

du 10 au 19 Juillet 1969

3200 kilomètres par les jeunes du

17^e TOUR DE FRANCE AÉRIEN

ORGANISÉ PAR LA FÉDÉRATION
FRANÇAISE DE VOL A MOTEUR



LUBRIFIANTS DE QUALITE

Pour l'Automobile
l'Industrie
l'Aviation

ASSURENT DEPUIS PLUS DE 10 ANS LA SÉCURITÉ DES MOTEURS
D'AVIONS DU TOUR DE FRANCE AÉRIEN
ET DE NOMBREUX AÉRO-CLUBS

Autorisation 3505 suivant Norme Air 3560/C

Service de la Formation Aéronautique

Dix-septième Tour

Chaque année, le soleil de juillet fait s'envoler l'essaim de nos jeunes pilotes par-dessus les provinces.

D'un seul coup d'aile, le long vol d'Aurillac à Dax mesure justement le chemin parcouru, les progrès réalisés depuis le premier Tour de 1953.

Aujourd'hui, l'acte de foi fait place au témoignage de technicité. La qualité des matériels, le sérieux de la préparation et l'organisation des prévisions jointes à la bonne formation des pilotes, tout est réuni pour assurer la régularité des étapes.

Le Tour est devenu une très belle épreuve de contrôle. A son terme, l'Etat-Major Fédéral connaît la valeur de chaque pilote et, à travers lui, la qualité de l'enseignement dispensé par son Club.

Au soir de Toussus, 50 jeunes gens et jeunes filles, ivres de grand air, d'images inoubliables, de camaraderies nouvelles, riches d'une expérience précieuse, pourront, comme leurs aînés, remercier tous ceux qui leur auront permis de vivre au moins une fois dans leur vie, un rêve merveilleux.

Cette manifestation apporte une preuve éclatante de la vitalité de l'aviation légère française, de la qualité de ses structures et du rôle irremplaçable que jouent les Aéro-Club dans la formation de l'Aviation Générale.

Jean POIRIER,
Chef du Service
de la Formation Aéronautique.

ECOLE DE PILOTAGE

LICENCES PILOTE PRIVÉ
ET PROFESSIONNEL
QUALIFICATIONS

I.F.R. TRANSAIRCO

aéroport du Bourget
tél. : 284.42.70

aérodrome de
Lyon-Bron
tél. : 70.83.83

JEUNES GENS, JEUNES FILLES

Beaucoup d'entre vous ont tout récemment subi l'un de ces examens scolaires souvent critiqués.

Il ne nous appartient pas ici de juger de la valeur de ces examens, mais il nous semble que l'arbitraire du résultat, que les candidats malheureux leur prêtent résultat dans bien des cas :

- soit de l'impossibilité de connaître leur examinateur et de dialoguer avec lui pour situer exactement ce qu'ont été leurs réponses et ce qu'elles auraient dû être ;
- soit d'un blessure d'amour propre qui, pour sauver la face vis-à-vis de l'entourage, conduit à mettre en doute le jugement de l'examinateur lui-même.

Dans ces conditions, il est certes bien difficile de trouver la formule d'examen idéale.

Nous pensons cependant qu'il en est au moins une qui, si elle ne se situe pas au niveau scolaire ou universitaire, vous intéresse malgré tout.

Votre expérience de pilote est récente. Vos connaissances sont encore incomplètes et celles déjà acquises ne sont pas encore toutes passées au stade du réflexe.

Pour connaître vos besoins il vous faut juger de vos insuffisances.

Pour cela vous avez déjà passé des brevets : B.E.S.A., B.I.A., B.E.P.P.A., B.P.P.A. Vous allez à nouveau dans le cadre de ce 17^e Tour Aérien de la France subir des interrogations sur la navigation, la circulation aérienne, la météorologie et la technique du vol.

Le bénéfice de toutes ces épreuves, direz-vous, va autant aux jeunes pilotes qui ont besoin de se situer, qu'aux examinateurs qui ont besoin de régenter.

