



Le point S de l'île d'Ibiza.

Les Blaireaux à Ibiza

Ils sont de retour! Pilotes et amis, les Flying Badgers (Blaireaux volants) basés à Cannes-Mandelieu (LFMD), nous racontent leur dernier voyage à Ibiza...



Première escale à Barcelone : tapas sur la place Royale.

Je ne saurais pas dire dans quelle tête a germé l'idée de proposer un voyage à Dubrovnik pour le week-end... Celle de Fred, de Serge, d'Amaury? Nous avons déjà réalisé plusieurs sorties club à l'étranger : navigations avec traversées maritimes sous plans de vol et... déroutements. Nous, ce sont les « Flying Badgers », un groupe de pilotes-voyageurs-amis fidèles de ces pages (voir *Info-Pilote* n° 707 et 710). Le week-end prolongé du 3 au 5 juin est donc retenu pour s'affranchir au mieux des déboires météo. Sept équipages de trois pilotes sont partants dès le premier appel. Le conseil d'administration de l'UACA (Union aéronautique de la Côte d'Azur) accepte de mettre à notre disposition tous les avions pendant trois jours! Dès janvier 2016, les réunions s'enchaînent. Il en faut bien cinq pour préparer cette virée croate. Les tâches sont réparties entre collecte des infos aéronautiques (moyen d'obtention des cartes, NOTAMs, prévisions météo), mise à jour des données GPS, constitution des équipages avec un FCL.055 au minimum (radio en langue anglaise), réservation des appareils avec des potentiels suffisants, préparation d'une trousse à outils minimale, recherche d'hôtels et d'activités récréatives et/ou culturelles.

La veille du grand départ, rendez-vous à 17 h pour faire les pleins, nettoyer les avions et les parquer au plus près du club-house avant un dernier briefing météo & NOTAMs. Et ce qui se pressentait déjà lors de notre dernière rencontre se confirme : pluie sur Gênes, nuages accrochés sur les Apennins septentrionaux et sur l'est de l'Adriatique.

Savoir changer de destination

En passant par le col de Tende, ça pourrait le faire individuellement, mais sept avions qui jouent à cache-cache avec les moutons, ce n'est vraiment pas sérieux! Un passage au sud via Bastia et Rome ne peut s'envisager sans plan de vol pour survol maritime, de toute façon non déposable à cause d'un préavis de grève des contrôleurs aériens du Sud-Est... La déception se lit sur les visages. L'île d'Oléron en plan « B » avait bien été retenue, mais ce n'était dans la tête de chacun que pour faire bonne figure. C'est là que l'un des nôtres lance : « Et Ibiza? Pas de problème météo. Et pour les survols maritimes en Espagne, nous déposons les plans à Béziers... » Silence. Puis brouhaha. Cinq participants jettent l'éponge en expliquant qu'ils jugent le temps de préparation insuffisant pour cette nouvelle destination. Un sixième, pilote de mon équipage, se questionne également sur ce qu'il pourrait intégrer comme info avant

La météo prévue pour le week-end : peu favorable sur l'Adriatique.





Le plan B pour Ibiza préparé en dernière minute.



Amaury, Cédric et Walter en équipage dans un PA28.

le départ du lendemain matin 7 h. Décision est donc prise de reporter le départ à 11 h. La préparation des logs de navigations et plans de vol sera faite en commun au clubhouse après un café-croissant. Thierry accepte le défi, notre équipage reste au complet. La nouvelle route est la suivante : vendredi Cannes - Béziers - Sabadell, à côté de Barcelone. Samedi, Sabadell - Ibiza. Et dimanche, Ibiza - Perpignan - Nîmes et Cannes. Ce qui fut dit fut fait. Nous sommes donc six avions et seize pilotes à partir.



Pascal, Arnaud et Norbert.

Répartition des tâches

Voler à trois, c'est très confortable, surtout pour le commandant de bord, encore faut-il bien s'accorder sur qui fait quoi. Donc le copilote s'occupe de la radio, le PAX assure la navigation et rappelle les tops changements de réservoirs, et le commandant de bord pilote l'avion et décide, avec ou sans conseils. Les deux avions à deux pilotes sont moins gâtés.



