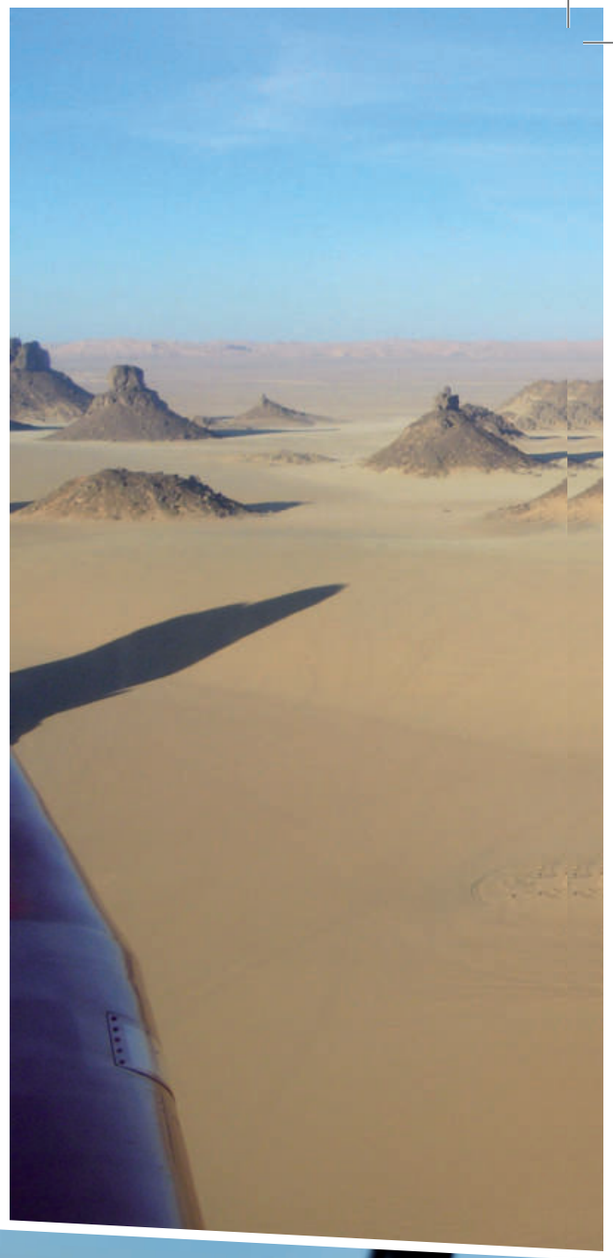
Destinations exotiques



Baroudeur aérien devant l'Eternel, Jean-Michel Durieux a entrepris de nombreux voyages en avion soit au départ de Lyon, soit sur place dans le pays d'accueil. Année après année, il a enrichi son catalogue de pays visités et a acquis une expérience insondable dans la préparation d'un voyage.

Rien ne prédestinait notre voyageur à s'engager dans l'aéronautique. Pourtant la révélation ne vint pas de manière classique par la voix de l'archange Gabriel, mais grâce à un baptême de l'air, cette vénérable institution française. Quelques jours après son vol, il s'inscrivit à l'aéro-club de Brindas (dans l'Ouest lyonnais) et commença à sa formation. « *Je fus emballé par ce premier vol. Il est vrai que j'ai commencé l'aviation un peu tardivement à l'âge de vingt-neuf ans mais, je n'ai jamais abandonné cette passion, bien au contraire* ». Jean-Michel avait des prédispositions pour cette pratique sportive. Agrégé de Physique et enseignant en classe préparatoire (Maths-Sup et Maths-Spé au lycée de La Martinière à Lyon), il maîtrisa très rapidement les domaines théoriques du vol.