Oui, mais il vous est offert un autre examen, idéal celui-là, où vous serez à la fois en contact permanent avec votre examinateur et où vous serez votre propre public.

Cet examen vous le passerez en remplissant votre rôle de pilote.

Les exigences du vol, immédiates et, d'une certaine façon sans nuances, vous imposeront l'application instantanée de vos connaissances.

A vous de posséder celles qui sont nécessaires et de vous souvenir qu'il ne peut y avoir d'impasse. L'examinateur n'est pas là pour vous délivrer un brevet ou pour procéder à un classement. De plus ses décisions sont sans appel.

Responsable de votre avion et de sa conduite vous ne pourrez vous en prendre qu'à vous-même des erreurs de jugements et des fautes commises. Vous serez mis dans l'impossibilité constante de chercher à vous tromper.

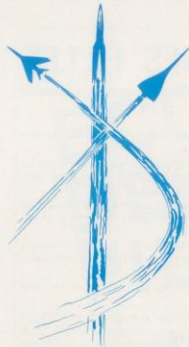
Un tel examen vaut la peine d'être passé. Il fera de vous des pilotes sûrs et des hommes ou femmes équilibrés.

Le 17^e Tour Aérien de la France n'en est qu'une session, mais sans doute pour vous l'une des plus importantes car il se situe au début de votre carrière et qu'il a été conçu pour vous être le plus profitable.

Bénéficiez donc au maximum de l'expérience de vos commissaires et de vos accompagnateurs pour être à même de mieux aborder seuls... les autres sessions d'examen.

P.-L. LABADIE,

Président de la Fédération Française
de Vol à Moteur.



A l'occasion du
28^e SALON INTERNATIONAL
DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE
DU BOURGET

L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE ET SPACIALE FRANÇAISE

a présenté ses programmes et ses réalisations

★ Programmes futurs

AIRBUS DASSAULT BREGUET 125
- MERCURE - SN 600
- MIRAGE G 4 - MINI FALCON -

★ Prototypes en essais ou en développement

CONCORDE - MIRAGE F 1 - SA 340
- JAGUAR - Br 941 s - NORD 500
- MIRAGE G - HIRONDELLE - ENGIN STRATEGIQUES

★ Une nouvelle gamme ... de propulseurs ... et de missiles

ATAR - 9 K 50
M 45
- LARZAC - MARTEL -
- ADOUR - CROTALE -
- BASTAN VII - ROLAND -
- ASTAZOU XVII - MILAN -

★ Des matériels construits en grande série pour les besoins français et étrangers

ATLANTIC -, Br 941 S -, MYSTERE 20 -, NORD 282 -, TRANSALL -, MAGISTER -,
SA 330 -, ALOUETTE -, SUPER-FRELON - ; les turbomoteurs TURBOMECA, les réacteurs
SNECMA - ATAR -, les engins et missiles de MATRA et NORD-AVIATION, les éléments de
cellules et les équipements.

★ Les caractéristiques d'une grande industrie pilote

- Une politique internationale de coopération industrielle
- Des exportations de matériels : cellules, propulseurs, équipements électroniques dans 80 pays du monde, soit 50 % de sa production
- Des techniques de pointe faisant école sur le plan international
- Des grandes séries de matériels de tous types
 - Avions militaires et civils
 - Hélicoptères de tous tonnages
 - Propulseurs de moyennes et grandes puissances
 - Engins, missiles
 - Satellites et lanceurs spatiaux
 - Éléments de structure
 - Equipements
 - Electronique
 - Des techniques d'avant-garde faisant école à l'étranger
 - Des études et recherches

UNE POLITIQUE TRÈS ACTIVE DE PRÉSENCE DANS LE MONDE

Union Syndicale des Industries Aéronautiques et Spatiales U. S. I. A. S.

