

CARNET DE VOL

ISTANBUL ET LES ILES GRECQUES

La Turquie : un territoire difficile, voire impossible à visiter en avion léger, comme certains lecteurs nous l'ont rapporté ? Faux. Christophe Mathy et Dominique Blain ont sauté l'obstacle et nous livrent la méthode.

PAR CHRISTOPHE MATHY, PHOTOGRAPHIES DE L'AUTEUR ET DOMINIQUE BLAIN

En envisageant une destination pour une balade au printemps je me suis rappelé que cela faisait longtemps que je me disais qu'Istanbul était une destination à envisager. L'attrait de l'ancienne Constantinople à la charnière de l'Europe et de l'Asie où je n'avais jamais mis les pieds combiné avec les discussions de pilotes relatant la Turquie comme inaccessible ont aiguisé mon intérêt pour cette destination. Il fallait trouver un chemin sympa pour y aller et de préférence un chemin différent pour en revenir. L'idée de visiter les îles grecques a germé dans mon esprit il y a près de dix ans déjà, jeune breveté avec une cinquantaine d'heures de vol je m'étais contenté d'acheter la carte ONC G3 et

d'imaginer les vols vers ces lieux éloignés. La difficulté de trouver de l'AVGAS étant souvent une barrière aux voyages vers ces régions, notre Cessna 182 équipé du moteur SMA s'est naturellement imposé pour cette bonne petite balade à la frontière de l'Asie.

Lors des préparatifs, la lecture de l'AIP permet de découvrir une méthode infallible pour pénétrer en Turquie. La description peu flatteuse de l'aviation générale en Turquie m'a fait me pencher sur l'AIP assez rapidement afin de prévenir tout problème par la suite. Comme toujours en aviation il faut anticiper, que ce soit à court terme lors d'un briefing décollage ou à long terme en prévoyant toutes les options possibles pour les terrains, les routes à suivre, les autorisations à demander. L'intérêt de lire l'AIP n'est pas tant dans son style plutôt rébarbatif mais réellement d'y trouver un sésame pour arriver à voler en Turquie sans trop se donner les bâtons pour se faire battre.

En réalité la clé est ici : page GEN 1.2-5, paragraphe 1.1.9 et précise que les vols privés à bord d'avions jusqu'à 12 sièges peuvent simplement soumettre leur plan de vol 3 heures avant de pénétrer l'espace aérien turc car la Turquie est membre fondateur de l'ECAC depuis 1956. Il suffit donc d'ajouter dans la case 18 du plan de vol « RMK/FLIGHT UNDER ECAC AGREEMENT » pour éviter tout souci. Bien entendu ceci est valable pour un avion immatriculé dans un



pays européen signataire de la convention et de fait exclut les avions « November ». Voler en VFR en Roumanie et en Bulgarie nécessite une autorisation préalable mais en lisant l'AIP on se rend compte que cette autorisation n'est nécessaire que pour des vols en dehors des routes ATS. Nous volerons donc en IFR en suivant les airways. Le seul



L'auteur est avant tout un pilote privé même s'il est également titulaire d'une licence de pilote professionnel, IFR, FI, FE, qualifié montagne roues et skis. Il compte 2000 heures de vol dont plus de 1000 en instruction

et organise chaque année des voyages en avions légers. N'hésitez pas à le contacter par email à l'adresse : christophe.mathy@gmail.com





bémol c'est le niveau minimal au 110 qui ne laisse pas beaucoup de marge et surtout qui risque de s'avérer givrant si nous sommes en IMC.

Parallèlement à ces préparatifs techniques je commence à parler du projet autour de moi. Bon nombre de pilotes sont intéressés mais la période ne leur est pas propice, seul Dominique Blain qui m'a accompa-

gné lors de précédents voyages au Maroc et en Croatie réunit tous les critères : enthousiasme et disponibilité. Nous ne partirons donc qu'à deux et nous pourrions donc emporter tout ce dont nous pourrions avoir besoin sans limitation de masse ou de volume : tente, sacs de couchage, packs d'eau, gâteaux, caméra, appareil photo, PC, imprimante, papier,

Christophe Mathy et Dominique Blain à Santorin. Leur avion est un Cessna 182 équipé du moteur SMA, 4 places classé IFR, équipé d'un GNS 430 et d'un pilote automatique, son autonomie exceptionnelle nous permet de voler durant plus de 10 heures et lui donne une distance franchissable de 1400 nautiques. Cette autonomie vient du moteur SMA, fonctionnant au JET A1 et qui grâce à son FADEC et malgré ses 230 chevaux ne consomme que de 35 à 39 litres à l'heure pour une vitesse qui varie entre 125 et 140 kt.



