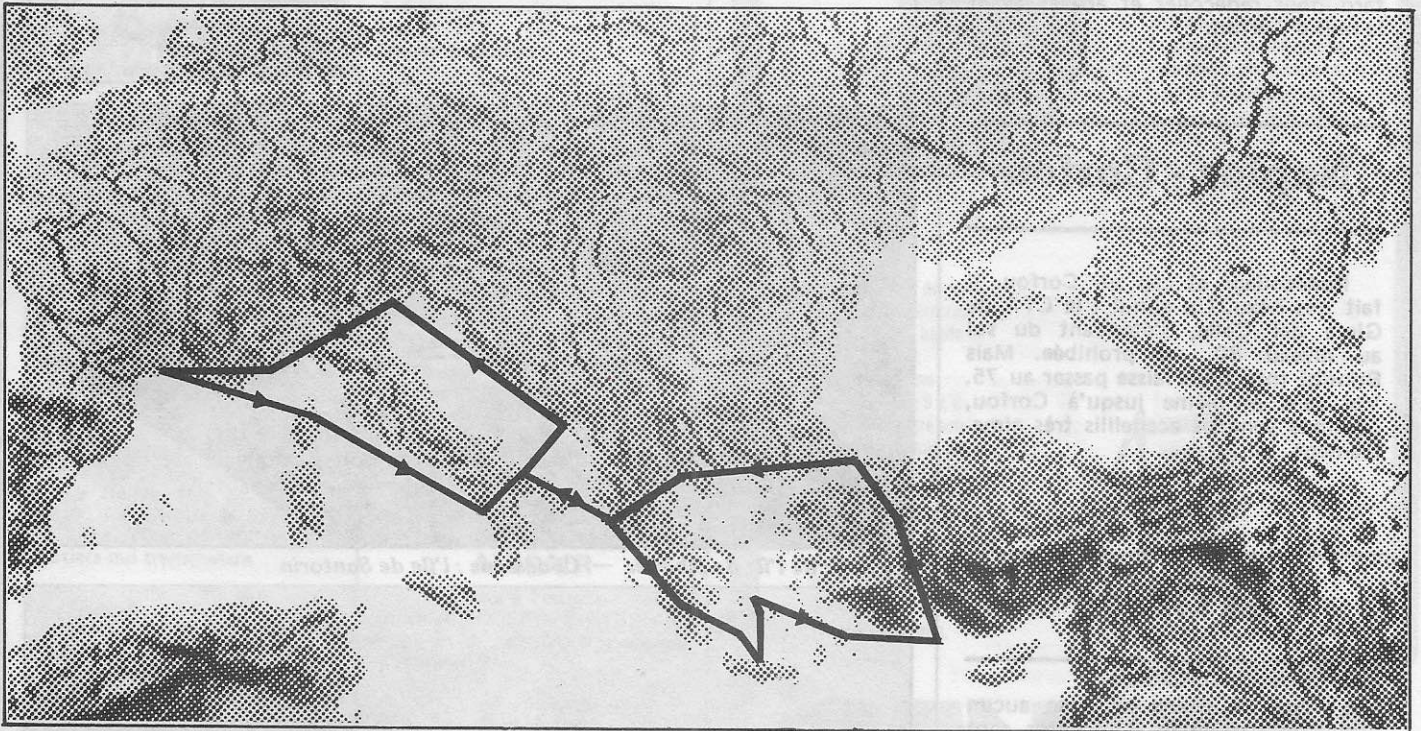


LA TURQUIE EN VFR : POURQUOI PAS ?

par Philippe CREBASSOL

Parmi nos projets de vacances d'été, un voyage aérien en Turquie ressemblait à un rêve mystérieux, angoissant et dangereux. En un mot, ce genre de projet auquel on pense sans jamais le réaliser.



Les pilotes ? Deux d'entre eux avaient la licence depuis moins d'un an et moins de cent heures de vol chacun. Le troisième totalisait par contre trois cents heures et avait déjà volé en Australie, U.S.A., Canada.