4, Rue Gallée - PARIS-XVI^e - Tél. 553 89-10

L'HISTOIRE DU TOUR

1953

Premier Tour de France des Jeunes. Entre le 26 juillet et le 2 août, 21 appareils parcoururent l'itinéraire Roanne, Avignon, Aix-en-Provence, Toulouse, Angoulême, Nantes, Le Touquet, Epernay, Nancy, Châlons-sur-Marne et Paris.

Le temps fut exécrable sur une grande partie du parcours, et comme c'était là le premier Tour, il y eut pas mal d'imprévus : pannes dans les champs, équipages perdus, etc... Mais rien de grave heureusement.

Le vainqueur fut un Amiennois de 18 ans : Yves DELCROIX.

1954

Le temps fut encore plus mauvais que l'année précédente, et il s'en prit aux 27 concurrents dès le rassemblement à Chalon-sur-Saône, le 21 août. De Chalon à Perpignan, en passant par Besançon, Grenoble et Carpentras, tout va bien. Ce n'est qu'entre Perpignan et Saint-Girons que le temps s'aggrave au point de forcer un grand nombre d'équipages à se détourner : deux effectuèrent même des atterrissages de fortune dans la montagne, brisant leurs machines.

Avec beaucoup de difficultés, la caravane se rassemble de nouveau le lendemain à Pau, puis le Tour « reprend la route » le 26 août : Royan, Les Sables-d'Olonne, Fiers, Amleins, Trojes, Paris enfin.

Le vainqueur de l'année est cette fois une jeune qui n'a pas vingt ans : Myrèse DOMERGUE, des Allérons d'Enghien-Moisselles.

1955

En dépit des difficultés de l'année précédente, les organisateurs du Tour ont tenu bon et, le 30 juillet, 21 avions sont réunis sur l'aérodrome d'Alençon, prêts à décoller pour Joazeiro, Bordeaux, Biarritz, Toulouse, Béziers, Valence, Chalon-sur-Saône, Nevers, Reims, Saint-Quentin, Deauville et Toussus. Le temps est assez favorable. Aucun incident mécanique grave. Tout le monde est à l'arrivée. Le Tour s'est déroulé comme une horloge bien réglée.

Comme Myrèse Domergue, le vainqueur, Gilbert DUMONT, appartient aux Allérons d'Enghien-Moisselles.

1956

Cette année-là, le Tour Aérien de la France bat tous ses records puisqu'il réunit une quarantaine d'avions.

De Lyon, la caravane décolle en direction de Nîmes, puis Salon-de-Provence. Le lendemain, escales à Perpignan, puis à Castres, d'où les avions repartent le 22 juillet pour Marmande et Limoges. Le lendemain, Saintes et Ancenis, puis Quiberon. Une soirée de camping sur la célèbre presqu'île et il faut repartir pour Quimper et Caen. Une pointe vers le Nord : Eu-Le Tréport-Mers-les-Bains, où l'on déjeune avant d'aller visiter Compiègne. Enfin la dernière journée avec déjeuner à Verdun avant de venir se poser à Loignes-Emerainville.

Cette année, la palme revient à Alain ROUSSELOT de l'Aéro-Club Air-France.

1957

Quarante-sept concurrents sont réunis au départ, à Clermont-Ferrand, soit cinq de plus qu'en 1956. Record battu de nouveau ! Autre fait intéressant : le Tour va, pour la première fois, rendre des visites amicales à l'étranger.

L'itinéraire est le suivant : Clermont, Cannes, Carcassonne, Cognac, Pontivy, Le Mans, Dieppe, Knocke-le-Zoutte, Lille, Luxembourg, Sedan et Paris-Toussus. C'est « une » pilote qui prend la première place cette année : Madeleine VERNAZ, de l'Aéro-Club Sadi-Lecointe.