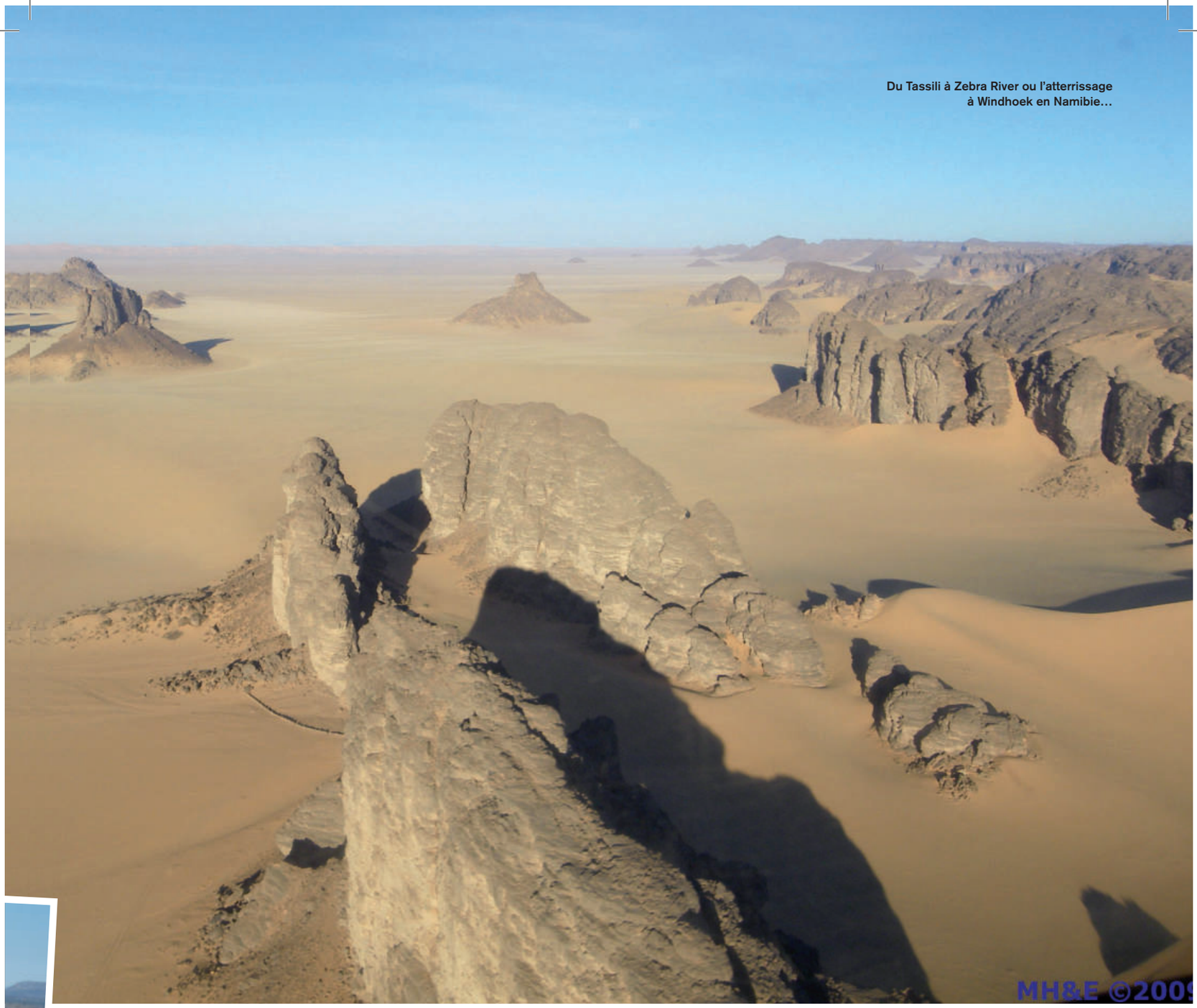
Carrière tardive

En 1978, il apprit qu'il existait à Lyon-Bron un club plus particulièrement destiné aux enseignants, le Clap 69. Ces structures, nées du Front populaire, qui s'intitulent hors acronyme, *Centre laïque d'aviation populaire*, furent tout d'abord des clubs d'aéromodélisme. Puis au cours des ans, deux d'entre eux se transformèrent en club d'aviation ; le Clap 69 à Lyon et le Clap 73 à Challes-les-Eaux en Savoie. L'autorité demanda par la suite, que ces clubs soient ouverts à tous et leur appellation passa de CLAP à « *Amis du CLAP* ». Petit à petit, les enseignants devinrent minoritaires et ces deux clubs ressemblèrent aux autres associations aéronautiques françaises.

