



# découvrir l'Europe centrale

Patrick Müller, le directeur des vols du Rallye Aero-France, raconte le dernier voyage organisé par l'association, direction cette fois l'Europe centrale. 14 avions et leurs équipages se retrouvent au départ de Strasbourg-Neuhof pour une dizaine de jours alliant vol et tourisme sur les traces de l'empire austro-hongrois.



PAR PATRICK MÜLLER, PHOTOS DE L'AUTEUR, PHILIPPE JEANMOUGIN, JOËL MORTREAU ET BERNARD ST ARMAND

**C**haque année, début juin, le Rallye Aéro-France déploie ses ailes sur un trajet choisi 9 mois plus tôt au cours d'un repas entre anciens coéquipiers. Après le Liban, La Libye, La Tunisie, nous souhaitons changer d'horizon. L'Écosse fut proposée ainsi que l'Europe centrale. L'Écosse, en VFR, c'est plus qu'aléatoire avec de fortes probabilités de se retrouver coincé à cause de la météo. Donc, va pour l'Europe centrale ! Je me dis que la possibilité de se retrouver bloqué quelque part est moindre mais qu'il va falloir quand même une bonne part de chance pour mener à bien notre projet.

Photo du haut : l'ensemble des équipages après la journée de baptêmes sur l'aéroport de Vodochody, en République Tchèque.

Les étapes sont arrêtées : rassemblement dans le sud de la France puis Pula, Dubrovnik, Budapest, Brno, Prague, fin du rallye et retour

par l'Alsace. Cela pose un problème d'organisation à Jean-Michel Collineau, le secrétaire et directeur de la logistique. En effet, s'il fallait rester plus de 48 heures en Italie, en cas de panne ou de mauvaise météo, nous tomberions sous le coup de la loi Monti avec une taxe d'atterrissage par avion passant à 1 600 euros ! Je lui propose alors de se mettre en place à Strasbourg Neuhof et de faire le circuit dans l'autre sens : Prague, Brno, Budapest, Dubrovnik, Pula, fin du rallye et retour par Albenga, en Italie. En plus, je connais bien Strasbourg Neuhof pour y avoir fait du vol à voile, du remorquage planeur, du vol moteur et y avoir été instructeur bénévole pendant 6 ans au sein de l'aéroclub d'Alsace. Nous choisissons Prague, sur le terrain de Vodochody LKVO plus exactement, pour faire les baptêmes. En effet, si le but du Rallye est de faire acquérir de l'expérience en voyage aux pilotes privés, il a aussi une vocation humanitaire : faire découvrir à des enfants handicapés leur région vue du ciel au cours d'une étape.



Le Dimanche de Pâques, Claude Lemée, président du rallye, Jean-Michel Collineau, moi-même et mes 2 camarades qui composeront l'équipage du BD, nous retrouverons à Bordeaux afin de décider des routes à suivre. Les étapes seront plus courtes comparées à celles du Liban l'année dernière. 340 Nm pour la plus longue : Budapest - Dubrovnik, 120 Nm pour la plus courte : Prague - Brno. C'est plat sur la majorité du parcours ou peu élevé, intéressant en cas de météo incertaine. Par contre, le trajet Budapest - Dubrovnik nous amènera à survoler des reliefs élevés à partir de Sarajevo et pendant un bon moment (8 500 ft nécessaires pour passer en sécurité). Nous décidons d'un plan B au cas où, en prévoyant une route passant par Zagreb avec escale à Pula pour le carburant puis Dubrovnik. Nous sommes bien documentés avec 8 cartes Jeppesen au 500 000 ainsi que les cartes VAC qui couvrent tout le parcours.

Jean-Michel s'occupe de trouver les contacts ainsi que d'informer les différentes autorités des pays concernés du passage de nos 14 avions - 3 Mooney, 2 Cirrus, 1 DA 40, 4 Cessna, 2 TB10, 1 DR 400, 1 PA-28, venant des régions aquitaine, parisienne, pays de Loire, vauclusienne, lyonnaise, toulousaine - et de mettre en place les vols de découverte pour les enfants handicapés.

**Vendredi. Tous les avions se retrouvent à Strasbourg-Neuhof où un pot de bienvenue est organisé par les occupants de la plateforme** (aéro-club d'Alsace et Denis Beckrich, Polygone 67, vol à voile, para-club) en présence de Madame Annick Neff, l'adjointe au

maire, du personnel de la ville, de Julien Gresser, président du CRA Alsace et représentant du président de la FFA, Jean-Michel Ozoux. Ce rassemblement

est symbolique car Neuhof fut la première escale en 1920 de la ligne Paris - Strasbourg - Prague - Budapest - Bucarest de la franco-roumaine qui sera plus tard Air France. Sur place, je retrouve avec joie mes amis d'antan.