1958

C'est le 2 août seulement que 29 concurrents prennent le départ d'Aurillac, pour toucher successivement Dole, la base aérienne de Cambrai-Epinoy, Bruxelles, avec la visite-éclair à l'« Expo », Le Havre-Saint-Romain, où la caravane faillit être bloquée par le mauvais temps. Partis seulement en fin de journée, les uns se retrouvent à Brest, les autres à Saint-Brieuc. Regroupement le lendemain à Belle-Ile, puis Angoulême, Irun, Nogaró, Brive, Thouars et Toussus.

Le vainqueur est pour la seconde fois, un jeune de l'Aéro-Club Air-France : Bernard SEGUY, fils du regretté Charles Seguy disparu quelques mois plus tôt.

1959

Le 11 juillet, trente-cinq jeunes pilotes sont réunis à Vichy, d'où ils partiront vers Pons, Galliac, puis Barcelone où ils parviendront à grand peine en raison du temps très orageux.

La caravane remonte ensuite vers le Nord : Montpellier, Avignon — avec visite de la base d'Orange — Aix-les-Bains, Belfort où aura lieu le triangle de navigation, Auxerre, Granville, Dinan et enfin Toussus-le-Noble.

L'Aéro-Club Air-France se distingue encore, avec la victoire d'Armand BELLONI.

L'HISTOIRE DU TOUR (suite)

1960

Trente-huit concurrents, cette fois-ci. Parmi eux, un Espagnol et, pour la première fois, trois équipages venus d'Algérie.

Départ le 10 juillet d'Aix-les-Bains, déjà ville étape l'an dernier, pour Aix-en-Provence. Le lendemain Aix-Dax mais des stratus bas sur la Camargue obligeront certains à faire demi-tour, ce qui perturbera un peu la réception magnifique organisée par l'Aéro-Club de Dax avec l'appui de l'ALAT.

Ensuite : Bilbao, avec la traditionnelle hospitalité espagnole, Saintes, Dinan, Dunkerque, Nancy sous la pluie, et enfin arrivée à Toussus.

Pour la première fois depuis... 1953, le vainqueur n'est pas un Parisien : c'est Jean-Pierre GRIES, de l'Aéro-Club de Cannes.

1961

Quarante-sept équipages pour ce 9^e Tour de France : le record de 1957 est égalé ! Le rassemblement à Dax, pourtant, aura bien risqué d'être compromis par le mauvais temps. Mais tout va bien ensuite : Cannes (avec escale intermédiaire à Montpellier), Saint-Etienne, Lunéville — pluie de nouveau, provoquant quelques retards —, Eu-Le Tréport, Graulhet, Clermont-Ferrand et Toussus.

Le gagnant du Tour 1961 est un jeune de l'Aéro-Club de la Côte-d'Or : **Henri BERTRAND**.

1962

Record largement battu, cette année : cinquante équipages sont au départ de Brive où le temps, encore une fois, n'est pas fameux. Tout le monde arrive pourtant sans encombre à Tarbes ; c'est ensuite Montpellier, étape intermédiaire, Grenoble, Vichy, Valenciennes. L'étape suivante, vers Granville, sera la plus dure du Tour, en raison du mauvais temps. Ensuite, plus de problème jusqu'à Toussus, via Royan.

L'Aéro-Club de la Côte-d'Or est de nouveau à l'honneur avec la victoire de Jean-Pierre HAGUENAUER.

1963

Rassemblement à Grenoble où une réception exceptionnelle avait été préparée pour les 51 équipages qui se présentèrent au départ.

Excursion splendide à l'Alpe d'Huez, où de nombreux pilotes purent s'initier aux atterrissages en montagne avec le virtuose Giraud et ses Collaborateurs de l'Aéro-Club du Dauphiné.

Le lendemain, il fallut gagner, avec bien du mal Colmar, puis Dijon, Dunkerque, St-Malo, Dax, Albi, Blois, accueillirent le Tour avant l'arrivée à Toussus, 2 ex-aequo à la place d'honneur : **Philippe BENOIT**, des Ailerons d'Enghien-Moisselles, **Pierre LAULHERE**, de l'Aéro-Club de l'Orne.