Il semblerait que les prédispositions théoriques citées plus haut furent complémentées par des aptitudes manuelles puisque Jean-Michel passa sa qualification vol de nuit et devint instructeur en 1987. « *Je suis devenu un fanatique du vol de nuit et je me suis fortement impliqué dans l'ins-*







Du Tassili à Zebra River ou l'atterrissage à Windhoek en Namibie…

tallation des télécommandes de balisage de terrain. J'étais missionné par la fédération et par le Comité régional et régulièrement je partais aux Etats-Unis et je revenais avec des boitiers de télécommande que les services techniques de la DGAC installaient sur les terrains ». Ainsi de nombreuses pistes de la région Rhône-Alpes furent pourvues de ce service : Bron, Valence, Vichy, Le Puy, Saint Etienne, etc. Comme la FFA payait les boitiers et que la mise en place était gratuite, tout le monde accueillait avec bonheur ce nouveau dispositif. « *Auparavant, quand on voulait faire du vol de nuit à partir de Lyon-Bron, trois terrains étaient à notre disposition, Lyon-Satolas (maintenant Saint-Exupéry), Marseille et Clermont-Ferrand. Comme Bron fermait à 22 h 30, en période estivale, il fallait faire un convoyage de voitures jusqu'à Satolas. De plus, les taxes d'atterrissage étaient fortement élevées, parfois plus*



Deux Cessna sur la piste de Kourou.

Côté finances

Quel que soit le type de vol (confidentiel, balade ou raid), les coûts demeurent relativement identiques. « *Il faut compter environ 120 euros par jour pour l'hébergement et les transports terrestres. A ceci, il faut ajouter les heures de vol (chaque pilote paie les heures où il est commandant de bord). Bien entendu, si les vols se font à partir d'une destination à l'étranger, il faut rajouter le prix d'un billet d'avion aller-retour (Il semblerait que de nos jours, il faille budgéter environ 1 000 euros)* » annonce Jean-Michel.



Un aérodrome, au début de l'Amazonie, année 2007.


Vue aérienne du parc de Sossusvlei. Escapade Botswana–Namibie, 2010.

chères que le coût du vol. Il fallait donc vraiment être motivé. »