chargeurs en tous genres... afin de ne manquer de rien. Bien entendu nous n'oublions pas l'essentiel : documentation papier, huile, argent liquide, cartes de crédit, copie des documents de l'avion, courriers échangés avec nos différents interlocuteurs et accords AOPA. En effet si en France nous bénéficions de nombreux services à peu de frais du fait de nos nombreux pratiquants et de nombreuses fédérations, en Grèce les choses ne sont pas si simples et l'AOPA, dont je suis membre, facilite grandement les choses pour ses membres en négociant des tarifs préférentiels pour le handling. L'astuce est donc non seulement de se faire membre de l'AOPA, d'arborer sa carte « Air Crew », mais aussi de prendre soin d'avoir avec soi une copie des accords passés car tous les intervenants sur place n'en ont pas toujours connaissance.

Il est également intéressant de noter que la plupart des aérodromes visités nécessitent un accord préalable pour pouvoir s'y poser et y rester la nuit, ces aéroports ayant des parkings relativement limités et voyant leur activité aéronautique exploser durant les mois d'été avec l'afflux de charters et la reprise de liaisons saisonnières par de nombreuses compagnies.

Vendredi 8 mai – Toussus-le-Noble – Bratislava (Slovaquie). La météo n'est pas fameuse ce vendredi matin mais semble largement volable en VFR. Il faut cependant s'échapper de France car l'Est semble un peu difficile à passer. En réalité nous décollons peu avant midi avec un plafond couvert vers 2000 pieds. Nous passons RBT, travers La



Chapelle orthodoxe à Oia, le plus beau village de l'île de Santorin.



La mosquée bleue à Istanbul est le point de départ des caravanes de pèlerins musulmans vers La Mecque



Copyright Jeppesen 2009. Do not use for navigation.

Départ	Arrivée	Nm	Bloc
Toussus	Bratislava	649	05:20
Bratislava	Istanbul	729	05:23
Istanbul	Samos	335	02:39
Samos	Rodos	126	01:15
Rodos	Santorini	150	01:28
Santorini	Roma	726	05:52
Roma	Gap	374	03:15
Gap	Toussus	320	02:48



La tour Kamzík à Bratislava.



Ferté-Allais et MLN. Peu après cela commence à se gêter et le plafond baisse, nous descendons à notre altitude de sécurité à 1 100 pieds pour constater que passé MLN il est inutile de continuer en VFR. Nous initions un 180° et envisageons un retour vers Toussus mais je décide d'appeler Seine pour négocier un départ IFR de Melun (non actif ce vendredi matin) qui reste largement VMC vers Strasbourg. Le temps de nous rendre verticale le terrain et d'y faire une attente et nous recevons notre clairance pour un départ TRO 3C à 2000 pieds. J'en profite pour remercier une fois de plus le contrôleur de Seine pour son aide efficace.

Peu de temps après nous sommes autorisés à monter et volons au FL70 vers RPL et EPL. Nous sommes entre deux couches et, arrivés avec Strasbourg, nous expliquons nos intentions de continuer en VFR sur notre plan de vol initial. En réalité le plan de vol VFR initial LFPN-LZIB a été annulé et remplacé par un plan de vol IFR LFPM-LFST. Le contrôleur de Strasbourg reprend les détails de notre plan de vol et nous voilà donc avec un 3e PLN pour cet unique vol. Nous annulons IFR et continuons en VFR sous les quelques cumulus de beau temps qui jalonnent l'Allemagne pour profiter des pompes qui nous donnent par moments une vitesse sol confortable de plus de 160 kt.

Arrivés en Autriche les cumulus ont disparu pour faire place à un magnifique CAVOK. Nous transitons sans problème dans la TMA

de Vienne avec une belle vue sur la ville pour suivre le Danube jusqu'à la frontière slovaque. La 04-22 étant en travaux, la tour de Bratislava nous autorise dès le premier contact à une approche semi-directe pour la 13. Dès notre arrivée, après 5h23 de vol, nous sommes pris en charge par la société de handling qui nous emmène en minibus jusqu'au terminal GAT (General Aviation Terminal) après avoir fait le plein de JET A1. Nous nous voyons conseiller un hôtel à 150 € la nuit que nous refusons poliment pour un hôtel plus simple « Hotel Blue » tarifé à 110 €. En réalité à la vue de la carte AOPA Air Crew lors de l'arrivée à l'hôtel, nous bénéficions d'un tarif spécial à 70 € la nuit. Le seul désavantage de cet hôtel est qu'il est légèrement excentré mais nous marchons 10 minutes pour nous retrouver dans le centre historique et dîner en terrasse en dégustant quelques plats typiques et un verre de Zlatý bazant. Nous posons le plan de vol du lendemain par fax via internet dans notre chambre d'hôtel et le confirmons par téléphone dans la foulée.