1964

Rassemblement à Blois, où les cinquante équipages qui prirent le départ furent reçus par une organisation impeccable.

Ce tour se signala par de nombreuses étapes : Rodez, Mâcon, Pontarlier, Péronne, qui le recevaient pour la première fois.

Les deux pilotes engagés par l'Aéro-Club Air-France se livrèrent à une lutte acharnée dont l'issue resta incertaine jusqu'à l'arrivée à Toussus-le-Noble. Finalement, un vétéran du Tour, **Michel VAUJANY**, remporta l'épreuve devant son camarade de Club **Christian DEBEURY**.

L'Aéro-Club Air-France renoua ainsi avec le succès qu'il avait déjà connu en 1956, 1958 et 1959, où se distingua Armand BELLONI, qui a repris du service depuis l'an dernier dans les rangs des Commissaires du Tour.

1965

Rassemblement à St-Servan des 58 Equipages engagés. Record battu. L'itinéraire prévu : St-Servan - La Rochelle, Aurillac - Luchon, St-Rambert - Montbéliard, Maubeuge - Alençon, ne peut être respecté en raison des mauvaises conditions météorologiques qui nous obligèrent à rester à Montbéliard et à rallier directement, par un temps détestable, Alençon, où un accident inexplicable, qui coûta la vie à nos Amis LEDRU, attrista la fin de ce 13^e Tour, qui se termina à Chartres, Toussus étant bloqué par les stratus.

Le Vainqueur fut **Christian DEBEURY** de l'Aéro-Club AIR-FRANCE, deuxième du Tour 1964.

Le Banquet de clôture, en plein ciel, à la TOUR-EIFFEL fut présidé par M. HERZOG, Haut Commissaire à la Jeunesse et aux Sports.

1966

Rassemblement à Montluçon des 62 équipages engagés.

Après un excellent séjour de 48 heures, le Tour prit le départ le 14 juillet pour accomplir l'itinéraire : Montluçon - La Baule - Bordeaux - Rodez - Le Castellet - Besançon - Lille - Cherbourg - Toussus-le-Noble.

Hélas, les conditions météorologiques furent déplorable. Départ par mauvais temps, arrivées orageuses à Rodez et Besançon, et enfin impossibilité de rallier Lille. Etape improvisée à Laon. Annulation de l'étape de Cherbourg, cependant merveilleusement préparée, mais en vain, par l'Aéro-Club local.

Vainqueur : **LE PAPE** de l'Aéro-Club AIR-FRANCE, devant **Alain DUFRESNE**, de l'Aéro-Club CAEN et CALVADOS.

1967

Les 60 concurrents retenus se rassemblèrent à Limoges le 13 juillet.

Le départ s'effectua le 15 pour Mulhouse, Oyonnax, Aix-les-Milles, Luchon, Berges, La Baule, Laon et Toussus-le-Noble.

Favorisés par un temps splendide, les concurrents accomplirent de merveilleuses étapes de montagne et à Toussus l'épreuve revient à la jeune pilote engagée par l'A.C. du Rhône et du Sud-Est : **Yvonne BREURE**.

1968

Organisé en extrême, ce Tour réunit 63 concurrents (record) qui visitèrent successivement, après le Rassemblement à Cherbourg : Lille — Lyon, Cuers — Villfranche-de-Rouergue, La Réole — La Baule, Vichy et Toussus-le-Noble.

Temps médiocre au départ, séjour supplémentaire à Lille, escamotage de l'étape de Lyon. Par contre, magnifique réception à Toussus et apothéose à la Tour Eiffel. Le vainqueur en fut **Jean-Pierre BORDES** de l'Aéro-Club Air-France.

Et maintenant place au Tour 1969 !

