

## Voyage à Ibiza ...

Je vais essayer de vous donner les quelques renseignements dont vous aurez besoin si vous souhaitez un jour comme moi profiter de votre PPL pour faire un magnifique voyage vers les Baléares. Vous allez trouver ici tous mes ressentis et j'espère que ce texte vous facilitera la tâche si vous souhaitez faire comme moi. Vous saurez donc tout ce qui a été difficile, surprenant, et ce qu'il faut savoir pour partir.

Je suis en effet parti à Ibiza cet été avec notre EJ (DR400 160CV) et le vol a été une très belle expérience, contenant des passages assez difficiles liés à l'Anglais aéronautique, et des moments de pur plaisir.

### Les choses à faire avant le vol

#### Qualification Anglais Aéronautique FCL 1.028

La toute première chose à faire, quelques mois à l'avance, est de passer la qualification d'Anglais aéronautique, la FCL 1.028. Ce n'est pas très compliqué si vous avez un niveau correct en Anglais. Il faut être à l'aise en Anglais général, comprendre correctement et savoir se faire comprendre clairement. Je vous conseil d'acheter un livre d'Anglais aéro, et de retenir TOUS les mots que vous ne connaissez pas. Sachez que même avec ce niveau, certains contrôleurs sont incompréhensibles, alors il faut quand même avoir confiance en soi. J'avoue, mon plus grand stress a été le passage des Pyrénées, et le premier message reçu du contrôle espagnol, dans lequel je n'ai rien compris du tout ! Mais pas de panique, j'entrerai dans les détails plus tard. Il faut avoir plus de 10/20 au test pour avoir le droit de partir à l'étranger, en 3 épreuves, un QCM sur des phrases entendues un dialogue avec un

contrôleur préparé à l'avance, et enfin une traduction de situation d'urgence en live, ce que j'ai trouvé le plus difficile.

#### Documents aéronautiques

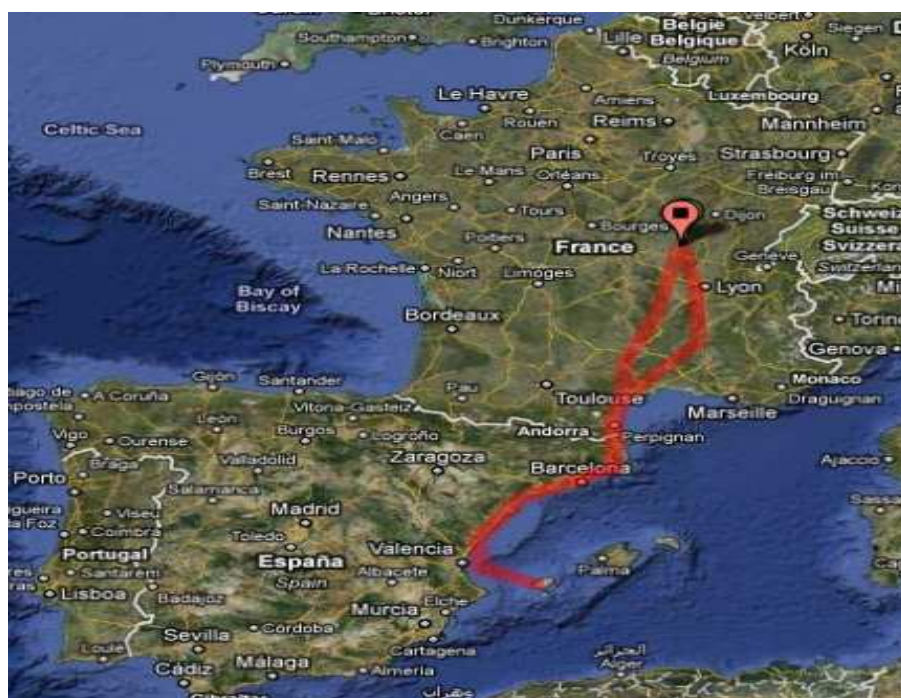
Ensuite, il a fallu me procurer les différents éléments nécessaires à la navigation. A la boutique du pilote, j'ai acheté les 2 cartes Jepsen 1/500000 couvrant la zone à survoler (LE-5 et LE-6). J'ai en parallèle commandé par téléphone au magasin de Toussu les cartes d'approche de tous les terrains côtiers sur mon chemin. J'ai en plus acheté le Delage de France, afin de ne pas avoir à photocopier 10 cartes VAC des terrains en chemin, et de ne pas être limité à ceux-ci. Après discussions avec un ami, j'ai appris que, comme pour la Corse, il y avait un cheminement sur des points à suivre au dessus de la méditerranée, ce qui n'apparaît pas sur les cartes Jeppesen. Sans cette info, j'aurais été en difficulté au moment de prendre le large ! En achetant la carte « Europe Low Altitude Enroute Charts » n°5 et 6 (une seule carte) à la boutique du pilote, ce fut