**Samedi. Nous décollons de Strasbourg vers 8 h 30 pour Vodochody (LKVO) : 290 Nm.** Nous passons par Baden-Baden, Karlsruhe, Würzburg. La météo nous oblige à voler entre 2000 et 2500 ft après Karlsruhe et jusqu'à Würzburg. Ensuite, plus de soucis. Pour des raisons de trafic à Baden-Baden, les derniers avions de la caravane ont été mis en attente et pris en compte par la tour pour transiter. Là, le contrôleur a demandé avec humour et dans un français impeccable quelle était cette invasion ! A l'arrivée à Vodochody, nous sommes honorés par la présence de l'ambassadeur de France, Pierre Levy, présent pendant toute la manifestation. C'est une belle fête qui est mise en place avec expo statique et présentation en vol d'un L39 Albatros comme on n'en voit plus en France. Un petit circuit de 15-20 min a été préparé pour les enfants. Il y a un accompagnateur par avion pour assurer leur sécurité et les rassurer en tchèque ! La noria commence. Je fais 3 tours pour ma part. 13 avions participent à ce geste. Ce seront 40 enfants au total qui auront pu voir leur région d'en haut. Un diplôme est remis à chaque enfant.

Ce fut une bien belle journée. Notre plus belle récompense est la joie des enfants et celle de leurs parents. Green and Gold, le réceptif,



Les avions sur le tarmac de Vodochody où les pilotes embarquent les enfants pour leur faire découvrir leur région vue du ciel.



Joël Mortreau posant à côté de Napoléon au restaurant Austerlitz.





Survol du Danube pour quelques chanceux. À gauche : vers le Mont Gellert. À droite : Pest sur la rive droite, Buda à gauche et au centre, l'île Marguerite.



s'était occupé de toutes les autorisations nécessaires pour permettre cette journée. L'Aviation Civile tchèque n'est pas en reste, elle nous a facilité nos vols (arrivée, départ, survol du pays). A Vodochody, la gestion du parking avec leur personnel a permis une circulation ordonnée de la noria. Nous sommes ensuite conduits à l'hôtel. A 19h00 nous prenons un bateau où nous dîners pendant que celui-ci descendra et remontera la Vltava, nous donnant un aperçu de la ville que nous visiterons le lendemain.

Dimanche. La visite commence par un tour de la ville en tramway d'époque, sorti pour l'occasion. Nous passons la journée à arpenter les sites, les monuments, la cathédrale St-Guy, le pont Charles, la vieille ville pour finir par un dîner avec musique et danses folkloriques. Nous y découvrons le cymbalum, un instrument à cordes frappées typiquement slave. Pendant la journée, nous visitons l'Ambassade de France en compagnie de son ambassadeur.

**Lundi. Vodochody (LKVO) - Brno (LKTB) :**

**120 Nm.** Le contrôleur nous propose la piste qui nous fait partir directement au cap. L'étape n'est pas longue, la météo est correcte, pas du grand beau temps mais de quoi arriver à bon port. Heureusement car en début d'après-midi, il se met à pleuvoir. Et c'est sous la pluie que nous visitons le château de Slavkov, où Napoléon proclama la victoire de la bataille D'Austerlitz, et le mémorial de la bataille construit au début du XX<sup>e</sup> siècle.

**Mardi. Brno (LKTB) - Budaörs (LHBS), près de Budapest: 150 Nm.**

Nous nous réveillons au bruit de la pluie. Au moment de prendre le bus qui nous emmène à l'aéroport, je vois un paquet de monde la tête rivetée sur leur iPad, iPhone et autre merveille électronique.

Chacun a sa conclusion. Je vois les mines interrogatives. Nous allons quand même à l'aéroport où je consulte le prévisionniste. La protection fournie laisse entrevoir un espoir. On attend les derniers METAR sur le parcours. Ça passe « scattered », nous allons passer en traîne. Juste un point délicat en discutant avec le prévi : des collines appelées « petites Carpates » où cela risque d'être accroché. Le mieux est de prendre une route un peu plus au sud que prévu. Les consignes sont données. La mort dans l'âme, je demande de rejoindre directement sur Budaörs au lieu de suivre le Danube à 1000 ft sol, de traverser Budapest et de rejoindre le terrain comme cela nous l'avait été accordé par les autorités hongroises. Ne sachant pas exactement ce que nous allons trouver comme météo sur le Danube, je ne préfère pas faire courir de risque.

Un grain arrive sur le terrain. Je décolle sous la pluie mais on voit bien. La tour passe 30 kt en rafale. Ceux derrière moi attendent que le grain passe. Finalement, la visibilité devient excellente, le ciel se dégage et le vol se fait sans problème ; « les petites Carpates » ne nous causent pas de soucis. Lors du survol de la Slovaquie, j'entends le contrôleur livrer quelques anecdotes en français irréprochable à l'un de nos avions et donner les instructions en anglais. Nous avons à tout moment eu un service excellent de sa part. Arrivée au Danube, il fait beau avec du vent : nous aurions pu faire la traversée de Budapest.