HÉLICES EVRA

PRODUCTION

EVRA

— CREIL —

LES PLUS PRÉCISES
LES PLUS ROBUSTES

Protection efficace par revêtements polyester



Production EVRA

RUE HENRI PAUQUET - 60-CREIL - Tél. 455 00-36



10 QUAI PAUL DOUMER-92-COURBEVOIE - TELEPHONE: 256.48.00

ITINÉRAIRE

Rassemblement à ORLEANS-SARAN le jeudi 10 juillet avant 16 heures

Samedi 12 juillet : ORLEANS - THIONVILLE

Nangis	110	358 km
Epernay	90	
Verdun	90	
Thionville	68	

Dimanche 13 juillet : THIONVILLE - LONS-LE-SAUNIER

Sarrebourg	95	370 km
Vittel	100	
Dôle	135	
Lons-le-Saunier	40	

Lundi 14 juillet : LONS-LE-SAUNIER - AURILLAC

Ambérieu	80	357 km
Villefranche-sur-Saône	45	
St Etienne-Bouthéon	57	
Le Puy	65	
Aurillac	110	

Mardi 15 juillet : AURILLAC - Circuit touristique.

Les montagnes du Cantal.
Le Lioran et le Plomb.
Le Lac de St Etienne Cantalès.

Mercredi 16 juillet : AURILLAC - DAX

Rodez	58	601 km
Millau-Larzac	68	
Sète	77	
Lézignan-Narbonne : Escale technique	65	
Muret	120	
Auch	60	
Dax	133	

Jeudi 17 juillet : DAX - VILLENEUVE-SUR-LOT

Nogaro	80	170 km
Villeneuve-sur-Lot	90	
à Villeneuve-sur-Lot : Triangle de Navigation		