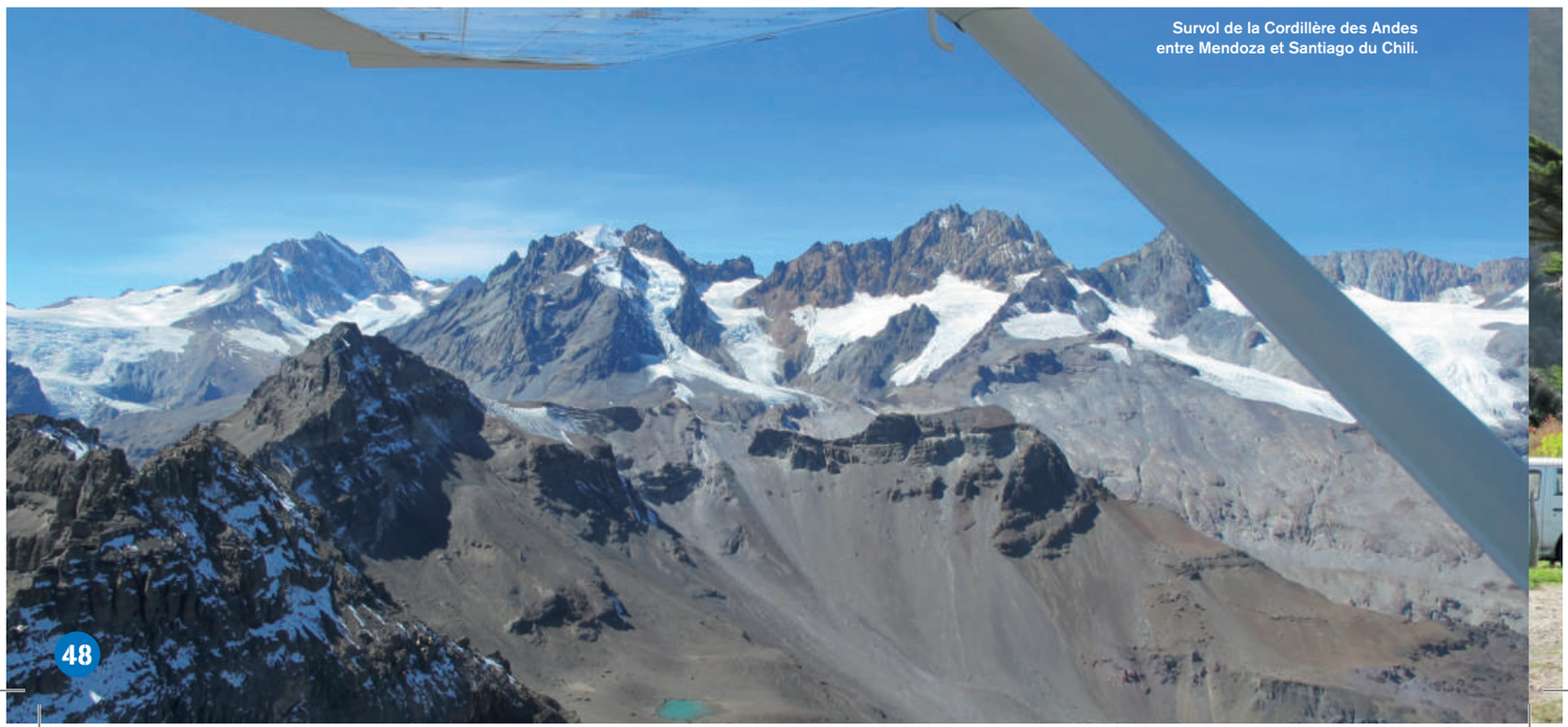
Mais ces aspects techniques ne sont qu'une des nombreuses facettes du personnage. Jean-Michel est aussi un routard aéronautique ainsi qu'un dirigeant impliqué dans la vie des clubs de la région et du Comité régional aéronautique Rhône-Alpes (CRA-22) dont il en est le vice-président après avoir occupé les fonctions de président.

Les vols confidentiels

L'année d'après la réussite de son TT (maintenant PPL) en 1974, Jean-Michel a décidé de se lancer dans le vol international. C'est donc en 1975 que débuta ce qu'il se plait à nommer ses « *vols confidentiels* ». Ces escapades prendront de l'ampleur des années plus tard. Mais pour l'instant, il choisit un pays, parle de son projet à quelques amis et après avoir réuni deux ou trois pilotes, ils partent à l'assaut des espaces aériens étrangers. Le premier vol s'effectua vers la Tunisie en passant par la Sardaigne. Aucune difficulté ne vint émailler ce périple et les pilotes revinrent enchantés de ce voyage initiatique. Au cours des ans, il parvint à couvrir toute l'Europe et le Maghreb en poussant même jusqu'en Turquie. Un petit groupe d'une dizaine de fidèles s'agrégea autour de lui et une fois le projet établi, Jean-Michel diffusait la nouvelle autour de lui et les premiers qui répondaient étaient servis. Les autres devaient attendre l'année suivante.

Une seule préoccupation encombrait l'esprit du coordonnateur : les préparations aéronautiques. « *Les formalités de préparation peuvent être assez limitées, notamment lorsque l'on voyage en Europe. Quant aux préoccupations matérielles, logement, nourriture, on voyait directement sur place* » précise Jean-Michel. « *Avec un groupe de trois ou quatre, il est plus aisé de trouver à se loger* ». L'avion était réservé au Clap 69 et les pilotes s'envolaient joyeusement vers leur destination.

Victime de son succès, Jean-Michel a commencé à attirer l'attention des usagers de la plate-forme de Lyon Bron. Comme l'ambiance sur celle-ci (voir encadré) s'avère être excellente, la communication se fait sans problème. Voyant que son collègue (Jean-Michel est devenu depuis le président du


Survol de la Cordillère des Andes entre Mendoza et Santiago du Chili.

