



VOYAGER À L'ÉTRANGER

**ORGANISATEUR
DE RALLYES**
**Jean-Michel
Collineau**

Son parcours

Jean-Michel Collineau pilote depuis plus de cinquante ans. Il a débuté par du vol à voile à Brazzaville, au Congo, lors de son service militaire. En 1973, il passe son pilote privé en France. Depuis, il s'est toujours investi dans l'aéronautique. Il devient président d'aéro-club, crée un aérodrome mais surtout, il adhère en 1995 au Rallye Aéro France (RAF). Dix ans après, il reprend les rênes de l'association.

Est-ce qu'on peut voyager partout ?

Oui, dès lors que nous acceptons de nous conformer aux exigences du pays. Grâce à ce principe, j'ai pu emmener les pilotes du RAF en Israël, au Liban, en Libye, en Tunisie, au Maroc, au Sénégal, au centre de l'Europe, etc. Il y a un « mais » : étant souverain, cela n'empêche pas certains pays de vous barrer le chemin, il faut l'accepter. Et il faut avouer que, malheureusement, les problèmes politiques et de sécurité rétrécissent de plus en plus la carte des destinations. Ces pays sont connus, rien ne sert de prendre des risques inutiles. Le Rallye est neutre, notre but est d'amener le pilote à sortir du tour de piste, tout en bénéficiant d'un encadrement technique. Lorsque je prépare l'itinéraire avec mon directeur des vols, c'est un des points discutés : notre destination est-elle sûre et dans quelle mesure ? Ensuite, plusieurs facteurs entrent en compte : la disponibilité du carburant sur place. Hélas, tous les moteurs ne tournent pas au Jet-A1, beaucoup plus disponible, notamment en Afrique. Je m'arrange avec les pétroliers pour bloquer une certaine quantité d'Avgas longtemps à l'avance ou je la commande en fûts de 200 litres. Ce point aide à choisir les aéroports sur la route. Nous faisons aussi en fonction de la météorologie moyenne à cette période, de la topographie, par exemple, le survol des Balkans : il fallait être à 6 000 ft minimum, nous sommes parfois montés jusqu'à 8 000 ft ! Et tenir compte du pilote le moins expérimenté dans le groupe, façon de parler !

Faut-il déjà être expérimenté pour voyager ?

L'entraînement compte pour beaucoup, c'est d'autant plus vrai si vous partez seul, mais je dirais que le plus important est l'envie d'acquiescer de l'expérience. C'est aussi l'avantage du groupe : nous partons encadrés... Récemment, j'ai accepté un jeune pilote de 30 ans avec 85 heures. Il est ressorti de son premier grand voyage avec plus d'une centaine d'hv. En fait, un pilote fraîchement sorti du PPL est parfois moins dangereux qu'un pilote avec 300/400 heures de vol qui a eu le temps d'oublier les bases et prend moins le temps de faire les choses ! De toute façon, nous le voyons, les pilotes s'éliminent d'eux-mêmes. Partir loin pour la première fois peut faire peur : certains ne franchiront jamais le pas. Après, il y a ceux qui ont la volonté mais sont réellement inquiets, trop parfois. Il faut faire attention car cela peut être un facteur de risque pour le groupe.

Peut-on partir avec n'importe quel avion ?

J'exige un range minimum de 400 Nm. Nous ne pouvons pas nous poser tous les kilomètres pour faire le plein, c'est aussi un gage de sécurité si nous devons nous dérouter. Il est important que les pilotes connaissent leur avion. Une évidence me direz-vous et pourtant... D'après mon expérience, 90 % d'entre eux ne connaissent pas la consommation de leur appareil, voire même la contenance exacte de leurs réservoirs (50 %). C'est un facteur accidentogène. Un mauvais calcul et l'avion tombe en panne sèche au-dessus de régions inhospitalières !

**NOTRE BUT EST DE FAIRE DU
TOURISME AÉRONAUTIQUE,
PAS DE VOLER
TRANQUILLEMENT
AU-DESSUS DE LA COUCHE !**

QUELQUES CONSEILS

- **Prendre connaissance des AII.** Grâce à Internet, il est possible d'obtenir un maximum d'informations en amont : réglementation, handling, taxes, carburant et son prix.
- **Prendre de préférence les terrains avec piste en dur.** Dans certains pays, les pistes en herbe ne sont pas adaptées à nos avions. Et puis, votre avion risque moins sur un terrain sécurisé, vous aurez également à disposition la météo, plan de vol, etc.
- **Disposer des cartes papier adéquates et à jour des régions survolées.** carte au 1/500 000° obligatoire sur certains pays (Grèce).
- **Avoir la météo, NOTAM, cartes à bord de l'avion.**
- **Etre capable de copier les clearances VFR comme si vous partiez en IFR.** Sur certains aéroports, la TWR ne fait pas la différence entre les régimes.
- **Ne pas commettre d'erreur dans la transmission des renseignements concernant votre avion.** La MTOW déclarée plus basse que la fiche de pesée pour économiser quelques centaines d'euros peut vous coûter un départ retardé et plus...
- **Avoir tous les documents avion et personnels à jour.** Le passeport est recommandé.
- **Déclarer qui est pilote, copilote, passager.**
- **Avoir badges (cartes AOPA, FFA) et gilets fluo.** les amendes peuvent être élevées.
- **Sortir de la zone « aviation générale » avec tous les documents avion et pilote pour au moins un membre de l'équipage pour éviter des discussions interminables.**