Vendredi 18 juillet : VILLENEUVE-SUR-LOT - LA BAULE

Marmande	45	420 km
Royan	155	
La Roche-sur-Yon	123	
La Baule	97	

Samedi 19 juillet : LA BAULE - TOUSSUS-LE-NOBLE

Angers	135	397 km
Le Mans	75	
Etampes	147	
Toussus-le-Noble	40	

TOTAL 2.673 km

17° TOUR DE FRANCE AÉRIEN DES JEUNES PILOTES

LISTE DES ENGAGÉS

N°	IMMATRICULATIONS	AERO-CLUBS	PILOTES	ACCOMPAGNATEURS	TYPES AVIONS Puissance
1	B O G U	AIR FRANCE	RICHARD Rémy	PAIRON Jean-François	CESSNA F-150 100 CV
2	B O G Y	AIR FRANCE	SOURD Philippe	EREL Lucienne	—
3	B P E ✓	LES AILES BASQUES	FERNANDEZ François	BEDARRIDES Daniel	—
4	B P S N	DE VICHY	BRICHAUX Jean-Pierre	BEAUBAT <i>BRETHOU Michel 7</i>	<i>c.p. 301 - 90 CV</i>
5	B P Y J	BRIVE	LATRONCHE Alain	ROUSSANES Danlele	—
6	B P D Y	VILLENEUVE-SUR-LOT	MANON Christian	ROUSSANES Danlele	—
7	B R D V	LANGUEDOC	MARTY Philippe	ROUSSANES Danlele <i>Scipio Douc.</i>	—
8	B O D O	ILLE-ET-VILAINE	LAURENT Robert	CARANAVE Christian	—
9	B K Y Y	S.G.A.C.	MEUNIER Philippe	BODIN André	—
10	B R J T	BOULOGNE-BILLANCOURT	CHENET Marie-José	THEPAUT André	—
11	B K K T	ANDRE TESSON	RONAN Dominique	SERGEANT Philippe	—
12	B Q U M	MAUBEUGE	LAUTHIER Bruno	GAUBERT Roland	—
13	B R E D	HAUTE-MARNE	MICHEL Christine	LOLIVIER José	—
14	B P S F	SARLADAIS	MESURE Jean-Pierre	CARTIER Michel	—
15	B R A G	LILLE ROUBAIX TOURCOING	CAVROIS Emmanuel	DEURE Gérard	—
16	B H E M	COURBEVOIE	THIRIAT Jean-Claude	VINCENT Gérard	BOLKOV 208 100 CV
17	B N Z K	DOUBS	AZAM Jean-Claude	PLATON Gérard	SIPA GY 30 90 CV
18	B J P X	CENTRE ALSACE	SATURINI Marie-Cécile	GIRARDOT Didier	JODEL D 120 90 CV
19	P I N S	VALENCE	DUCOIN Jacqueline	THIRLINGIS Gérard	—
20	B I M O	LIMOUSIN	THETY Georges	BONNEFOY Georges	JODEL D 119 90 CV
21	B J V G	COTE-D'AMOUR	CORBILLE Philippe	ABBE Legros	EMERAUDE CP 301 90 CV
22	B O T O	RHONE ET SUD-EST	CHAT Patrice	ORPHELIN Yves	—
23	B V B	RHONE ET SUD-EST	DALPHINET Gilles	BEAUDOUIN Yvonne	M.S. 892 150 CV
24	B N B T	ORLEANS	BEAUCLAIR Patrick	GAILLY Jacques	—
25	P L S J	AIR NEUILLY PONTOISE	AUBRY Fernand	BERTRAND Pierre	—
26	B J M Y	ENGHIEN MOISSELLES	CELI Christian	TEXIER Serge	—
27	B M J M	PIERRE TREBOD	COURTES Jean-Pierre	GURGUI André	—
28	B P C ✓	AILES TOURANGELLES	MOROZEAU Roland	VOUAILLE Jean-Marc	JODEL 1.050 100 CV
29	B M G Y	JEAN MARIDOR	MEDRINAL Patrick	FISCHER Pierre <i>BOUATTE Michel</i>	—
30	B L Z N	UNION AERIENNE ESCAUT	DESCAMPS Patrick	ZOWEZAK Jacques	—
31	B K I J	JURA	AGONIT Jean-Paul	RIOTTE Christiane	—
32	B I O X	HTE-MOSELLE PONT-ST-VINCENT	FLORENTIN Gérard	FAVRE Roger	—
33	B O K P	ROANNE	HIMBERT Christian	REYMOND Jacques	—
34	B O K Y	ST-ETIENNE	TRENTE Antoine	REYMOND Jacques <i>MAUVOIS Roger</i>	—
35	B O Z G	SUD-OUEST SAUCATS	LAUMOND Patrick	HOUART Loic	—
36	B I K A	PONS	MALTERRE Alain	DARRENOUGNE Claude	—
37	B O C H	BERGERAC	COURTE Yvon	BARRISSAUD Jacques	—
38	B P O K	GATINAIS	LANIECE Philippe	MUTTE René	—
39	B P K M	CA. BEGLAIS	PANDO Gérard	WATRIGANT Jean-Loup	DR 221 100 CV
40	B P O F	VILLENEUVE-SUR-LOT	BEGIN Joel	LAYRISSE Patrick	—
41	B P C O	AUDE	HERNANDO François	ROGER Denis	—
42	B P K Y	COTE-D'OR	EVARD Michel	NIEL Jacques	DR 315 115 CV
43	B R O H	ALBERT MOREAU	MARY Michel	MACQUIN Hubert	—
44	B P R F	CAUCHOIS	LAURAS François	LAURAS Claire	—
45	B P R O	ANNEMASSE	ROCH Michel	LEVETTO Roger	—
46	B P O X	AILES DU MAINE	FORT Patrick	VILAIRE Jean	DR 340 140 CV
47	B K I I	U.T.A.	DENJEAN Guy	RAVEL Michèle	DR 1051 105 CV
48	B L Z O	MAUBEUGE	AUDIN Jean-Claude	GOHIS Jean-François <i>Heuchet Jean</i>	—
49	B M P O	AUBE	PETITJEAN Yves	BRISSON Michel	—
50	B L A V	CANTAL	SOLER Michel	MADEORE André	—
51	B M Z J	AÉROPORT DE PARIS	BOSSUET Jacky	CAIS Michel	DR 250 160 CV
52	B I T K	MACONNAIS	GOURNIET Geneviève	HELLAS Henri	JODEL 1.050 100 CV
53	B O K I	JONZACAIS	VANDELON Dominique <i>Lein Aboute</i>	RAVET Raymond	DR 220 100 CV
54	B R O E	VALLEE DU LOING	LEMATRE Jean-Pierre	LEMATRE René	DR 315 115 CV