Clap 69), possédait une expertise qui pourrait servir à tous les clubs de Lyon-Bron, Philippe Grosso, le président de l'aéro-club des Ailes lyonnaises lui demanda d'organiser en l'an de grâce 1999, un voyage pouvant inclure tous les membres des clubs.
Cette demande allait ouvrir une autre dimension dans l'organisation des vols à l'étranger. La logistique pour mettre sur pied un voyage avec trente personnes diffère complètement de celle utilisée pour les vols confidentiels.

Les balades aériennes

Afin de se faciliter la tâche, Jean-Michel choisit une destination qu'il connaissait relativement bien : les Bahamas. En 1993, il avait déjà organisé un voyage dans l'arc des Caraïbes au départ de Fort Lauderdale en Floride. Pendant quarante-trois heures de vol sur Cessna 182, les pilotes avaient atterri entre autre aux Bahamas, à Turk et Caïcos, en Guadeloupe, en Martinique, à Curaçao, à Kingston en Jamaïque, dans les îles Caïmans et à Cancun. Depuis, il y était retourné quatre ou cinq fois. Si à l'époque, les aviateurs volaient au gré de la météo et de leurs désirs, Jean-Michel détermina immédiatement que pour un groupe plus conséquent, qu'il devait absolument offrir un voyage clé en main avec toutes les réservations finalisées avant le départ.
Heureusement, à l'époque il était relativement aisé d'obtenir un PPL américain. Il suffisait de se présenter devant un inspecteur qui vous faisait passer un court entretien et vous délivrait le document. Puis, l'école vérifiait les compétences des pilotes en les faisant voler et trois jours plus tard, tout le monde s'envola à partir de Miami.
La première nuit se passa à Treasure Island et le lendemain, première anecdote du voyage. « *Au moment de partir, un des pilotes s'aperçut qu'il avait perdu la clé de l'avion. Après avoir essayé toutes les clés des autres machines, nous nous sommes rendu compte que l'une d'entre elle fonctionnait. Nous sommes partis en ville faire un double. Le commerçant nous apprit qu'il ne pouvait rien faire car il n'y avait pas d'électricité sur l'île ce jour là ! Heureusement au retour, le pilote avait retrouvé les clés qu'il avait laissées à l'hôtel à la place de celle de la chambre.* ». Mais la loi des séries continua. « *Peu après, un des pilotes se plaignit qu'on lui avait volé de l'essence et disait qu'il*



Piste à proximité de Windhoek (qui dessert des Lodges), 2010.

Madagascar, le grand frisson

Jamais à court d'anecdote, Jean-Michel se rappelle avec nostalgie cette aventure de solidarité aéronautique qu'il a vécue à Madagascar. Au cours d'une étape, il rencontre un pilote et un photographe qui travaille pour le compte de l'IGN. Ils lui apprennent qu'ils ont dû se poser en pleine brousse suite à des ennuis moteur et que leur avion se trouve toujours sur place.
Une piste sommaire avait été défrichée avec l'aide des indigènes car le pilote espérait réparer sur place et redécoller. Jean-Michel leur propose de les emmener retrouver leur Piper *Arrow IV* et de faire intervenir le mécanicien de l'équipe. Le Cessna se pose sans grande difficulté sur la piste. « *Je fus un peu surpris lorsque les indigènes vinrent nous accueillir avec des sagaies. Mais leur gentillesse nous convainquirent qu'ils n'avaient aucune attitude belliqueuse envers nous* » se souvient Jean-Michel. Le mécanicien se met au travail sous une chaleur torride. Il garde néanmoins son humour tout en transpirant : « *Et bien dis donc, moi qui disait qu'il va peut-être neiger. Et là au moins, on n'est pas emmerdé avec l'éclairage* ». Ses doigts de fée finissent par localiser le problème et il remet l'avion en route. « *Il fallait maintenant dégager une plus grande longueur car les trois-cents mètres ne suffisaient pas pour redécoller* ». Les habitants se mirent au travail et une fois une distance suffisante obtenue, le pilote du Piper met la machine en route. Les spectateurs retinrent leur souffle et finalement, l'avion s'envola sans trop de difficulté. Le Cessna les suivit peu après et l'aventure se termina pour le mieux.



