

Accident d'avion à Gimel

# Derrière le crash, l'incroyable destin d'un globe-trotter

Pilote chevronné, l'homme qui a trouvé la mort fin octobre au pied du Jura a mis fin à ses

jours dans les champs de son enfance. Cet octogénaire avait vaincu le coronavirus la veille.

Cédric Jotterand

«Merci pour la belle vie que vous m'avez donnée.» Posé sur le siège de la 2 CV garée sur l'aérodrome de Prangins ce matin du samedi 24 octobre, le billet écrit à la main marque le dernier chapitre de la vie de Claude Reymond, 89 ans, «victime» du crash de son avion qui ne lui a laissé aucune chance entre la jolie forêt de La Pra et le petit village du pied du Jura juché sur les hauteurs d'Aubonne.



Rallye, voile, aviation, la vitesse était sa passion. DR

Classé dans la rubrique des faits divers, l'accident n'occupe que quelques lignes dans les journaux du lundi, parfois accompagnées d'une photo illustrant la violence du choc, le reste étant du ressort des investigations du Service suisse d'enquête de sécurité. Nous avons pourtant voulu aller plus loin que le communiqué habituel de la police, essayer de remonter le fil en contactant les témoins de cette fin tragique. Pour découvrir une histoire hors du commun, celle d'un homme fou d'aviation qui venait de sortir vainqueur, la veille, du Covid-19. «Je suis allé le chercher à l'hôpital le vendredi et tout semblait aller dans le bon sens, même si c'est la première fois qu'on l'a vu prendre un petit coup au moral alors qu'il ne lui était jamais rien arrivé de sérieux jusqu'ici», se remémore Serge, son fils, avec qui il partageait la passion du pilotage.



Il volait sur un hydravion au Canada. DR

Ainsi, quand le SMS annonçant le crash du Jodel DR 250 s'affiche sur les smartphones des quatre autres amis «qui volent» le monomoteur, aucun ne pense qu'il peut s'agir du quasi nonagénaire encore alité aux HUG vingt-quatre heures plus tôt! «C'est en lisant le nom de Gimel que tout le monde s'est rendu à l'évidence. Le hasard n'était plus permis...»



Au Chili, lors de sa traversée de l'Amérique en 2005. DR

Le fils du syndic

En effet, s'il a fait carrière à Genève en créant la société Metro-lab, devenue leader mondial de la fabrication de magnétomètres - un instrument de mesure des champs magnétiques utilisé notamment par le CERN -, le physicien touche-à-tout est d'abord un enfant du village vaudois. Fils du syndic de l'époque, un paysan respecté qui était surnommé, paraît-il, l'«Empereur». «Ses origines comptaient énormément pour lui et, même si l'on ne s'y rendait plus depuis la vente du domaine, il continuait à passer au-dessus de la maison quand il rentrait sur Prangins ou Genève», glisse joliment Anne, sa fille, établie dans la Cité de Calvin, qui se souvient avec bonheur des vacances à la ferme. «Si le timing nous a surpris, le fait qu'il choisisse Gimel est dans la logique des choses. Il nous disait tout le temps qu'il avait fait ce qu'il voulait de sa vie et qu'il était hors de question qu'il soit un jour une charge pour ses proches. Nous comprenons son geste et l'acceptons, mais il a sans doute agi dans la précipitation de cette hospitalisation où il a côtoyé des malades confrontés à des situations extrêmes.»

«C'est en lisant le nom de Gimel que tout le monde s'est rendu à l'évidence. Le hasard n'était plus permis...»

Serge, fils du pilote

«Il a fait plusieurs fois le tour du monde, a eu une vie incroyablement remplie.»

Anne, sa fille

Si Claude Reymond a donc mis fin à ses jours, on le saisit désormais, sa vie ne peut cependant pas se résumer à ce dernier acte et à un communiqué de la gendarmerie. «Car on ne parle pas d'une personne déprimée dont on redoute un geste désespéré, anticipe Anne.

d'adresse au gré de cette saison: Santiago, Montréal, un petit saut au Brésil, il n'arrêtait jamais, précise Serge. On ne peut pas dire qu'il avait fait fortune, mais en revend son entreprise aux employés, il s'était assuré de quoi vivre sa retraite exactement comme il l'avait souhaité.»

Homme de rencontres

Et Claude Reymond d'enchaîner les aventures au fil des années, comme la traversée de l'Atlantique entre la Suisse et le Canada pour fêter ses 70 ans, déjà à bord du petit avion blanc et rouge, muni d'un réservoir bricolé par ses soins pour prolonger le temps de vol. «Ces périodes impliquent des escales et il faisait de nouvelles rencontres un peu partout. C'était devenu son moyen de transport et, à chaque fois qu'on partait, il fallait se poser à droite, à gauche pour aller rendre visite à l'un de ses potes d'aviation», sourient ses deux enfants, le troisième, Piotr, étant en train de passer son brevet d'instructeur au Canada.