LES ORGANISATEURS DU TOUR

COMMISSAIRE GENERAL : M. J.M. VERNHES

ENCADREMENT

M. AVRAM	Commissaires à l'hébergement
M. DESNOES	
M. Cl. LEROY	Régulation des décollages et classements
M. J. VIDAL	
M. G. EVRA	Carburants et matériels
M. Cl. EVRA	
M. MARCHETTI	
M. R. MARSCHALL <i>(Radio)</i>	Officier contrôleur Principal de la Navigation aérienne. Circulation aérienne et régulation des arrivées
M. G. FORET	Electricien de la Sécurité aérienne. Technicien Radio
M. J. BLANCHET	Ingénieur de la Météorologie
M. Ch. CHAKI	Presse et Propagande
M. Cl. COUBAUD	

Avec le concours de la Radio-Télévision Nationale

LES BIENFAITEURS DU TOUR

Le Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes est organisé par une Commission qui fonctionne au sein de la Fédération Française de Vol à Moteur — Tous les membres de cette Commission sont bénévoles.

Les droits d'engagement demandés aux Equipages ne représentent qu'une faible partie des frais de l'organisation, qui doit assurer le déplacement de 50 appareils sur 3.000 km et l'hébergement pendant 9 jours, de 115 personnes environ.

Les Organisateurs sont donc obligés de solliciter l'appui financier et matériel de tous ceux qui sont susceptibles de le leur accorder :

— Le Service de la Formation Aéronautique (S.F.A.), Organisme de tutelle pour l'Aviation Légère, notre Bienfaiteur permanent.

Le Secrétaire d'Etat à la Jeunesse et aux Sports qui a su comprendre toute la valeur humaine et technique qu'une épreuve comme le Tour de France aérien peut avoir pour des jeunes.

— La Fédération Nationale de Vol à Moteur et les Unions Régionales.

— Les Aéro-Clubs et les Collectivités locales qui, à grands frais, acceptent de recevoir le Tour.

— Les Annonceurs fidèles qui nous versent de substantielles subventions.

Cet appui massif est un grand réconfort pour la Fédération, qui tire une légitime fierté de la réussite annuelle de sa plus belle manifestation de propagande pour l'Aviation Légère et le développement de l'esprit aéronautique au sein des Aéro-Clubs.

A tous un grand merci.

VOUS PARTEZ EN VOYAGE ! N'AVEZ-VOUS RIEN OUBLIÉ ?

- Nous vous proposons :
- Toute la documentation française et étrangère.
- Des cartes couvrant tous les pays d'Europe et d'Afrique à toutes les échelles.
- Des règles, rapporteurs, computeurs, planchettes, etc., de tous types.
- Récepteurs VHF, disques, cassettes...
- Bliousons - Combinaisons - Bottes - Casques et Chemises.
- Equipement complet pour parachutistes.
- Equipement de survie pour tous survols (mer et désert).

CATALOGUE SUR DEMANDE :

Aéro-Shopping

Société à Responsabilité Limitée au Capital de 50.000 Francs

Boîte Postale 108 Paris 17^e

2, Rue Meissonier — PARIS-XVII^e — Tél. : 924-81-47

Magasins ouverts du lundi au samedi à 12 h 30, de 9 h à 19 h 30 sans interruption