Samedi 9 mai – Bratislava – Istanbul Sabiha Gökçen (Turquie).

Poser un plan de vol la veille et le valider par téléphone a plusieurs avantages : d'une part on ne perd pas de temps inutile à expliquer ce que l'on veut au bureau de handling, d'autre part on est certain que la route choisie est acceptée. Dans le cas d'un départ IFR ce n'est pas trop un problème car tout est standardisé et nous avions pris soin de le valider avec l'outil CFMU d'Eurocontrol qui nous assure que le plan de vol est valide pour la route choisie en fonction de la disponibilité des routes. « VAMOG Y55 GITAS L605 RIXEN G1 FATIH » est donc notre route au niveau 110 pour 704 nautiques.

La météo prise à l'hôtel avant de partir est confirmée sur place avec un CAVOK généralisé. Seuls quelques nuages vers 10 000 pieds sur la route pourraient faire leur apparition. Nous décollons en fin de matinée et sommes très rapidement autorisés au niveau 110 que nous atteignons à la frontière hongroise. Il y a peu de monde sur la fréquence et un léger vent arrière nous donne une vitesse sol variant entre 145 et 150 kt. Nous arrivons au Lac Balaton et peu après nous passons avec le con-

trôle de Bucarest qui nous demande de rappeler BULEN correspondant à la sortie de leur FIR à plus de 280 nautiques de là. La plaine de la Puszta est quelque peu monotone mais les Carpates nous donnent une distraction : nous cherchons (en vain) le château de Dracula. De fait il est supposé être bien plus au Nord au col de Tihuta et n'a jamais existé. Nous slalomons entre les têtes de cumulus afin de ne pas givrer (il fait -4°C au niveau 110) et arrivons à nouveau au Danube avec qui nous avons valsé depuis le départ et qui marque ici la frontière avec la Bulgarie.

Arrivés à la côte de la Mer Noire à hauteur de Burgas nous demandons une directe vers UNSAV qui nous est accordée et passons avec le contrôle turc. Le contrôleur ne veut pas nous faire descendre malgré mes demandes répétées et nous envoie pour intercepter le localiser 24 au cap 120, 2 500 pieds au-dessus du niveau supposé pour intercepter le plan de descente. Il faut dire que les SCT035 sont inexistantes et que nous sommes seuls dans cette tempête de ciel bleu. La piste est longue et nous sommes envoyés sur le parking aviation générale, à l'écart du parking principal situé face au terminal utilisé principalement par des compagnies low-cost. Un agent de handling ou plus exactement le « ramp assistant » nous accueille quelque peu survolté et nous explique qu'il faudra attendre 3 ou 4 heures pour avoir du JET A1 et qu'en conséquence il vaudrait mieux en faire lors de notre départ. L'idée ne me plaît pas : en effet, alors que nous sommes le seul avion arrivé depuis plus de 30 minutes avec aucun avion parti, nous devons attendre 4 heures ! J'ai du mal à imaginer l'attente avec un peu de trafic. Nous finissons par voir son manager qui nous envoie le JET A1 (« *do you confirm you need JET fuel?* ») 5 minutes plus tard avec un grand sourire. Nous remplissons la GENDEC (General Declaration Form) en mentionnant 2 crew members et 0 PAX, d'une part c'est la réalité (Dominique vole en double commande car il n'a pas l'habilitation langue anglaise) et d'autre part cela évite les redevances passager. En Turquie c'est particulièrement vrai car en plus des taxes passager il existe un visa à faire apposer sur place et dont sont exempts les membres d'équipage.

Nous prenons un taxi pour nous rendre dans Istanbul où nous arrivons dans le quartier que nous avons repéré et qui cumule les nombreux hôtels abordables aux monuments les plus célèbres : Sultanahmet. Ce quartier est situé à la pointe de la Corne d'or.

