à l'immensité du voyage qui se prépare. Dans quelques instants, ses roues quitteront le sol. À bord, Hinatéa, élève pilote, et Antoine, un instructeur.

Devant eux : huit jours pour faire le tour de la France. Le projet n'est pas seulement le leur. L'aéroclub, son équipe mécanique, mais aussi des particuliers et des entreprises locales ont contribué à rendre l'aventure possible grâce à une cagnotte participative. Avant même le premier décollage, le voyage est déjà collectif. Le moteur démarre. Les derniers contrôles sont effectués. Puis le C42 s'aligne. Cap sur l'Atlantique …

L'océan pour première ligne d'horizon

La première étape relie Aire-sur-l'Adour à Luçon. Le C42 longe la façade Atlantique. Sous les ailes défilent la dune du Pilat, le bassin d'Arcachon, puis les îles de Ré et d'Oléron. Plus loin, La Tranche-sur-Mer apparaît sur le littoral. Vu d'en haut, le paysage semble paisible. Pourtant, chaque portion de la navigation a été préparée avec soin. Au-dessus de l'eau, la beauté du spectacle ne fait jamais oublier les exigences de la sécurité. Chaque décision est pensée en intégrant la possibilité de rejoindre la côte en plané si la situation l'exige. Le voyage commence par une leçon essentielle : en aviation, le plaisir se construit sur la préparation.

À Luçon, Jack nous accueille comme des rois. Carburant, ravitaillement, accompagnement pour acheter de quoi manger, puis un verre partagé. Enfin, le soleil descend. Sous la tonnelle du club-house, la lumière dorée s'attarde encore quelques instants sur le terrain. Le C42 repose à proximité. La première journée est terminée. Nous rejoignons notre tente.

Le lendemain, la météo bouleverse le programme. Nous devions rejoindre Quiberon, manger quelques galettes, puis poursuivre vers Dinard, où nous attendaient un ami d'Hinatéa et ses parents, tous trois pilotes. Mais en aviation, l'itinéraire prévu n'est jamais qu'une hypothèse. La Bretagne attendra.

Nous mettons le cap vers la Loire, survolons Saumur, puis le circuit des 24 Heures du Mans. La journée avance et les orages d'été se rapprochent. Nous rejoignons Alençon juste à temps. Alors que rien n'était prévu le matin même, le président du club nous ouvre les portes de l'aéroclub. Le C42 est mis à l'abri dans un hangar sécurisé. Une simple adaptation au programme. Mais aussi un geste qui résume parfaitement l'esprit de l'aviation légère : lorsque la météo impose sa loi, les pilotes s'organisent.

Du Mont-Saint-Michel aux grandes plaines du Nord

Depuis Alençon, nous reprenons notre route vers le Mont-Saint-Michel. Puis viennent les plages du Débarquement et Deauville, où nous faisons une pause repas. À l'arrivée, le petit C42 se retrouve numéro un dans la séquence, devant un Airbus A320. Pendant quelques instants, les deux mondes de l'aviation se côtoient. D'un côté, une machine légère, quelques centaines de kilogrammes et deux occupants. De l'autre, un avion de transport commercial conçu pour emporter des dizaines de passagers. Même ciel. Deux univers.

Après le redécollage, nous longeons la Côte d'Opale avant de mettre le cap vers Loeuilly. À l'approche du terrain, le paysage change. Sous les ailes, les champs s'étendent jusqu'à l'horizon. Les éoliennes se dressent au milieu des cultures et donnent une échelle à cette immense plaine du Nord.

À Loeuilly, Fred, le président du club, a mobilisé une grande partie des membres pour nous préparer une soirée autour des délicieuses pizza. La journée a été longue. Pourtant, les conversations s'animent rapidement. Nous racontons les paysages traversés, les changements de météo, les décisions prises en vol et les imprévus de la navigation. Eux nous parlent de leur terrain, de leurs avions et de leur passion. Il y a dans ces rencontres quelque chose que l'on ne retrouve pas toujours dans les voyages traditionnels. En ULM, on arrive avec une machine. On repart souvent avec des amis.

Entre les TMA parisiennes

L'étape suivante relie Loeuilly à Saint-Fargeau, près d'Auxerre. Cette fois, le défi est moins visible depuis le cockpit. Il ne s'agit pas de relief ou de météo, mais d'espaces aériens. Autour de Paris, la carte se densifie. Les TMA s'enchaînent. La navigation doit être préparée avec précision. Chaque zone est étudiée, chaque trajectoire anticipée.