chose résolue ! Enfin, bien que les distances n'obligent pas à avoir un gilet, j'ai préféré en avoir un, parce que dans la mer, on s'épuise vite (et il a fallu voler bas !). Pensez que dans l'eau, on est très difficilement repérables, alors mieux vaut avoir un gilet ! Alors plutôt que de devoir passer par Bron en avion, payer les minutes de vol en plus, les taxes atterro, pour louer un gilet à environ 7€50 par jour (la dame de Bron est géniale, dites lui que vous venez de ma part ☺ arrangeante, gentille), j'ai préféré en acheter un à 110€ valable 2 ans. Je pense qu'en 2 voyages, avec tout ce que j'ai dit, il est rentabilisé. Après péremption, il suffit de le faire réviser.

J'ai donc maintenant tous les documents de navigation nécessaires au vol.

#### Organisation du vol

Pour le choix des trajets, j'ai préféré faire un arrêt pour prendre de l'essence, car le vol dure environ 5h au total si réalisé sans arrêt, et s'il faut faire demi tour à Ibiza, il faut pouvoir rentrer sur le continent ! J'ai choisi un terrain français afin d'éviter les problèmes d'avitaillement dont on m'avait par-



Trajet Aller et retour effectué

## Voyage à Ibiza ...

lé, soit Perpignan. Sachez que nous ne sommes plus concernés par les douanes, aucune objection à se poser directement en Espagne, sur un terrain sans douane ! Mais attention aux problèmes de ravitaillement. En effet, sur le site de la FFA, on apprend qu'un certain nombre de problèmes ont été rencontrés par des pilotes français pour avitailler en Espagne, car il faut un numéro de TVA Espagnol (NIF, NIE), que l'on n'a pas. Certains n'ont même pas pu prendre d'essence à cause de cela. C'était donc une grande question pour moi, et j'ai donc téléphoné à Ibiza pour le savoir. Le gars m'a dit que c'était bon, mais en parallèle, il a prétendu qu'il n'y avait pas de points de report au dessus de la mer... Fiabilité ? Finalement, j'ai pu avitailler, j'expliquerai les détails un peu plus loin. De même, j'ai essayé de lui faire comprendre que je n'avais pas des cartes VAC à jour pour l'Espagne, la boutique du Pilote ne les ayant pas... Il n'a pas su me dire les changements. Je suis parti avec, et ça s'est bien passé, puisque de toute manière sous plan de vol, et avec le suivi en Espagne, on m'a toujours donné les fréquences. Je lui ai aussi demandé s'il fallait des autorisations pour venir, il a dit que c'était ouvert sans problème, qu'on pouvait venir sans prévenir. Espérons que tout cela soit juste.

### Trajet

Pour le trajet jusqu'à Perpignan, j'avais préparé un trajet beau temps en ligne droite, et un trajet mauvais temps par la vallée du Rhône, qui m'a été utile!

Pour le trajet de Perpignan à Ibiza, il vaut mieux prévoir d'être le moins longtemps au dessus de l'eau. C'est pourquoi j'ai choisi de longer la cote le plus longtemps possible, jusqu'à Castellone de la

plana, avant de m'enfoncer dans ce monde bleu qui nous encercle au dessus de la mer.

J'ai donc préparé théoriquement mes trajets, cap, distance, temps, altitudes... Avec les aléas des passages dans les zones d'aéroports. Mais au final, j'ai suivi tous les points prévus.

### Le jour du vol Arrivée au club

On arrive au jour du vol, une arrivée matinale au club avec une météo en dessous des minima VFR, mais de toute manière, la préparation du vol va laisser le temps aux choses d'évoluer. Prévoyez 4 heures de préparation ! Oui c'est long, mais vous verrez que ca peut être encore plus long. Daniel n'avait pas d'élève, et grâce à lui je n'ai mis que 4h, je l'en remercie encore.