Cessna 180 à Isla-Mochas (petite île au sud de Santiago du Chili et au nord de Chiloé).

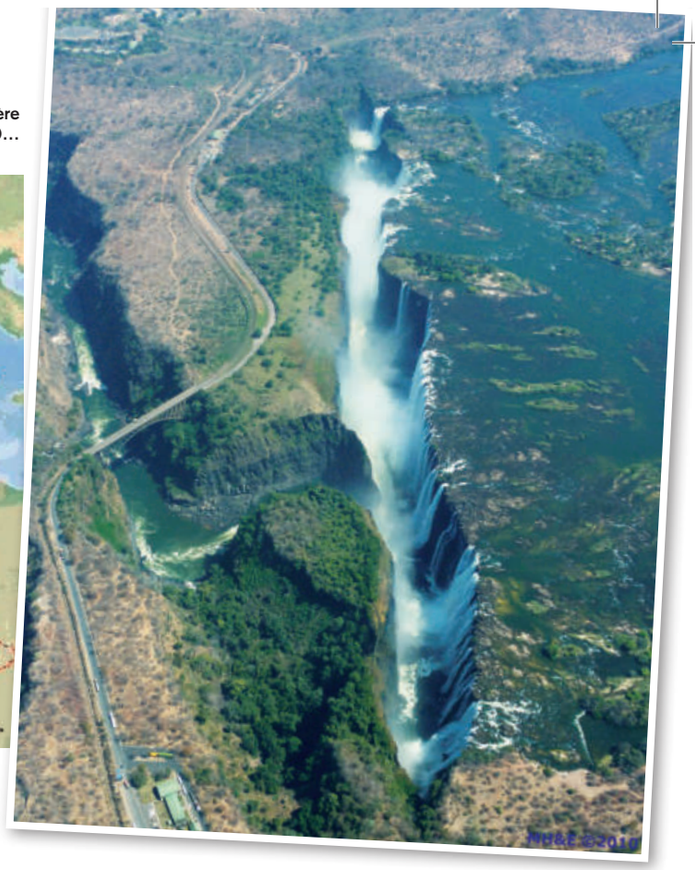
n'en avait pas assez pour faire le voyage vers Nassau. J'ai pris le Saratoga que je pilotais. Je suis allé faire les pleins à Nassau et j'ai transféré l'essence au retour. Puis nous pûmes nous envoler et le reste du voyage se passa sans anicroche ».

L'année d'après en 2000, les pilotes partirent cette fois-ci de Lyon pour le Maroc. « *Je connais parfaitement cette destination car j'ai dû y aller au moins 125 fois* » déclare Jean-Michel. « *Heureusement, car le premier voyage recueillit un engouement exceptionnel et je dus préparer un périple pour une trentaine de personnes et dix avions* ». Ses talents d'organisateur ou plutôt de coordinateur comme il souhaite être reconnu firent une fois de plus merveille.

Cependant, Jean-Michel ne se reposa pas sur ses lauriers et décida d'innover. Certaines femmes de pilotes souhaitaient participer au voyage, mais n'étaient pas prête à endurer des heures de vol continuelles. Le coordonnateur décida donc que le groupe passerait deux nuits à chaque étape et qu'une journée serait consacrée à une visite touristique. Cette innovation rencontra une grande adhésion et elle est devenue une constante dans ces voyages aériens. « *Après ces expériences, le succès devint si retentissant que les participants ne demandaient plus où ils allaient l'année prochaine, mais à quelle date ils partiraient* » se félicite Jean-Michel.