Je vous invite à vous référer à votre guide touristique favori (guide bleu, guide du routard) pour organiser votre visite. De notre côté nous avons visité Sainte-Sophie, la Mosquée Bleue, le grand bazar, le bazar égyptien, fait un tour en bateau sur le Bosphore, je me suis fait couper les cheveux, raser et griller les poils des oreilles au briquet chez le kuvaför, raté le dernier métro français pour remonter à pied Galata et finir sur Taksim. Istanbul est vraiment une ville sympa et j'ai hâte d'y retourner.

Lundi 11 mai – Istanbul – Samos (Dodecanèse). Pour le retour nous avons posé le plan de vol à nouveau par fax via internet et appelé par la suite pour valider. D'une part l'itinéraire choisi faisait plus une

visite touristique de la ville qu'un vol (« ADALAR SARAYBURNU BUYUKDERE HERZAFEN BUYUKCEKMECE SILIVRI EREGLI BIGA BIG LSV MES URNIL ») mais comme toujours il vaut mieux prévoir cela la veille et directement avec le bon interlocuteur que d'essayer de gesticuler dans le bureau du handling à une heure du départ. Bref le plan de vol est parfait et même salué d'une reconnaissance de la remarque magique sur le vol ECAC, validation suprême de notre sésame.

Bien entendu j'appelle également Samos qui n'avait pas répondu à mon fax envoyé 10 jours plus tôt leur demandant la permission de venir nous poser chez eux et y passer la nuit. Leur NOTAM était sans équivoque mais mon interlocuteur a presque eu l'air surpris et nous a accordé notre arrivée. Nous prenons donc un taxi jusqu'à Taksim où se situe la gare routière et les bus de la société Havas spécialisée dans les transferts vers les aéroports. D'une part le trajet est nettement plus calme mais il coûte 10 TL par



Istanbul compte 13 millions d'habitants. Ici la rive asiatique.

L'ancienne basilique chrétienne Sainte Sophie, devenue mosquée au XVe siècle, puis musée en 1934.

Le Grand Bazar d'Istanbul.

Les bateaux de croisière qui sillonnent la Mer Égée sont à quai dans le Bosphore.



personne payables une fois installés dans le bus (et ils acceptent les euros).

Arrivés à l'aéroport nous sommes rapidement pris en charge par le handling qui nous escorte à travers les contrôles de sécurité et nous arrivons au bureau. Ils sont un peu surpris d'apprendre que notre plan de vol est déjà parti et validé et nous passons à la facturation. 3 factures : les taxes d'atterrissage et de parking pour 92 €, le carburant 210 litres de JET A1 pour 98,84 USD (soit seulement 36 eurocents le litre !), et le handling pour 149 € (glups). Cela fait cher les taxes mais si on fait le total avec le carburant particulièrement bon marché, cela revient à payer en taxes diverses 70 € si on prend un prix du litre de JET A1 à 1,18 € tel que pratiqué à Toussus. Cela peut encore paraître cher à certains (bien sûr, gratuit c'eut été mieux) mais personne ne nous a demandé d'aller à Istanbul et nous sommes globalement ravis.



Coucher de soleil à Oia.

Survol de l'aérodrome d'Astypaliali.

Une des raisons qui fait notre ravissement est le vol du jour qui pour ceux qui ne connaissent pas tous les points de report VFR d'Istanbul par cœur nous fait partir vers l'Ouest, remonter le Bosphore vers le Nord le long de Sultanahmet, reprendre vers l'Ouest au Nord d'Atatürk pour revenir sur la côte de la mer de Marmara à la sortie d'Istanbul le tout à 1 500 pieds et sans aucune intervention du contrôle !

En effet, après notre décollage nous passons avec l'approche d'Istanbul qui une fois les 1 500 pieds pour le transit négocié nous a laissés nous balader le long de notre itinéraire sans plus rien nous demander. La traversée de la mer de Marmara ne pose aucun problème et nous volons vers le Sud à 6 500 pieds pour passer au-dessus des quelques reliefs le la pointe Nord Occidentale de la Turquie et arriver en vue de Lesbos, notre première île grecque que nous laisserons ainsi que Chios, la seconde au large d'Izmir.



L'arrivée à Samos est perturbée par le fait qu'en VFR nous devons rester sous 3 500 pieds au-dessus de l'eau et que le terrain situé au Sud de l'île est masqué par les reliefs qui culminent à 4 774 pieds. Nous entendons un liner d'Air Berlin qui au niveau 160 éprouve les mêmes difficultés. La carte VAC précise que la couverture radio est limitée au N, W et NW sous le niveau 90 donc nous ne sommes pas réellement surpris et ce n'est que très tardivement que nous parvenons à établir le contact avec la tour pour une arrivée semi-directe en 09.