La décision fut prise. Deux avions participeraient au voyage, soit huit personnes :

— Le premier, un Piper Archer de l'Aéro-Club de Pézenas-Nizas piloté par Philippe Crebassol (100 heures de vol, 2 voyages internationaux) et Philippe Lugmerini (90 heures de vol), tous deux frais émoulus de l'ENSAE (Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace). Les passagères se nommaient Chantal Collin et Dominique Crebassol.

— Le second, un Cessna 172 de l'Aéro-Club de l'Hérault (Montpellier), piloté par Hans Stromeyer (Allemand). Les passagers se nommaient Martin Stromeyer, Irène Kellner et Anne-Marie Guibenault.

Nous nous devons d'insister sur la jeunesse des voyageurs et leur manque de revenus (presque tous étudiants). Pour nous, le voyage devait être le moins onéreux possible. En gros, des routards en avion privé, ce qui ne manquait pas de faire sourire certains, alors que d'autres taxaient de stupide notre entreprise, comme si le voyage en avion privé impliquait nécessairement le confort...

Le matériel était presque complet :

cartes de navigation à vue TPC au 500 000ème, cartes d'atterrissage à vue Bottlang, un « En route » de l'armée américaine, une carte R-NAV de la Méditerranée de la RAF et des cartes R-NAV couvrant l'Europe, du DOD (Department of Defense). Manquaient seulement les cartes d'atterrissage à vue de la Grèce et de la Turquie, que nous nous sommes procurées par la suite dans les AIS, au fur et à mesure de l'avancement du voyage.

Le présent article s'attachera surtout à décrire les conditions de vol VFR en Turquie, le survol des autres pays (Italie, Grèce, Yougoslavie) ne présentant pas de difficultés majeures.

Pezenas - Bastia Naples

Décollage de Pézenas à 9 heures. Nous rencontrons les pires difficultés sur la Côte d'Azur : stratus, visibilité réduite. Hans Stromeier, ne connaissant pas la région et seul pilote à bord, préfère se dérouter. Nous le retrouverons à Bastia.

Le vol Bastia - Naples s'effectue par le cheminement VFR traditionnel : 1 000 pieds QNH, 20 nautiques des côtes. L'arrivée est périlleuse : 4 km de visi, stratus, et la tour qui nous reçoit mal.

Croyant repartir presque aussitôt, nous nous précipitons à l'AIS et au bureau météo. A part la visi, c'est bon. Un problème : l'approvisionnement en 100 LL est à l'aéro-club, de l'autre côté du terrain. Il est trop tard pour redécoller et arriver avant la nuit à Corfou.

Naples - Corfou

Redécollage et cap sur Corfou. Il fait très beau. Un ennui : la CTR de Gioia del Colle, s'étendant du sol au niveau 80, est prohibée. Mais Brindisi Info nous laisse passer au 75. Vol sans problème jusqu'à Corfou, où nous sommes accueillis très aimablement.