Thierry, Serge et Pierre.

Vendredi 8 h. Thierry n'a pas fermé l'œil de la nuit à cause d'un voisinage pas très sympa. Il prendra donc la troisième branche samedi matin. Serge se charge de la première étape pour assurer la radio sur Béziers - Sabadell, ma partie. Il a opté pour une directe Cannes LFMD - Marseille LFMM sous un plafond qui reste bas, avant un côtier jusqu'à Béziers. Sur la route nous avons vu nombre de tankers en attente de livraison, les plages camarguaises, les constructions des années 1970 de La Grande-Motte, les parcs à huîtres de l'étang de Thau... Après un en-cas café à Béziers LFMU, nous laissons à main droite un paquet d'étangs, le travers Banyuls annonce la frontière espagnole qui se franchit à Cadaques, entre 500 et 1000 ft pour admirer ce magnifique village blanc.



Thomas et Frédéric, dans le SR20.

Nous passons ensuite avec Barcelone au cap de Creus puis par la Costa Brava que l'on quitte à Mataró pour rejoindre Sabadell (LELL) après une mise en attente à l'est du

terrain à 2000 ft. LELL est l'aéroport d'aviation générale proche de Barcelone, autant dire qu'il y a du trafic, beaucoup de hangars et d'écoles. Le contact radio peut être difficile à obtenir, attention à ne pas pénétrer la CTR sans autorisation. Prévoyez les deux points d'entrées W ou E comme unique accès. Il n'y a pas de dérogation ! Aucun hôtel n'est réservé mais Pascale nous en trouve un en quelques minutes. Chapeau ! Puis, en une demi-heure et pour 45 €, des taxis nous emmènent dans le centre de Barcelone. Soirée tapas et tourisme, le groupe se resserre, les amitiés se créent et les anecdotes de pilotage fusent !

Dépôts de plans de vol ibériques...

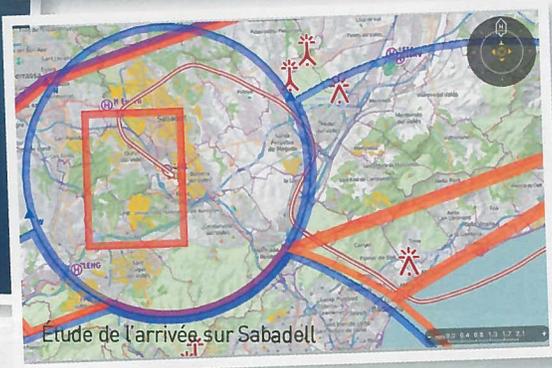
À l'origine, nous espérions partir de Sabadell samedi matin vers 9h30. C'était sans compter le dépôt des plans de vol auprès des services espagnols et le paiement des taxes aéroportuaires (environ 30 €). Dans la pratique, il faut compter une heure par avion et savoir rester zen avec son correspondant au bout du fil. Dans notre souvenir, une personne dans un bureau se chargeait de cela. Mais l'évolution digitale est passée par là. Il faut utiliser un ordinateur pour déposer le plan de vol, ensuite téléphoner pour prévenir l'opérateur qui ressaisit à la main (!) dans les outils officiels. Nous devons donc attendre la fin de son travail pour voir sortir de l'imprimante notre plan de vol et le document de paiement des taxes. Celui-ci nous permet de saisir la somme sur la machine de paiement et d'obtenir un reçu. Olé ! Nous sommes alors autorisés à accéder aux avions. Les décollages s'échelonnent entre 11h30 et 12 h. Après la traversée, l'arrivée sur l'île d'Ibiza (LEIB) a lieu une heure et demie plus tard, au milieu des nombreux trafics IFR (Ryan Air, Air Berlin, Easyjet, Vueling Norwegian). Nous sommes donc contraints d'orbiter autour des points VFR d'entrée de la CTR (N, N1, S1, S) jusqu'à obtenir l'autorisation d'atterrissage. Ces difficultés s'expliquent



Le PA28 F-GJPJ en vol.

selon le personnel de l'aéroport, par le fait qu'Ibiza n'est pas la destination VFR préférée des Espagnols, qui vont plutôt à Majorque ou Minorque. Encore une fois, Pascale fait preuve de réactivité. À peine sommes-nous sortis de l'aérogare que les chambres d'hôtel sont déjà réservées. Si bien qu'à 15 h nous sommes tous rassemblés autour de la piscine, mojitos à la main. La fin de l'après-midi se passe sur la plage. Baignade au programme avec en fond sonore la musique électro des bars et discothèques qui s'étendent tout au long du rivage. La soirée sera plus tranquille dans le centre historique d'Ibiza où de nombreux restaurants sont là pour accueillir les touristes. Le groupe reste soudé et l'ambiance est excellente.