Le vent peut être sournois à Samos et bien qu'aujourd'hui nous n'ayons que 10 kt du vent du Nord la finale est mouvementée. Autre point à noter, la Turquie est à moins de 2 Nm du seuil de piste 27, les vols locaux sont interdits et les vols VFR sont priés de prévoir une attente à l'Ouest pour être séparés des vols IFR dont les arrivées se font à 90° des axes en Circling to land uniquement à cause des reliefs. Nous voici donc en Grèce après 2 h 39 d'une belle balade.

Nous sommes le seul avion léger présent ici et l'aéroport accueille une dizaine de vols par jour en cette saison. Étant assimilés à un aéro-club nous n'avons pas de taxe d'atterrissage à payer, notre carte AOPA nous permet de bénéficier du handling gratuit (c'est très sommaire mais super-sympa), par contre la douane nous fait payer une taxe d'entrée en Europe de 26,41 €.

La vie bouillonnante d'Istanbul fait maintenant place à une paisible île grecque qui attend encore la





foule des touristes de l'été en faisant la sieste. Nous nous rafraîchissons dans la piscine de l'hôtel avant de repartir en fin d'après-midi pour visiter la ville. La spécialité locale est le vin doux de Samos qui se boit en apéritif et que nous apprécions avant de goûter aux calamars et à l'espadon dans un petit resto sur le port.

Mardi 12 mai – Samos – Rodos (Dodécanèse). Le PPR pour Rodos demandé par fax nous avait été donné par email depuis 5 jours et nous n'avons donc aucune inquiétude pour y arriver. Le vol est sans souci et nous passons Leros, Kalymnos et Kos, autant d'îles du Dodécanèse qui nous donneront un prétexte pour revenir dans la région. 1 h 15 d'une balade agréable et une arrivée sur un terrain un peu plus actif avec déjà de nombreux touristes. Les seuls avions légers sont les deux avions de l'école de pilotage locale. Pas besoin de carburant, nous en ferons à Santorini le lendemain.

Nous changeons de mode de transport et de logement : nous louons une voiture (25 € la journée tout compris sauf carburant, c'est imbattable) et prenons la tente et les sacs de couchage. Notre première étape sera la ville de Rodos, inondée de touristes et dont la vieille ville est principalement une succession de restaurants et de magasins de souvenirs. Nous y mangeons un gyro sandwich rapidement et repartons vers le Sud pour visiter quelques ruines. Nous nous arrêtons sur le bord de la route pour acheter une boisson rafraîchissante et nous engageons

la conversation avec le patron de la cabane qui nous indique qu'il est possible de se rendre au point culminant de l'île et que c'est tellement calme qu'il doit sûrement être possible d'y camper.

Nous suivons ses indications pour nous retrouver sur une route en terre très ravinée et difficile à manœuvrer avec notre Hyundai Getz. Il nous faut près d'une heure pour arriver au sommet et découvrir une superbe vue sur toute l'île mais surtout un sol à la fois rocailleux et jonché de chardons géants. Nous redescendons vers Monolithos et la plage de Fourni donnée comme étant la plus belle plage de l'île par le guide bleu. La plage est déserte mais est aménagée et il y a même une douche qui fonctionne. C'est décidé, nous reviendrons passer la nuit sur la plage.

Nous remontons dîner dans le seul resto de Monolithos ouvert en cette saison où le patron nous met une chaîne câblée grecque qui passe un match de Ligue 1 en direct pour nous faire plaisir. Quelques mezzés plus tard nous redescendons pour installer notre tente. La nuit est bonne même si nous avons été tenus éveillés en début de nuit par un bateau de pêche qui cabotait non loin de nous.

Mercredi 13 mai – Rodos – Santorini (Cyclades). Lever 6 heures (pour moi qui suis resté au rythme parisien cela fait 5 heures!) et nous nous mettons en route pour déjeuner dans un hôtel qui nous donnera également une connexion internet pour nous permettre de passer le plan de vol et vérifier le PPR de Santorini. Nous trouvons un gros hôtel dans lequel nous déjeunons en préparant le vol du jour. La connexion internet vendue par l'hôtel ne fonctionne pas et le numéro de téléphone que nous avons pour Santorini ne répond pas.