### Préparation de l'avion

J'ai donc préparé l'avion, pris le sac que Jean Pierre m'avait préparé (merci aussi) avec housses, cordes, pare soleil, huile, chiffon..., puis j'ai nettoyé les verrières, fait le plein d'essence... Il reste la météo et les NOTAM terrains et SUP AIP... Et là, oups, à Perpignan, un Notam demande de prévenir 2 jours à l'avance pour une intention de vol vers ce terrain. De même, pour restriction de stationnement, il faut prévenir 24h à l'avance pour se poser... 2 coups de fils, après avoir essayé plusieurs numéros, et c'est arrangé. Pensez donc à les regarder quelques jours à l'avance.

### Le super GPS intégré d'EJ

EJ a un super GPS qui a été installé le weekend avant mon départ, j'ai pris 20 minutes la veille pour voir comment il fonctionnait, et j'ai programmé mon trajet dans la matinée.

J'ai mis sur mes routes les points connus (terrains, balises...) et j'ai ajouté un certain



Le nouveau GPS intégré d'EJ

nombre de points dans la base de donnée, par leurs coordonnées sur la carte (points tournants choisis arbitrairement...) entrés sous les noms Ibiza 1 Ibiza 2... (je compte y retourner, ne les effacez pas SVP, et si vous souhaitez y aller, je viendrai volontiers un weekend vous expliquer à quoi ils correspondent) et j'ai programmé les routes. Ce GPS a vraiment été génial. J'ai quand même aussi pris mes GPS en secours...

### C'est parti

Tout est prêt, je déposerai le plan de vol juste pour la partie Perpignan Ibiza, lorsque je serai à Perpignan, car je ne sais pas à quelle heure je serai prêt, ni si la météo sera



Mes GPS persos

bonne. Je décolle, contact avec St Yan, qui me redirige

## Voyage à Ibiza ...

avec les autres contrôles, je passe par Villefranche, et toute la vallée du Rhône. La météo n'est pas encore au rendez-vous.

Le temps devient magnifique après Vienne.

Vers Orange, je vais passer des zones militaires, je demande au contrôle si je peux traverser une zone active, c'est approuvé.



Arrivée à l'étang de l'Ayrolle, les Pyrénées au loin

Je passe donc dans la R55B, mais il me précise quand même de lui dire quand je compte débiter ma descente, je suppose donc que je ne devais tout de même pas passer dans certains couloirs (R217/6 et 6.1?) un peu plus loin, alors je descends histoire de pas chercher de complications, et passer en dessous. En plus, sur ces 2 zones sont superposées 2 zones de CTA avec une fréquence différente, qui c

ontacter ? Orange a-t-il compris ma volonté de traverser plus loin ? Je descends !

### A Perpignan



Sur le parking de Perpignan

Arrivée à Perpignan, je fais le plein, je paye la taxe d'atterro, et je dépose mon plan de vol (mini

30 minutes avant le vol) par téléphone avec l'horaire que je connais maintenant J'énonce les terrains survolés, les coordonnées des points tournants, les différentes infos. Je n'avais pas prévu de point de passage de frontière, c'était un oubli. La dame m'a dit un truc que j'ai acquiescé, en fait c'est un point sur la plage, un détour, que je n'ai pas pris, sans commentaire du contrôleur.... Il me reste une heure pour aller au parking de l'aviation générale afin d'entrer dans

l'aéroport avec tous les autres passagers, pour payer la taxe d'atterro à l'accueil. Pensez à la payer sur place, ça évite les surtaxes. 13€38 pour cette halte. J'ai payé l'essence avec la carte Total.

### Les premiers pas en Espagne

Vient l'heure de mon décollage, je démarre, et c'est parti pour la direction des Pyrénées.

Aéroport de Perpignan, direction la

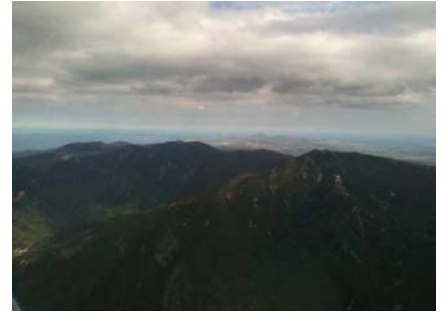


frontière

Le contrôleur me demande de lui dire quand je passe la frontière. Moment de grande appréhension, je suis parti, je vais à l'étranger, ça va être long, et si je ne comprenais rien ? Je passe la frontière :

Le contrôle me donne une fréquence, je passe mon premier message, et là... Je reçois un long message d'une contrôleuse, auquel je n'ai rien compris du tout !