Pour Hinatéa, cette étape représente un véritable challenge. Elle le relève avec brio. À bord, la concentration est permanente. La route se construit au fil des repères et des échanges radio. Il faut anticiper, vérifier, corriger parfois. La navigation devient un exercice de précision. Pour une élève pilote, l'expérience est particulièrement formatrice. Un tour de France ne se résume pas à regarder défiler les paysages. Il faut savoir préparer une navigation, comprendre l'environnement dans lequel on évolue et adapter ses décisions à la réalité du moment.

À Saint-Fargeau, le terrain apporte une nouvelle particularité. En montée, avec un seul cône de percée, il exige une approche parfaitement maîtrisée. Mais dès que le moteur s'arrête, une autre histoire commence. Les hangars respirent l'aviation légère. Les machines racontent des années de passion, de construction, de voyages et de rencontres. Jean-Pierre nous réserve une place au milieu de ses autogires entretenus dans un état clinique. Le soir, nous sommes accueillis chez un couple d'amis, tous deux pilotes. Monsieur est également constructeur amateur.

Le paysage se redresse

Après Saint-Fargeau, la France commence à changer de relief. Dès le départ, le château de Guédelon apparaît sous nos ailes. Puis la route se poursuit vers le sud. La navigation nous conduit dans les zones militaires d'Avord. Une nouvelle contrainte aéronautique vient s'ajouter à celles déjà rencontrées. Puis les contrôleurs civils de Clermont-Ferrand prennent progressivement le relais. Les échanges radio sont professionnels, mais aussi particulièrement chaleureux. Ils nous accompagnent dans la traversée de cet environnement aérien et rendent la navigation plus fluide.

Pour Hinatéa, chaque nouvelle étape ajoute une expérience à la précédente. Jusqu'ici, nous avons survolé principalement le littoral et les plaines. En direction d'Ambert, le relief commence à prendre toute sa place. La chaîne des Puys apparaît. Puis le puy de Dôme. Le paysage, vu du cockpit, change d'échelle. Les lignes horizontales des plaines disparaissent progressivement. Le relief s'installe sous les ailes.

Après le puy de Dôme, nous poursuivons vers le Livradois-Forez. À Ambert, il faut maintenant faire entrer le C42 dans le hangar. Avec Pascal, nous nous lançons dans un véritable Tetris aéronautique. On déplace une machine. On ajuste une autre. On recule. On avance. On réfléchit. Finalement, le C42 trouve sa place. Lui aussi est à l'abri. Pour la nuit, nous rejoignons Fournols, près d'Ambert, où nous sommes hébergés à la chambre d'hôtes Aux Genêts de Joséphine. Après cette journée riche en paysages et en navigation, le confort et les prestations de cet établissement sont particulièrement bienvenus.

Des volcans aux sommets alpins

Au départ d'Ambert, le relief n'est plus un simple décor. Il devient le sujet principal de la navigation. Le C42 quitte le Livradois-Forez et met le cap vers le sud-est. La vallée du Rhône s'étend sous nos ailes. D'un côté, les plaines. De l'autre, les reliefs qui se dressent progressivement. Puis viennent les Hautes-Alpes. Les montagnes grandissent. Les altitudes de vol augmentent. Les vallées se resserrent et les sommets prennent de la hauteur. Nous dépassons les 10 000 pieds.

Pour Hinatéa, c'est un nouveau défi. Après la complexité des espaces aériens parisiens, elle doit désormais intégrer un autre environnement : celui de la montagne. Ici, la lecture du terrain prend une dimension particulière. Il faut anticiper davantage. Observer les reliefs. Comprendre les vallées. Garder en permanence une vision claire de la route à venir.

Puis le lac de Serre-Ponçon apparaît. Une immense étendue turquoise, posée au milieu des montagnes. Depuis le cockpit, le contraste est saisissant. Plus loin, le pic de Céüse domine la région. Puis apparaît le Piolit. La destination approche. Nous arrivons à Gap.

Cette escale avait été préparée dès le début du voyage. Après plusieurs jours de vol et des étapes de plus en plus exigeantes, le repos n'est plus un luxe. Dans un tour de France en huit jours, la gestion de la fatigue est aussi importante que la préparation de la route.