Dominique sort son joker et fait appel à un ami. En moins de 10 secondes, connecté à internet il nous donne les numéros directs des différents services de l'aéroport de Santorini. Santorini est prêt à nous accueillir si nous arrivons avant 15 heures à cause du trafic mais nous avons deux mauvaises nouvelles : ils n'ont pas de JET A1 (j'ai bien précisé 2 fois JET A1 ce qui est étonnant à cet endroit) et jeudi est jour de grève nationale et les vols ne seront pas possibles. Nous décidons de partir quand même,

nous ferons du carburant à Rodos avant de partir et pour le plan de vol la tour de Rodos nous refusant de prendre notre plan de vol par téléphone nous appelons... Le Bourget ! J'explique notre problème et mon interlocuteur est compréhensif et nous pose notre plan de vol en moins de 2 minutes (ils sont vraiment sympas au Bourget).

Nous passons par Lindos et si notre guide nous précisait 3 heures de visite (nous avions prévu de faire cela au pas de course en 30 minutes à peine), nous comprenons maintenant mieux pourquoi : il faut 1 heure de marche pour escalader le piton rocheux, une heure de visite et une heure pour en redescendre (on ne met pas moins de temps car le chemin est très étroit et ne permet pas de dépasser des marcheurs moins rapides). Nous décidons de nous contenter de quelques photos au pied de la citadelle et repartons pour l'aéroport.

Notre agent de handling est super-sympa, il parle français et



Fira, village principal de Santorini, perché sur une falaise.

Ruines de maisons sur le site de l'antique Thira, toujours à Santorini.





Vue sur la baie à Oia.

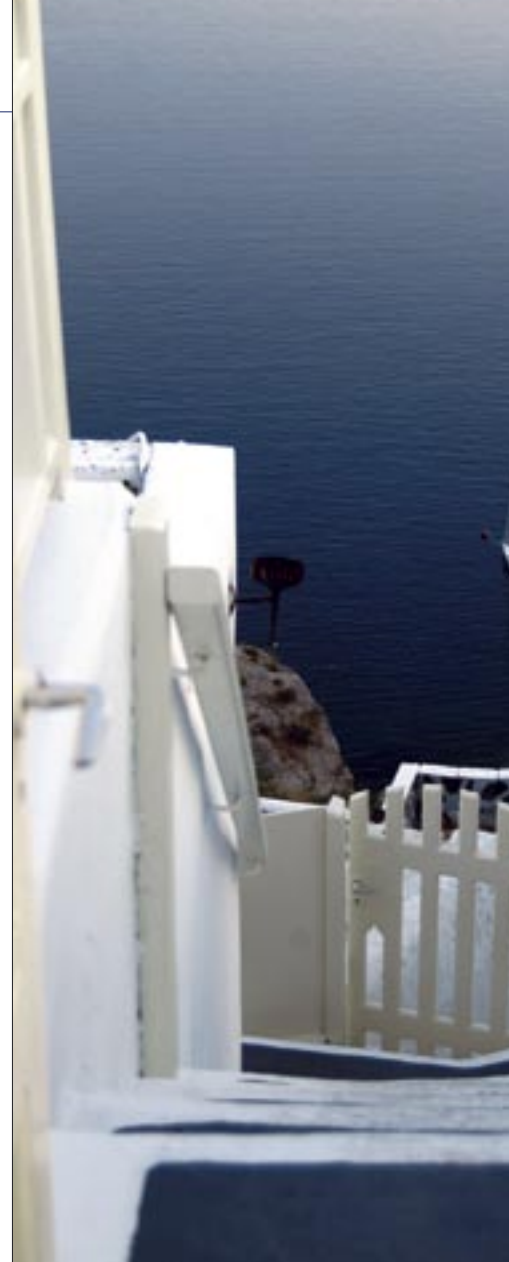
fait tout pour nous aider. La veille il nous a assuré que nous aurions besoin de 30 minutes pour tout faire. Malheureusement les dieux de l'Olympe ne sont pas avec nous aujourd'hui. Malgré sa bonne volonté nous jouons de malchance : la préposée à la météo est absente, l'agent de la HCAA (Hellenic CAA, l'équivalent de la DGAC grecque) demande à voir notre carnet de route et les originaux des papiers de l'avion, le système informatique de facturation est en panne, le terminal de paiement aussi. Bref nous mettons 1 h 30 à partir de Rodos et nous n'arriverons jamais avant 15 heures à destination.