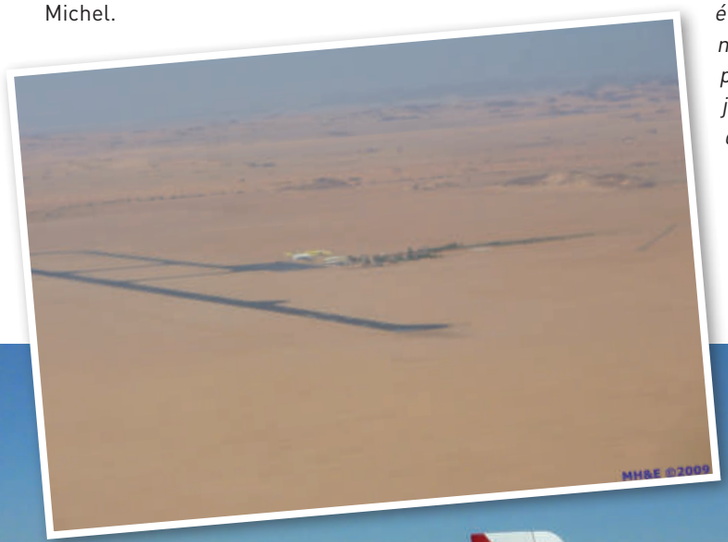
Chutes du Zambèze, Victoria Falls (à la frontière du Zimbabwe, de la Zambie et de la Namibie)…



Le gentil coordonnateur

Afin de l'aider dans l'organisation d'un voyage, Jean-Michel s'appuie sur deux types d'organisation. Tout d'abord, il contacte les clubs des aérodromes/aéroports qu'il va fréquenter. Internet lui permet de trouver tous les renseignements idoines. Il écrit aux présidents, présente son projet et donne ses dates d'arrivée et de départ. Ces derniers le conseillent sur les hôtels et restaurants. Leur rôle demeure essentiel. « *Dans tous les cas, l'accueil est exceptionnel. A Lisbonne, par exemple, nous avons été accueillis par la municipalité. Lors de mon petit discours de départ, j'invite les membres des aéro-clubs à venir nous rendre visite à Lyon, mais malheureusement, personne à date n'est venu nous retrouver* » déplore Jean-Michel.

La deuxième organisation qui apporte son aide logistique et son soutien est l'Association des professeurs de français. La France a un réseau d'enseignants de par le monde et Jean-Michel contacte l'association locale pour obtenir plus de renseignements sur le pays visités. Il en profite pour mettre en contact cette association avec les aéro-clubs. Jean-Michel donne l'exemple de l'accueil à Tirana : « *Contrairement à tous les préjugés que nous pouvions avoir sur l'Albanie, la professeur de français qui nous fit visiter la ville nous démontra que la capitale était une ville européenne. De plus, un Français expatrié, Monsieur Roche possédait la compagnie aérienne albanaise et de nombreuses entreprises locales. Son père qui habite à Ambérieux avait fait une enquête sur nos clubs et nous avait recommandé. Sa présence nous a permis d'obtenir toutes les*





L'aéroport de Djanet.

autorisations nécessaires et nous a ouvert de nombreuses portes. Tous les participants, même les plus craintifs sont revenus enchantés de ce voyage ».

Les raids aériens

Lors de la composition des équipages, Jean-Michel s'assure qu'au moins un des pilotes parle l'anglais car dans la plupart des cas, la connaissance de cette langue est indispensable pour traverser certains pays. Les équipages sont composés en fonction des affinités personnelles, mais le coordonnateur tient aussi à ce qu'un pilote expérimenté fasse partie de chaque équipage.

En effet, la météo et les problèmes techniques imposent parfois des décisions rapides qui requièrent de l'expérience. « *Lors d'un vol en Turquie, fidèle à mon habitude, j'avais envoyé les avions les plus rapides en avant pour qu'ils informent les autres des conditions. Les premiers ont pu passer et atterrir à Antalya, les suivant ont dû se dérouter sur une base militaire et les derniers sont restés à Cappadoce. Je pars toujours en dernier j'ai dû rester sur place. Le lendemain, quarante-cinq minutes après mon départ, mon moteur s'est mis à cafouiller. Je suis revenu et j'ai téléphoné à mon mécano. Comme nous n'avions pas trouvé de 100LL, j'avais mis du super-carburant. Je pensais que le fuel pouvait être la cause des défaillances. Je souhaite toujours avoir un mécanicien dans l'équipe, je lui ai téléphoné et après réflexion, il m'a dit que cela venait probablement des bougies. Je suis allé chercher un mécanicien automobile local qui les a démontées et qui en a trouvé une perlée. Après réparation, j'ai pu repartir* ». Cette anecdote prouve que chaque avion doit être autonome et gérer les difficultés qui peuvent survenir au cours du voyage.