La montagne s'efface, la mer apparaît

Après une nuit de repos bien méritée, nous retrouvons le C42. Nous quittons les sommets alpins. Cap au sud. La navigation commence par la descente de la vallée de la Durance. Les reliefs nous accompagnent encore, mais l'horizon s'ouvre peu à peu. Puis viennent le circuit du Castellet et la montagne Sainte-Victoire. Enfin, la Méditerranée. Le bleu apparaît.

Le littoral s'étire sous les ailes. Nous entamons un long transit côtier vers Montpellier. Bandol, puis les calanques. Pour profiter du spectacle tout en conservant une approche rigoureuse de la sécurité, cette portion est réalisée à basse hauteur, gilets de sauvetage portés sur nous. La mer est magnifique. Les calanques sont impressionnantes. Mais le regard revient régulièrement aux instruments, à la navigation et à la sécurité. Après tout, si le moteur ne sait pas qu'il est au-dessus de l'eau, l'équipage, lui, le sait parfaitement.

Puis vient Marseille. Immense. Une ville étendue entre la mer et les reliefs. Nous poursuivons vers l'ouest. La Camargue apparaît à son tour, avec ses étangs, ses lagunes et ses vastes espaces naturels. Depuis le ciel, les marais salants dessinent des formes et des couleurs que l'on ne peut véritablement apprécier qu'à cette hauteur.

À Candillargues, l'Association des constructeurs amateurs nous accueille. Olivier nous reçoit avec une générosité qui dépasse largement le simple accueil d'un équipage de passage. Le midi, nous partageons un repas au restaurant avec lui et Sébastien. Une nouvelle fois, le voyage se poursuit au sol. Et une nouvelle fois, il devient une histoire de rencontres. Le lendemain matin, comme à Loeuilly et Fournols, les viennoiseries nous attendent pour le petit-déjeuner. Sublime.

La boucle est bouclée

Dernière étape. Montpellier-Candillargues – Aire-sur-l'Adour. Le dernier matin arrive presque trop vite. Nous quittons le littoral méditerranéen. La Montagne Noire se profile. Puis apparaît le viaduc de Millau. Depuis le ciel, l'ouvrage se découvre autrement. Son architecture se fond dans l'immensité du paysage.

Après plusieurs heures de vol, nous faisons passage à Figeac, puis marquons une pause repas dans la famille d'Hinatéa, près de Pommevic. Il reste encore quelques nautiques. Puis vient le moment de repartir.

Mais nous ne sommes pas seuls. Des amis de l'Aéroclub d'Aire-sur-l'Adour sont venus à notre rencontre en Jodel. Le C42 retrouve un compagnon de route. Les deux aéronefs évoluent en patrouille vers Aire-sur-l'Adour. Sous les ailes, le paysage familier réapparaît. Le voyage avait commencé à deux. Il se termine entouré d'amis. L'aéroclub est là pour accueillir ses pilotes.

Hinatéa revient avec huit jours d'expérience aéronautique intense. Des littoraux, des plaines, des espaces aériens complexes, des zones militaires, du relief, de la montagne et de la météo.

Mais ce tour de France aura représenté bien plus qu'un voyage. Il aura constitué une formation grandeur nature. Et il aura aussi marqué l'aboutissement d'un parcours : Hinatéa a finalisé sa formation et obtenu son brevet. Une étape importante.

Le C42 l'a emmenée autour de la France. Désormais, une nouvelle aventure commence. Après avoir parcouru l'Hexagone avec son instructeur, Hinatéa va pouvoir continuer à construire son expérience de pilote, seule aux commandes. Ce voyage restera longtemps gravé dans nos mémoires. Mais il ne ressemble pas à une conclusion. Plutôt à un premier chapitre.

Celui d'une nouvelle pilote, désormais prête à écrire la suite de son histoire dans le ciel.

Et derrière cette aventure, il y a tous ceux qui l'ont rendue possible : l'Aéroclub d'Aire-sur-l'Adour, son équipe mécanique, les familles, les clubs et les pilotes rencontrés tout au long du parcours, mais aussi les particuliers et les entreprises locales qui ont soutenu le projet à travers la cagnotte participative.

L'aventure a commencé à deux. Mais elle n'aurait jamais pu aller aussi loin sans toute une communauté. Et, quelque part au-dessus de la France, pendant huit jours, cette communauté a voyagé avec nous.

Signé les Plumes Aturines