Nous nous posons sur ce beau terrain en herbe (970 m de piste). Les avions sont rentrés dans le hangar. Jean-Michel Collineau est l'avant-dernier de la caravane avec son PA-28. Arrivé sur le Danube, il demande l'autorisation de poursuivre suivant le plan de vol initial et se la voit accordée. Le dernier avion lui emboîte le pas. Ils seront deux



L'équipage du PA-28 : Didier Cariou, Joël Mortreau, Philippe Jeanmougin et Jean-Michel Collineau.

Ci-contre : Le Parlement hongrois.



Finale à Dubrovnik.



Les bouches de Tokor, au Monténégro.



Le trajet côtier entre Dubrovnik et Pula.

à avoir pu jouir de ce passage peu commun. Allez demander une autorisation de survoler La Seine à 1000 ft sol en vue de traverser Paris et vous verrez le résultat ! Nous visitons la ville. Nous avons un beau panorama de ses habitations et du Danube. Le soleil brille mais on supporte une petite laine.

Mercredi. Il n'y a pas de vol aujourd'hui. Nous partons visiter le château de Gödöllő où François-Joseph 1<sup>er</sup> et Elizabeth de Wittelsbach, dite Sissi, séjournèrent. Puis nous partons dans les rues de la ville qui regorge de richesses. Il fait beau, c'est d'autant plus agréable. Le soir, dîner sur le Danube. Magnifique tout simplement.

**Jeudi. Budaörs (LHBS) - Dubrovnik (LDDU) :**

**330 Nm,** le trajet qui me causait le plus de soucis. Et bien nous avons eu une chance insolente : il fait grand beau. Nous décollons de Budaörs avec sa tour qui est un vestige du communisme. Nous longeons le Danube à 2000 ft QNH jusqu'à la frontière. Deux avions ont demandé à faire un crochet pour survoler le lac Balaton. Cela leur a été accordé sans aucun problème par le contrôle. À la frontière, nous montons de manière à être à 8500 ft ou plus haut à Sarajevo. J'ai une pensée pour les heures sombres qu'a connues cette ville et aux aviateurs qui amenaient du fret à cette époque. Les avions se posaient dans un sens et décollaient dans l'autre à cause du relief sous la surveillance étroite des soldats serbes depuis les hauteurs.

La convection a commencé. Nous sommes au ras des cumulus. Nous remarquons qu'effectivement il a du relief et que ce qu'il y a sous nos ailes est peu engageant. Après un peu d'attente à Dubrovnik – cause charters, nous nous posons sans encombre. Là, c'est une toute autre ambiance que nous rencontrons : le soleil,

la mer, on se croirait en vacances. Nous déjeunons sur le port de Dubrovnik. Quel contraste avec ce que nous avons vécu auparavant : la beauté de villes comme Prague et Budapest puis celle d'une région balnéaire. Vendredi. Nous passons la journée dans le Monténégro visiter les bouches de Kotor. C'est un ancien fjord. Etonnant à cette latitude mais le paysage est fabuleux avec la température en plus !

**Samedi. Dubrovnik (LDDU) - Pula (LDPL) :**

**240 Nm.** Nous remontons toute l'Adriatique par le cheminement ADRIA 1 à 2000 ft mer, ce qui nous fait survoler des centaines d'îles. Un très beau trajet côtier.

Dimanche. La fin du rallye. La plupart des avions vont se poser à Albenga (LIMG) en Italie, histoire de dédouaner, faire le plein (3,49 euros le litre de 100LL !) et manger italien avant de rejoindre la France. La traversée de l'Italie se fait sous un beau soleil avec, pour certains, le survol de Venise négocié à 3000 pieds. Malgré une météo incertaine sur la France, tout le monde arrive à bon port, pour quelques-uns en plusieurs étapes.

Ce fut un bien beau voyage. 7 pays traversés, contrastant les uns avec les autres : par leur relief d'une part : vallonnés, plats, ou montagneux, par leur organisation d'autre part. Mais un point commun, la facilité avec laquelle le contrôle nous a aidés pendant tout le parcours. Le fait d'avoir prévenu les différentes autorités des mois à l'avance de notre passage a certainement aidé. Le rallye a contribué à apporter un peu de joie aux enfants. J'ai découvert des villes que je voulais visiter depuis longtemps. Une occasion pour revenir plus tard pour un plus long séjour. Il faut cependant rester humble, il n'aurait pas été possible sans l'aide des différentes personnes citées plus haut ni la météo favorable. Merci à tous ! ✈

Rallyeaerofrance.com  
Jean-Michel Collineau :  
0608319787