Cependant l'exotisme de certains projets de Jean-Michel ne peut pas convenir à des voyages de groupe. Dans ce cas, il revient un peu à ses premiers amours et prépare ce qu'il appelle des « raids ». La recette s'apparente à la définition du terme. « *Durant ces raids, je ne souhaite pas emmener des non pilotes car le rythme pourrait dégouter à jamais un novice. Je réserve ces trajets pour des personnes qui apprécieront le côté "marathon" de l'entreprise* ». Les pilotes sont sélectionnés suivant leur compétence. Les cadences de vol sont intenses et les pays visités n'offrent pas la même infrastructure aéronautique que l'on peut trouver en Europe ou en Amérique du nord. Récemment, il est allé en Amazonie et à partir de Cayenne, les pilotes sont descendus jusqu'au Brésil. Jean-Michel cite aussi le Hoggar ou la Tassili dans cette catégorie de vol.

La recette fait toujours fureur et pourtant Jean-Michel ne se repose pas sur ses lauriers et invente toujours de nouveaux projets. Durant l'été 2011, il a disposé d'un hydravion au Québec et fit, pendant trois mois, découvrir les joies de l'hydraviation à une quinzaine de pilotes lyonnais.

Si vous souhaitez connaître plus d'information sur une destination, Jean-Michel se fera un plaisir de vous aider. Vous pouvez le contacter au : 06 14 91 32 51 ou durieux.aero-club@wanadoo.fr.



Le groupe et les guides, lors du raid Hoggar–Tassili 2009.

Pierre-Philippe REILLER,
photos M-H. Bonzon, E. Guinot et J. Runtz

Merci à Jean-Michel pour la narration de ses vols. Jean-Michel a mené une action humanitaire lors d'un raid au Mali dans la région de Tombouctou (jumelée avec la région Rhône-Alpes). Sans aller aussi loin, vous pouvez aider de jeunes enfants atteints de leucémie en devenant donneur de moelle osseuse. Plus d'information sur www.efs.fr. Ou sur mon site http://desirs.ailes.free.fr ou en m'écrivant au preiller@ac-grenoble.fr.



Au départ de Isla-Mochas, sur la côte ouest du Chili, en route vers le sud, vers Chiloé.

Lyon-Bron (LFLY)

La plate-forme de Lyon-Bron accueille environ une dizaine de clubs d'aviation donc un héli-club. Si on laisse parler nos préjugés et parfois hélas notre expérience et notre vécu, on pourrait imaginer qu'une guerre de tranchées occupe une très grande partie de l'énergie des pilotes, présidents et conseils d'administration du terrain.

Que nenni ! En fait, ces associations vivent dans une entente qui ferait pâlir d'envie la célèbre *Triple entente* du siècle dernier. Une super-structure, le centre inter-clubs de Lyon Bron, réunit tous les acteurs et sert d'interlocuteur aux diverses administrations et au gestionnaire du terrain. Jean-Michel Durieux en est le président et tout au long de son mandat qui perdure jusqu'à ce jour, il a œuvré pour que les clubs vivent en harmonie. Aucun conflit ne vient perturber le fonctionnement. Il a même instauré la Coupe des présidents qui se décline sous la forme d'une compétition aérienne entre les présidents des clubs accompagnés par un à trois membres du bureau par avion (un seul avion par club). En 2010, le rallye, ponctué d'énigmes, de découvertes aéronautiques, s'est terminé à Toulouse-Blagnac. Cette compétition amicale resserre les liens entre les hommes. Jean-Michel, par toutes ses actions et par son caractère diplomatique à su insuffler un esprit de fraternité entre les clubs. Une telle atmosphère ne peut qu'être le ferment d'activités communes.