Oups, ça ne va pas le faire, j'ai peur.



Passage de la frontière, les Pyrénées

Une voix se fait entendre à la radio après ce message, comme un avion de ligne, alors je me dis que le message que j'ai reçu n'attendait pas de collationnement. J'attends... rien ☺ tant mieux, je continue. Environ 10 minutes plus tard, le contrôle a changé, un homme qui est compréhensible, me contacte, ouf, ça va peut-être être possible. Je fais mon chemin, sachant que la seule difficulté est le passage à Barcelone. En effet, il y a tout un transit décrit sur la carte. Je l'avais précisé sur mon plan de vol et les points sont ajoutés au GPS ! Donc je devrais m'en sortir sans problème.

### Transit Barcelone

Je contacte donc Barcelone à l'approche du départ de ce transit, et le contrôleur me dit quelque chose que je ne comprends pas. Il parle de la « coast », mais je sais que ce transit est justement fait pour éviter la côte et l'aéroport. Je le fais répéter, et je n'y comprends toujours rien. Je commence à ne pas être bien, je le fais répéter à nouveau, toujours rien, il faut dire qu'il ne cherche pas à s'adapter celui là, il répète pareil, même ton, même non articulation... Alors là, et vu que l'avion avance vite, je lui précise très clairement que j'avais moi prévu de passer par... (j'énonce tous les points et l'altitude voulue). Il me répond un

## Voyage à Ibiza ...

« OooooKkkkkk FEJ » de lassitude bien exprimée, et me fait passer sur une autre fréquence. Chouette, je passe, mais ça veut dire qu'il faudra faire ça en sens inverse... Attention, ce transit est perturbant à 2 points de vue. D'abord, les caps écrits sur la carte d'approche ne sont pas avec une référence Nord en haut, mais tout est incliné, de sorte que le cap horizontal est le cap 84 environ. J'avoue, en vol, et dans cette pression, ça m'a fait me poser des questions, et ne pas faire de belles lignes droites, et le GPS est alors un bon moyen de confirmer les choses. Deuxième point, lorsque l'on arrive sur ce transit, on n'a aucune référence sur la dimension de celui-ci, et la première grande route est vite comparée à l'autoroute que je dois survoler 5 minutes plus loin. En effet, la carte d'approche a une échelle 1/500 000 alors qu'on ne s'attend pas à ce que ce soit si grand.

### Fin du vol sur la côte avant le large

Ca y est, la zone difficile est passée, je dois encore longer la côte un peu moins d'une heure avant de tourner sur l'eau. Un petit passage nuageux avec une zone à éviter me font décider, en ayant visuel sur la zone qui suit dans laquelle il n'y a plus aucun nuages, de faire un peu de VFR On Top.



VFR On Top

Et là, une nouvelle difficulté. Étant sous plan de vol, j'ai toujours gardé mon code transpondeur, plu-

tôt que de le remettre à zéro en quittant le contrôle précédent. Je ne savais plus ce que je devais faire, dans le doute je l'ai gardé. Cette décision a été motivée par le fait qu'après Barcelone, entre Amposta et Castellone de la Plana, il y a une grande zone non contrôlée, dans laquelle lorsque l'on vole bas, il n'est pas possible de contacter ni Barcelone, ni Valencia... Ça dure environ 40 minutes, et je me dis que si personne n'a de mes nouvelles pendant plus de 30 minutes sous plan de vol, il va y avoir un plan d'alerte. A l'aller, personne sur la fréquence de Castellone, au retour Valencia me fait les contacter, mais c'est sur 123.5, donc je crois comprendre que c'est de l'auto info, et une personne me répond une information que je n'ai pas comprise, si ce n'est que je devais éviter la zone autour du terrain... Donc à vrai dire, je ne sais pas si je suis suivi, ou juste en auto info, et sans tout comprendre, c'est délicat. Alors j'essaie régulièrement de contacter Valencia à l'aller, Barcelone au retour, lors duquel quelqu'un a relayé le message pour moi... Donc dans cette zone, j'ai gardé mon transpondeur, et j'ai stressé de ne pas pouvoir contacter qui que ce soit. Peut être avez-vous la réponse à me donner...