Heureusement, il y a Santorin ! En effet, le vol est paisible, nous survolons Astypalaia et arrivons en moins d'une heure à proximité de Santorin. Cela fait 30 minutes que nous monitorons sur la seconde radio la fréquence de Santorin et nous ne recevons rien. Je suis un peu étonné car si notre arrivée était impérative avant 15 heures à cause du trafic, nous ne l'entendons pas. En réalité c'est que à 15 heures commence la sieste ! En effet il n'y a personne en l'air et il est donc tout à fait normal de ne rien entendre. Je

négoce un tour de l'île entre 1 000 et 2 000 pieds et nous nous baladons à flanc de montagne pour faire le tour de ce croissant, vestige du volcan ayant explosé il y a 36 siècles et dont les maisons sont juchées sur les crêtes surplombant des à pics de plus de 300 mètres au-dessus de l'eau (et 800 mètres en dessous tout de même!).

Ce tour de l'île à l'arrivée nous fait aisément oublier le gymkhana kafkaïen à Rodos. Il y a bien entendu du JET A1 à Santorin, mon interlocuteur ayant soit voulu éviter de nous servir durant la sieste ou ayant réinterprété le JET A1 d'un avion léger comme étant de l'AVGAS qu'il n'avait réellement pas. Nous refaisons le plein car nous n'avons pas encore de plan précis pour le retour. Santorin est réputée comme l'île la plus chère de Grèce et effectivement les prix sont plus élevés ici. Cependant nous négocions une Peugeot 1007 initialement tarifée à 50 € la journée pour 70 les deux jours (le mois de mai est vraiment la bonne période pour visiter la région). Dominique nous a trouvé un hôtel avec piscine à Oia pour 45 € la nuit (est-ce vraiment l'île la plus chère?). La circulation sur place est plus compliquée car les routes sont très étroites. J'imagine parfaitement les embouteillages monstres qui doivent se produire à la pleine saison. Nous prenons l'apéro à la piscine et nous partons à pied pour dîner dans Oia.

Le lendemain nous partons faire le tour de l'île et grimons à pied la montagne pour visiter l'ancienne ville de Thira. Nous redescendons ensuite de l'autre côté de la montagne sur la plage de Kamari où nous déjeunons après une baignade dans la mer. Le sable est noir, tellement noir que l'été il est impossible de marcher sur le sable sous peine d'être immédiatement brûlé. Nous remontons vers Fira. C'est la ville principale et si elle domine la baie à plus de 250 mètres, elle est reliée au port par un funiculaire qui permet aux milliers de touristes venant des énormes bateaux de croisière d'y accéder. La conséquence est que la ville est bien moins sympathique qu'Oia. Nous y mangeons une glace en attendant le coucher de soleil et nous repartons pour dîner à Oia. Au vu de la météo de dimanche nous prenons la décision de rentrer sans tarder dès le lendemain.



Vendredi 15 mai – Santorini – Roma Urbe (Italie). Ce sera donc Santorin – Rome en direct et en VFR. Plusieurs raisons nous poussent à cela : les îles et le canal de Corinthe c'est quand même plus sympa à voir de près et ensuite l'Italie, si elle n'est pas trop propice aux vols VFR avec ses plafonds de classe A assez bas et ses transits abominables demande une MEA de 11 000 pieds et annonce une météo moyenne avec des orages à l'arrivée. D'autre part autant se retrouver dans un environnement sympa pour passer la soirée plutôt que dans un hôtel en bord d'aéroport de n'importe quelle ville et je ne me suis jamais posé sur ce terrain.

Notre route fait 50 nautiques de moins que la navigation du second jour et nous partons donc pour ce retour. En fait c'est bien moins monotone que la traversée de la Hongrie et de la Roumanie au niveau 110. Certes nous ne croisons aucun trafic si ce n'est un liner en



A Flying club est né du constat qu'il est parfois difficile de trouver un avion de voyage bien équipé et avec suffisamment d'autonomie à la location pour des destinations lointaines. C'est à l'occasion d'un voyage vers la Russie, lors d'un vol de près de 6 heures avec un vent de face de 35 kt dans un environnement pas particulièrement accueillant, que cette évidence nous est apparue. Nous avons dû gérer notre consommation au plus près durant tout le voyage pour nous poser avec à peine plus que ce que nous imposait la réglementation, certains autres avions n'avaient même plus cette marge en se posant. De plus nous avons bataillé durant plusieurs semaines au préalable pour obtenir de l'AVGAS à 3 euros le litre à Moscou (alors qu'il était à 1,70 à Paris). Au retour, le projet «A Flying Club» était né.