Boulimique d'aventures, de grands espaces et de déserts, Claude Reymond ne sent pas les limites de l'âge et, tout en gardant le rendez-vous des amis à l'aérodrome de Prangins, il multiplie les projets improbables. Comme en 2005 quand il se met en tête de rallier le cap Horn depuis Montréal à bord d'un petit Cessna, avec des escales comme autant de



Aventurier  
Enfant de Gimel, Claude Reymond a mené une belle carrière de physicien et de pilote amateur. DR

cartes postales: les Bahamas, Saint-Domingue, Saint-Barthélemy ou Rio de Janeiro.

Cinq mille heures de vol

Avec à la clé des visites, mais aussi des tempêtes, des ouragans, une panne sèche dans le désert, mais jamais la peur. «C'est nous qui étions inquiets de temps en

temps, car pour lui tout allait de soi dès l'instant où l'on maîtrisait les éléments, dit Serge. Mais c'était un amateur qui avait quasiment l'expérience et les heures de vol - plus de 5000 au compteur - d'un professionnel.»

Claude Reymond pouvait compter sur une bonne étoile aussi, comme lors de cette collision en

plein vol aux commandes d'un planeur dans le ciel de Montricher. «Il a réussi à se poser on ne sait pas comment et ne s'est réveillé que sur son lit d'hôpital», glisse Anne, qui se souvient aussi des «vacances où l'on bourrait la cabine avec nos sacs et les tentes pour aller faire du camping en Sardaigne. Car c'était avant tout un bon vivant, qui s'in-

téressait aux gens et chérissait sa famille et ses amis. Il était ouvert et généreux, pas très bon en business mais un humaniste capable d'avoir des positions toujours tranchées à gauche tout en ayant fait officier à l'armée.»

Malgré ses 89 ans, un âge que beaucoup estimeront trop avancé pour prendre place derrière un

manche à balai, Claude Reymond avait encore plusieurs cartes étalées sur la table de la cuisine, celle de l'Afrique notamment, qu'il rêvait d'affronter. L'histoire s'est arrêtée à Gimel aux lieux de ce matin d'octobre. Lui qui se disait volontiers paysan dans la Genève internationale a rejoint les terres qui ont bercé son enfance.

## En une fraction de seconde, il a perdu son ami et l'avion de son cœur

● Un hangar, des vignes, la maison et un petit avion qui passe dans le ciel bleu juste au-dessus du Léman. Depuis la fenêtre de sa cuisine, à Grens, Pierre Miaz - copropriétaire du monomoteur - devine l'aérodrome de Prangins au bout de cet horizon idyllique. Pour cet agriculteur-vigneron «fou d'avion depuis gamini» et qui a déjà connu son lot d'épreuves, l'accident du 24 octobre est le coup de grâce qu'il n'a pas vu venir. «J'ai passé ma licence il y a cinquante ans et mon envie de voler s'est éteinte ce jour-là. Je n'imaginai pas une seule seconde perdre mon ami et découvrir mon avion en miettes au même moment: c'est un double deuil.»



Pierre Miaz était copropriétaire de l'avion du crash. FLORIAN CELLA

crash des années de souvenirs heureux, des amitiés fortes nées autour de ce mythe que «Jodel DR 250», dont les connaisseurs parlent comme d'une belle femme. «J'allais presque tous les

jours au hangar, j'en connaissais les moindres centimètres et j'avais d'ailleurs prévu d'aller voler ce samedi matin-là. Ça reste encore impossible à croire avec si peu de recul.»

jeunes plus tard. Nous avions formé une amicale afin de parcourir tous les rassemblements d'avions du même type, si possible avec de beaux paysages et des bonnes tables. C'était mon plus grand plaisir dans la vie et je dois y renoncer.»

«Une question de niaque» Quant à «l'âge du capitaine», le septuagénaire pense surtout qu'il s'agit avant tout «d'une question de niaque! Nous sommes soumis à des tests, aux examens médicaux, mais il faut quand même faire attention. J'ai embarqué plus de 750 passagers et je me rendais bien compte ces dernières années que certaines personnes devenaient réticentes au fait de voler avec un pilote qui prenait de l'âge. Je peux le comprendre.» C.JOT.