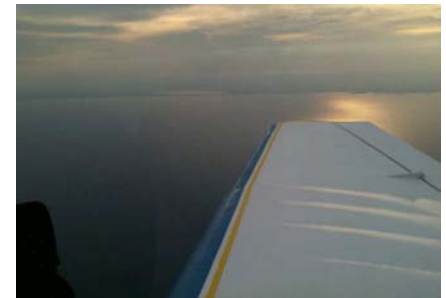
### Survol maritime vers Ibiza



Départ pour le large

J'arrive enfin à contacter

Valencia, au moment de tourner plein Sud sur les points SOPET TULNO et COMPI, ce dernier correspondant au point tournant se trouvant dans la dernière ligne droite pour Ibiza. J'ai alors envie de monter haut, genre 8500ft, histoire d'assurer une sécurité au dessus de l'eau. J'en informe le contrôleur, qui me précise que c'est inutile, car il faut maximum 3000ft dans la TMA Palma. Ok, je reste à 3000 donc. Le vol avance, j'ai le gilet à côté, on n'est pas haut... Je longe la côte vers le sud, Valencia se laisse distinguer au loin.



Cap au Sud, Valencia au loin

Je tourne à COMPI, vers NINOT, et vient le moment de contacter la TMA palma, mais ils ne me reçoivent pas, alors j'avance. Ca y est, ils répondent, et m'informent qu'il faudra être à maximum 1000ft QNH (à ce que



Survol de la mer à 1000 ft

j'ai compris) à l'arrivée à Ibiza, sur le point Novembre. On me fait descendre à 1000ft environ 10 minutes avant la terre, et là, c'est vraiment pas haut, pourvu que le moteur ne me lâche pas, parce que

## Voyage à Ibiza ...

la marge de manœuvre est très faible, je n'aurai jamais le temps de mettre mon GPS dans un sac plastique ☺ et sauver mes affaires...

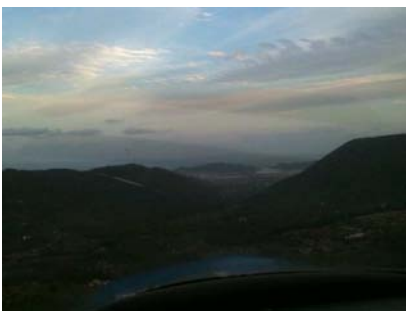
A savoir, emportez un oreiller, une VHF de secours, et un gilet. Comme ça, au choc sur l'eau, on évite le coup de tête dans le tableau de bord, et dans l'eau, on flotte et on a de quoi appeler les autres avions, le réseau cellulaire n'existant pas.

### TERRE EN VUE



Ibiza en vue

TERRE EN VUE ☺ j'arrive à Ibiza, ça y est, la joie monte, j'ai fait ce que l'on m'a dit, je suis sur la fréquence d'Ibiza TWR, j'arrive au point N, mais là, il y a un hic... Je dois traverser l'île de Nord en Sud, avec au milieu des collines à 1313ft max, et quelques couloirs en dessous de 1000ft, mais proches du sol. Donc je ne vois pas où passer, ai-je mal compris, et serait-ce 1000ft ASFC max ?



Transit de N à Ibiza

A priori non, j'ai confirmé à la tour lors du départ, mais peut

être ai-je à nouveau mal compris... Et en plus de cela, en dessous des sommets, Ibiza ne me capte pas... Un peu de stress, et puis tant pis, je vais remonter, peut être que le contrôle est informé de ma venue et sait que l'on pourra se parler au moment de mon arrivée finale, mais je préfère les avoir en clair, alors je remonte tout de suite à 2000ft, et j'arrive à les avoir, j'ai déjà visuel sur les installations. Je précise mon arrivée, le fait que je suis déjà pas loin de la vent arrière, et que je suis à 2000ft QNH. Première réponse, on me demande de descendre..., puis on m'autorise l'approche, numéro 1 pour la 06, ce que j'exécute.



Finale piste 06 à Ibiza

A l'arrivée, une voiture me conduit à ma place, je suis à Ibiza ☺ Un grand moment de joie lorsque j'ouvre la verrière, je l'ai fait, seul, à l'étranger, sur une île. Pour moi c'est tout l'intérêt d'un PPL, aller dans un lieu où, normalement, il faut respecter un horaire et prendre un bateau ou un avion.