Au point de sortie de Cannes, coup d'œil aux nuages que l'on espère quitter...



Etude de l'arrivée sur Sabadell

Avant Sabadell, survol de Barcelone.



Le désagrément du dépôt des plans de vols et taxes se reproduit le lendemain. Mêmes moyens mis en place, mêmes effets. Le dimanche, nous sommes tous à l'aéroport à 8 h mais une seule hôtesse traite l'équipage par équipage à un rythme très lent. Le dernier avion décollera à 12 h en direction de Perpignan.

Voler en classe A : ça, c'est fait !

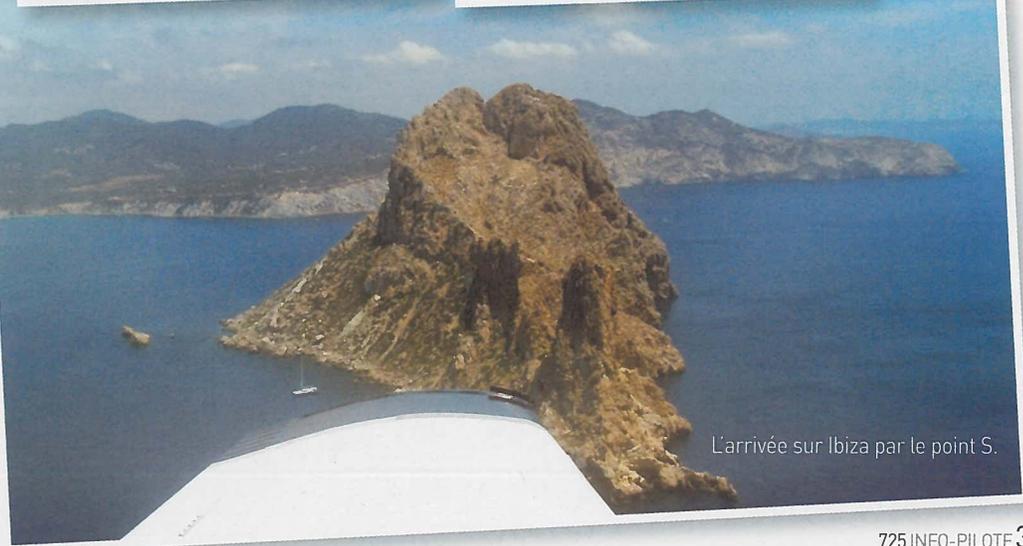
En quittant les Baléares nous traversons, vers le nord, une partie de la classe A de Palma dont le plancher est au FL035 AMSL. La Méditerranée sous nos ailes, nous demandons une montée à 5500 ft QNH, acceptée sans aucune question. Finalement nous y avons volé 40 Nm jusqu'au relèvement JOA TO 105° avant de passer sous un second secteur au N045. Il va sans dire qu'au long des 180 Nm de traversée maritime jusqu'au DME Bagur, il faut soigner son cap 023°. Il ne reste plus qu'à longer la côte pour trouver Perpignan (LFMP). Une navigation de trois heures sans souci, mais toujours formatrice. Restaurés et informés de la dégradation du temps sur les Alpes-Maritimes, nous décidons de repartir rapidement et de procéder à une directe Perpignan - Hyères sous plan de vol déposé au BR1A de Nice. Académique et ciel propre