### Peut-on voler jusqu'à 100 ans?

Avoir un avion en main à 89 ans, est-ce vraiment raisonnable? La question peut naturellement se poser, même si toutes les personnes qui le connaissent relèvent que Claude Reymond était un «virtuose», avec une expérience que peu d'amateurs possèdent. En fait rien ne s'y oppose à condition de rester dans les clous. «Le pilote est bien sûr un élément clé dans l'aviation, et celui-ci doit périodiquement maintenir à jour ses compétences, en plus de se soumettre à des examens médicaux», explique Antonello Laveglia, porte-parole à l'Office fédéral de l'aviation civile. Concrètement, les pilotes doivent effectuer au moins douze heures d'entraînement de vol chaque année et passer un «vol de contrôle» supervisé par un instructeur. Du point de vue médical, ils sont soumis à un examen périodique auprès d'un médecin-conseil. «La fréquence devient annuelle pour les pilotes privés de plus de 50 ans, assure le porte-parole. En plus de l'état général, ces examens permettent de tester les capacités sensorielles, cognitives et de réaction, lesquelles sont essentielles pour le pilotage.»

### Premiers secours

## «Je l'ai vu piquer du nez, fait le 117 et puis j'ai foncé!»

Le crash du Jodel va sans doute marquer à vie les trois habitants de Gimel qui, chacun de leur côté, ont assisté à l'accident, qui s'est littéralement produit sous leurs yeux. «Il était 10h09 et j'ai vu l'avion piquer du nez à 90 degrés juste en face de moi. Je n'ai pas réfléchi, j'ai appelé le 117 et j'ai foncé», détaille Pierre-Yves Correvon, figure du village, qui retrouve sur place deux amis très actifs au sein des pompiers, dont - ça ne s'invente pas - le commandant du corps local. «L'un d'eux parquait ses chèvres, l'autre était autour de sa ferme, ils ont eu le même réflexe.» Là, les trois hommes saisisent d'emblée que l'issue est fatale. «On a fait le tour de l'avion, on a sécurisé l'endroit et je suis allé fermer le petit chemin d'accès avant de laisser les professionnels entrer en scène.» Les ambulances, les patrouilles de la gendarmerie et les pompiers de Morges, l'important déploiement se met en place avec une redoutable efficacité, même si une intervention pareille n'a rien de banal. «Ce sont des images très dures à digérer et je les ai encore en tête. A ce titre, je veux souligner l'attitude du responsable morgien, qui a d'emblée mis ses gars en cercle en disant à ceux qui ne se sentaient pas prêts de faire un pas de retrait, sans aucun jugement. J'ai apprécié.»

une collaboration avec le CHUV, mais nous avons rapidement compris qu'il nous fallait un dispositif d'urgence plus réactif face aux sinistres. Ainsi, l'Établissement cantonal d'assurances contribue au financement d'une structure gérée par les sapeurs-pompiers de Lausanne, avec une psychologue qui encadre des secouristes chevronnés. C'est ensuite eux qui gardent le contact régulier avec ceux qui le désirent.»

### «Pas de honte à renoncer»

Présentés dans les films comme des «sauveurs à toute épreuve», les volontaires vaudois - rappelons-le - agissent dans leur majorité comme bénévoles en marge de leur travail. «C'est une grande préoccupation pour nous, car personne n'est formé aux visions insupportables, assure l'inspecteur.

«C'est d'autant plus important d'en parler que tous les lieux où on devrait en causer sont fermés.»

Pierre-Yves Correvon, premier intervenant

### Suivi psychologique renforcé

Si Pierre-Yves Correvon a derrière lui une solide expérience et quelques moments rudes, ça ne l'empêche pas d'avoir des émotions, comme les autres pompiers parfois confrontés à des scènes d'horreur. «J'ai reçu très rapidement un coup de téléphone de la cellule psychologique, et ça me semble important de parler librement pour celui qui le souhaite.» Ce débriefing, comme on l'appelle, est une systématique depuis une quinzaine d'années, explique l'inspecteur cantonal ECA François Iff. «Au départ, nous avions

Nous sensibilisons les commandants en demandant à chaque fois de préserver nos gens. À Gimel, ma première démarche a été de contacter le chef d'intervention pour insister sur ce principe.» Cette semaine, Pierre-Yves Correvon a encore reçu un appel de la cellule et d'autres sont prévus jusqu'à Noël. «C'est d'autant plus important en ce moment, car nous n'avons aucun autre lieu pour en discuter, vu que les rencontres sont interdites et les restaurants fermés.» C.JOT.



L'avion s'est écrasé dans un champ de Gimel, près de la forêt de La Pra. DR



Les pompiers œuvrant sur un tel choc sont suivi psychologiquement. DR