www.aflyingclub.com



approche à Corfou (nous entendons bien l'un ou l'autre avion dans la TMA d'Athènes mais nous avons peut-être entendu 3 avions en presque deux heures) mais le paysage est varié, quelques îles pour commencer, l'itinéraire obligatoire (mais très facile) dans la TMA et l'impressionnant canal de Corinthe, Corfou et l'arrivée sur l'Italie ensuite où nous préférons passer dans les zones R gérées par les militaires qui nous autorisent un transit direct à 4 500 pieds alors que Bari voulait nous faire redescendre au ras des pâquerettes pour cheminer de ville en village.

La coordination est parfaite et après avoir transité dans le Nord-Est de la TMA de Naples en dehors des transits publiés nous avons une arrivée dans la TMA de Rome pour trouver Roma Urbe très facilement et être autorisés pour la piste 16 avec personne dans le circuit. 5 h 52 de vol nous auront été nécessaires, principalement à cause du vent légè-

rement défavorable que nous avons eu durant la traversée de la Grèce. Il a fallu insister à nouveau pour avoir du JET A1 pour notre Cessna 182 et nous avons même eu droit au camion de pompiers en tenue d'intervention derrière leur canon à 10 mètres de l'avion durant le plein.

Les formalités sont extrêmement simples mais notre hôtesse de l'aviation civile a un mal fou à nous trouver un taxi : aujourd'hui il y a une grève en Italie ! Nous trouvons un hôtel à proximité de Termini et Repubblica et partons dîner dans un bar à vin dans le Centro Storico. Plutôt que de trainer à Rome le matin et de partir ensuite en direct Dominique préfère prévoir une étape pour déjeuner.

Samedi 16 mai – Roma – Gap – Toussus-le-Noble. Nous repartons pour l'aérodrome en taxi. La taxe est raisonnable pour l'Italie : 35 €, je m'attendais à plus pour Rome. Le départ est bien plus simple que l'arrivée et nous parvenons à négocier avec les militaires une directe vers l'île de Montecristo (KISTO) dès la TMA de Rome quittée (ils sont décidément bien sympas les militaires italiens). DOKAR, Bastia et le transit par MERLU, STP et Digne ensuite pour nous retrouver à l'arrivée à Gap avec une activité réduite en cette heure de déjeuner (auto info et seulement deux avions largueur) en 3 h 15 de vol.

Un bon déjeuner au restaurant de l'aérodrome où nous avons été bien accueillis (comme à chaque fois que je suis passé à Gap) plus tard et nous repartons pour Toussus. Heureusement pour nous l'avion a été lavé entre les centrales de Belleville sur Loire et Dampierre en Burly par une bonne pluie résiduelle du front qui mourait sur la Bourgogne.

Un bilan très positif. Ce voyage fut vraiment un enchantement : enrichissant que ce soit sur le plan humain, culturel ou aéronautique mais aussi très agréable car rempli de ces petites choses qui font pour moi un voyage réussi : quelques difficultés surmontées, des paysages magnifiques, du VFR, de l'IFR, un avion qui fonctionne parfaitement, des cheminements et des balades hors du commun, des baignades, des mets variés et au final un équipage qui ne demande qu'à repartir. Merci à... Dominique Blain pour m'avoir

accompagné durant ce périple, la société Sat-Héli à Bourges pour leur préparation de l'avion, Marc-Olivier Méhu pour son ordinateur équipé de Jeppview, l'AOPA Grèce pour leurs précieux conseils, le BNIA du Bourget pour leur aide opportune, et Marie-Annick, mon épouse, pour son soutien ! ✈



En finale à Roma Urbe.



Quelques adresses utiles...

AIP TURKEY : Disponible comme de nombreuses AIP sur le site d'Eurocontrol <http://www.ead.eurocontrol.int/eadcms/eadsite/index.php.html>

AOPA Grèce : <http://www.aopa.gr/en/default.asp>

Validation des plans de vol CFMU : <https://www.cfm.eurocontrol.int/> choisir le menu IFPUV – Structured Editor

Transfert aéroport à Istanbul Havas : http://www.havas.com.tr/en/otobus_istanbul_saw.asp

Il existe de nombreux sites web permettant de préparer son voyage. Ensuite sur place le plus simple est d'avoir un guide papier comme le Guide Bleu ou le Guide du Routard.