Sabadell, ou l'enfer des taxes d'atterrissage et plans de vol



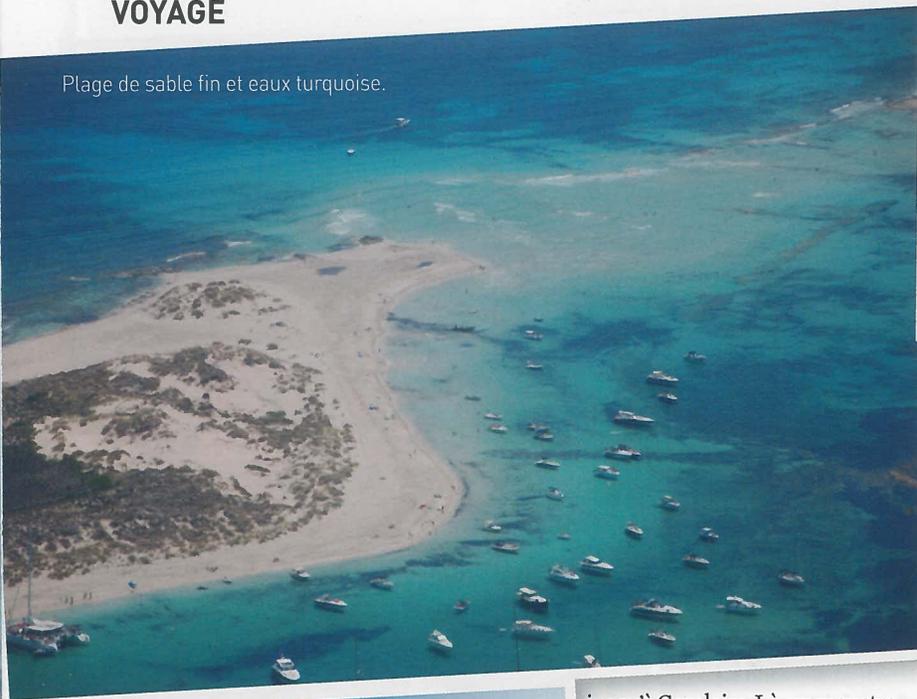
Les Blaireaux sur les Ramblas de Barcelone.



L'arrivée sur Ibiza par le point S.

VOYAGE

Plage de sable fin et eaux turquoise.



La citadelle, dans le centre historique d'Ibiza.



Après l'effort, le réconfort d'un passage par la plage.



Le terrain d'Ibiza se rapproche.



Les traces de l'attente à Ibiza.



jusqu'à Cavalaire. Là, un monstre devant nous, calé sur Grasse, avec à l'estime un pied de 40 Nm et son chapeau au N200. Après un 180° à 1000 ft bouché puis un œil à 3500 ft bouché jusqu'à Cannes, nous optons pour un 500 ft mer jusqu'au Dramont. En place arrière, j'ai anticipé la possibilité de retourner jusqu'au terrain du Castellet: essence suffisante, visibilité correcte. Pendant ce temps, alors que nous étions en face de la plage de Pampelonne, un hélico passait à moins de 2 Nm de nous, invisible et muet, histoire de rendre la situation un peu plus angoissante.

Au point SW et à 1000 ft établi, nous sommes autorisés pour une piste 35 mouillée. Pas de regrets, les cuminbes sont également présents sur l'Italie et nous rappellent que notre destination initiale, Dubrovnik, reste bouchée ce jour. Mais ce n'est que partie remise, et excités par le voyage, nous nous promettons de remettre ça en septembre. Tout est déjà prêt! ●

Texte : Frédéric Jacques - Photos : Flying Badgers

Cohabitation avec un liner.



Les Flying Badgers, heureux d'avoir atteint leur objectif.



Pratique

• Entre onze et treize heures de vol par avion.

• Taxes

- Béziers : 7,20 €
- Sabadell : 30,13 €
- Ibiza : 32,43 €
- Perpignan : 15,50 €

• Tarif Avgas

- Sabadell : 2,92 €/l
- Ibiza : 2,80 €/l

• Coût / personne

- Hôtels : 109 €
- Alimentation : 165 €

• **Coût total du voyage/personne : 1300 €**

• À savoir

- Sabadell : parking en pente, prévoir sabots.
- Ibiza : venteux, prévoir cordages.

Vue de la ville d'Ibiza au soleil couchant depuis la citadelle.

