



Une vie de voyages et de globe-flyer

Jean-Michel Collineau organise dans le cadre du Rallye Aéro France de grandes navigations depuis 30 ans. Il nous fait part de son expérience qui met également en exergue l'évolution de notre aviation générale.

L'île de Vulcano est située au nord de la Sicile, dans les îles Éoliennes dont elle est l'île la plus méridionale. Mesurant 21,2 km² de superficie, elle constitue le sommet émergé d'un volcan qui culmine à 500 m d'altitude et repose sur des fonds marins de plus de 1 000 m..

À nos débuts, nous sommes allés en Espagne et au Portugal, puis au Maroc jusqu'au Sénégal. En 2006, j'ai repris la direction du Rallye et orienté nos voyages dans le bassin méditerranéen, la Libye, la Tunisie, l'Égypte, Israël, le Liban, la Turquie et la Géorgie, avec le Caucase, puis les pays nordiques et la Russie jusqu'en Sibérie. À partir de 2022, nous avons recentré nos navigations sur l'Europe de l'Ouest et Sud, car beaucoup de pays – dont plusieurs visités – sont aujourd'hui fermés pour des raisons géopolitiques, mais on trouve toujours quelque chose à découvrir.

La préparation est longue : environ dix mois sont nécessaires pour préparer un trip de 2500 à 3000 Nm, notamment parce que l'aviation a évolué. Si le matériel reste le même, le trafic s'est développé, et si, en France, on tente de le réduire, à l'étranger, on le développe. Certains aéroports militaires sont transformés en aéroports civils, de petits aérodromes sont ouverts à la CAP, tous cherchent à faire venir le tourisme. En revanche, l'Avgas devient difficile à trouver.

Concernant les taxes, pas un aérodrome ou aéroport n'affiche les mêmes prix ; à part la Turquie qui a mis en place un tarif unique – raisonnable – selon le classement du terrain et les services demandés. Mais en France aussi, pour un stop fuel, vous pouvez avoir une facture de 150 € pour frais de parking, plus un contrôle des documents... Hors de nos frontières, nous sommes rarement contrôlés, notamment parce que tous les documents – avion et pilote – sont

transmis lors des demandes de PPR (Prior Permission Required). Les ULM, trois-axes avec une vitesse de 110 kt minimum dans le cadre du RAF, sont autorisés. Un de nos membres, propriétaire d'un VL3, s'est par exemple posé à Saint-Petersbourg.

Les cartes papiers sont obligatoires à bord. Partir avec un seul GPS, c'est de la folie, car il peut toujours y avoir une rupture de la réception. Que faire alors en arrivant à Amsterdam ? Craiova (Roumanie) ? Dans le Caucase ? Avec le papier, vous avez un bon aperçu du relief, et si le GPS est une aide, surtout dans les cheminements, il faut bien se méfier des ruptures de réception ou des fausses informations



En courte finale sur Kafeliona en Grèce (LGKF)



affichées dans certains pays, c'est du vécu. Les logiciels, applications sont à l'appréciation du pilote, selon ce qu'il juge de sa facilité de manipulation. Une remarque : les GPS embarqués, pas de soucis par forte chaleur, cependant, pour les portables, au-delà d'une température de 28 °C, pour certains, ils s'éteignent par sécurité et toujours au mauvais moment !

En résumé, le voyage, c'est une aventure, qui commence lors de sa préparation. Il faut aussi prévoir une bonne visite dans votre atelier de maintenance avant de partir et d'envisager avec lui la possibilité d'une panne. Il nous est arrivé d'utiliser DHL pour faire venir à Berlin les documents de l'avion et une autorisation pour une intervention mécanique, ce qui devient délicat lorsque la panne arrive un week-end et que votre mécano est indisponible... Les points essentiels : pneus, régulateur, démarreur, batterie, alternateur. Les cales en bois sont obligatoires sur les grands aéroports qui craignent un orage violent projetant votre appareil dans un Airbus au parking. Il est également conseillé de réaliser un vol la veille du départ. Enfin, si le parcours est long, vivre sur sa valise 48 h 00 avant le jour J, permet de ne pas décoller sans son passeport ou sa carte de crédit ! ✈

Venise et sa célèbre piste du Lido.

Jean-Michel Collineau, organisateur du Rallye Aéro France

J'ai appris à piloter en 1962 dans la section vol à voile de l'aéroclub de Brazzaville, au Congo, durant ma période de service militaire; il y avait une section militaire de la BA 170 rattachée au club. À mon retour en France, je me suis inscrit au vol moteur de l'aéroclub d'Ancenis, en Loire-Atlantique, que j'ai présidé par la suite durant plusieurs années. Je suis passionné par le voyage: découvrir la terre du ciel, c'est magique. En 1995, j'ai rejoint Max Ozenne qui a eu l'idée de créer le Rallye Aéro France. À l'époque, le GPS n'existait pas dans les avions; il a commencé à se démocratiser dans les années 2000. Préparer un voyage avec les cartes américaines, ce n'était pas une partie de plaisir... La « critique » avait donné à l'époque à l'association une espérance de vie de 3 ans, aujourd'hui, nous organisons la 32^e édition du RAF.



kazan iekat, affluent de la Volga.