### Au parking d'Ibiza

Je couvre l'avion avec des housses, j'ai demandé au contrôle une place où l'on pouvait accrocher l'avion au sol, mais en fait le parking des privés est équipé d'anneaux partout. J'attache donc les ailes, je protège le tableau de bord et un peu de ran-

gement. Depuis mon arrivée, une voiture m'attend à côté, ça ne laisse pas le temps de se détendre... Et me voilà parti pour les bâtiments d'arrivée des privés. Je donne quelques infos à la douane, et c'est parti pour quelques jours de folie...



Au parking, EJ garé

## Le retour, en bref

### Organisation

Pour le retour, je vais être bref. Arrivée à l'aéroport nationale et préparation des feuilles de nav sur le chemin inverse. J'ai pris le temps la veille de téléphoner aux deux numéros de Perpignan pour les prévenir de mon intention de vol et de parking. Pour l'intention de vol, apparemment si on est sous plan de vol, la dame me dit que ce n'est pas nécessaire... Mieux vaut prévenir. Je vais voir la météo au bureau spécialisé, superbe temps sur mon chemin toute la journée. Je cherche les Notams sur un ordinateur à ma disposition. Pour les terrains, j'y arrive avec l'aide d'un pilote à côté, mais pour les SUP AIP c'est plus dur et j'ai quand même fini par les trouver. Il reste à poser mon plan de vol, prévoir de faire le plein (si ils veulent bien, puisque je n'ai pas de numéro de TVA, grande question...). Je dépose mon plan

## Voyage à Ibiza ...

de vol non sans mal sur l'ordinateur, sans forcément comprendre les messages d'erreur en espagnol, je ne parle pas cette langue. Alors en plus j'appelle la tour qui me confirme qu'ils l'ont bien reçu. Je passe alors la douane, et le douanier n'aime pas les étrangers qui ne parlent pas sa langue, il me le fait comprendre à son humeur, et sa volonté de ne parler qu'en espagnol... Mais ça va, je passe. On m'emmène à la tour afin de payer la taxe, je m'attends à payer beaucoup... 1 atterrissage et 5 jours de parking. Le prix : 20€36.

### Préparation de l'avion, plein d'essence



Au parking, pour un départ Ibiza Montceau via Perpignan

J'arrive à l'avion, je le prépare, je demande à rouler aux pompes, accordé, je fais la queue, je fais le plein, et là je regarde ce qu'il se passe sur l'ordinateur. Le gars a un message d'erreur parce qu'il n'a pas entré de numéro NIF, et après quelques clics, ça passe tout seul... Je prends 112L d'essence, pour 265.10€ payés personnellement, qui seront retirés du prix des heures dues au club.

### Vol retour

Une météo magnifique pour cette belle journée.

Je pars, je vole comme à l'aller, je rencontre les mêmes difficultés dans la zone non couverte.

À Barcelone, je précise clairement dès le début mes intentions...



Quelle belle météo

Tout se passe bien, je vais à Perpignan, j'y fais le plein, 112L pile poil, comme pour le trajet inverse, et je rentre à Montceau en ligne droite, puisque la météo me le permet cette fois ci.



Survol de San Antoni

### L'annonce de Montceau en visuel

Imaginez le plaisir, verticale de Roanne, presque visuel sur Montceau, de dire à la radio : « Montceau de FGDEJ, un DR400 en provenance de Ibiza via Perpignan (à oui, pourquoi ne dire que Perpignan ☺), à 20 minutes de vos installations, rappellerai verticale pour une intégration à 2500 ft QNH. J'arrive sur la piste 27 quelques dizaines de minutes avant le coucher du soleil, je n'y vois d'ailleurs rien du tout à l'atterrissage, et je vois le sol arriver rapidement à la fin.

A Montceau, personne, un avion en vol, ça change de cette semaine très mouvementée !

Après une semaine comme celle là, le contraste est important.

Je range l'avion, fais les papiers, et reprend le volant de ma clio.



Visuel de Montceau

### Conclusion

Ce fût un temps de vol total de 11h20, 5h30 à l'aller, et 5h50 au retour.

### L'anglais aéronautique

Il ne faut pas avoir peur lorsque l'on ne comprend pas un contrôleur. En précisant nos intentions clairement, et en mon



Regardez bien, la piste est 30 mètres devant...

trant que c'est bien ce que l'on a prévu de faire, ils comprennent bien que c'est sûrement la meilleure solution pour se débarrasser rapidement de cet avion qui ne comprend rien, et dont ils connaissent le trajet prévu...

Denis Defauchy