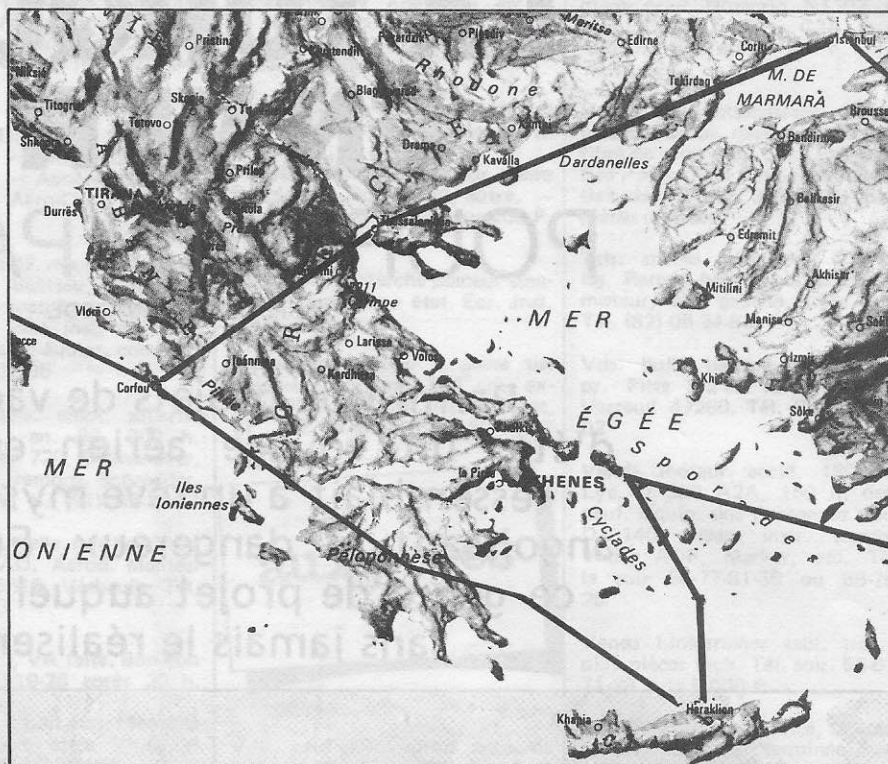
La Grèce

Le vol en Grèce ne pose aucun problème particulier. Les pistes sont toujours en excellent état. Les services au sol sont rapides. Sur les petites îles (Mikonos, Santorin), les aérodromes ne sont pas équipés de tour, ce qui signifie que deux arrivées en même temps créent un peu la panique. La météo est toujours excellente, hormis le vent qui est très souvent de l'ordre de trente nœuds.

Parmi tous les instruments de bord, l'horizon artificiel est peut-être celui qui sert le plus.

La taxe d'atterrissage est de l'ordre de cent francs; les frais de parking s'élèvent en moyenne à cinquante francs par jour.

Cinq aérodromes seulement possèdent de la 100 LL : Corfou, Athènes, Iraklion, Thessalonique, Rhodes.



Au large de l'île de Rhodes — Ci-dessous : l'île de Santorin



La Turquie

Notre dernière escale grecque est l'île de Rhodes. Dès notre arrivée dans cette île, trois jours avant le départ prévu pour Antalya, en Turquie, nous nous informons sur la procédure à suivre pour gagner ce pays.

En Turquie, les cheminement VFR n'existent pas. Le vol VFR s'effectue en réalité en IFR par conditions VMC. Il faut envoyer un télex à Athènes, qui se charge de contacter les autorités turques pour l'acceptation du plan de vol Rhodes - Antalya. Athènes renvoie ensuite un télex en réponse. De plus, le jour du départ, il faut avoir la clearance d'Athènes et des autorités turques, ceci en appelant Athènes par téléphone.

Le 28 août, par malchance, il y a une grève de certains services de l'aéroport (ce qui nous permettra de décoller sans avoir à payer les taxes d'atterrissage et de parking !). Conclusion : pas de télex en provenance d'Athènes. Nous décidons de téléphoner à Antalya. Une personne parlant tout juste l'anglais nous répond que tout est O.K. Dans l'AIS de Rhodes, personne ne prend la responsabilité de nous dire que nous pouvons décoller sans craintes. Il faut à présent se décider : nous décollons, en nous demandant bien ce qui nous attend à Antalya.

Après un petit tour dans la T.M.A. de Nicosie, c'est le premier contact avec les Turcs : rassurant. L'homme

connaît parfaitement son métier et maîtrise la langue anglaise. Par contre, il ne nous lâche pas une seconde avec ses « Confirm your position ».

Nous atterrissons à Antalya, sur une piste en excellent état. L'aéroport est désert. Alors que nous approchons du parking, c'est l'angoisse : une dizaine de soldats casqués et armés sortent en courant de l'aérogare et viennent prendre position autour du Piper.

Un instant, nous songeons à contacter NX qui est à dix minutes derrière nous pour lui dire d'outrepasser les instructions de la tour et de retourner en zone grecque. Mais nous sommes rassurés par une poignée de main d'un des civils qui sont accourus, des papiers à la main. Après l'angoisse du premier moment, c'est maintenant la bonne humeur qui est de règle et nous devons gaiement avec les Turcs, qui se révèlent très accueillants.

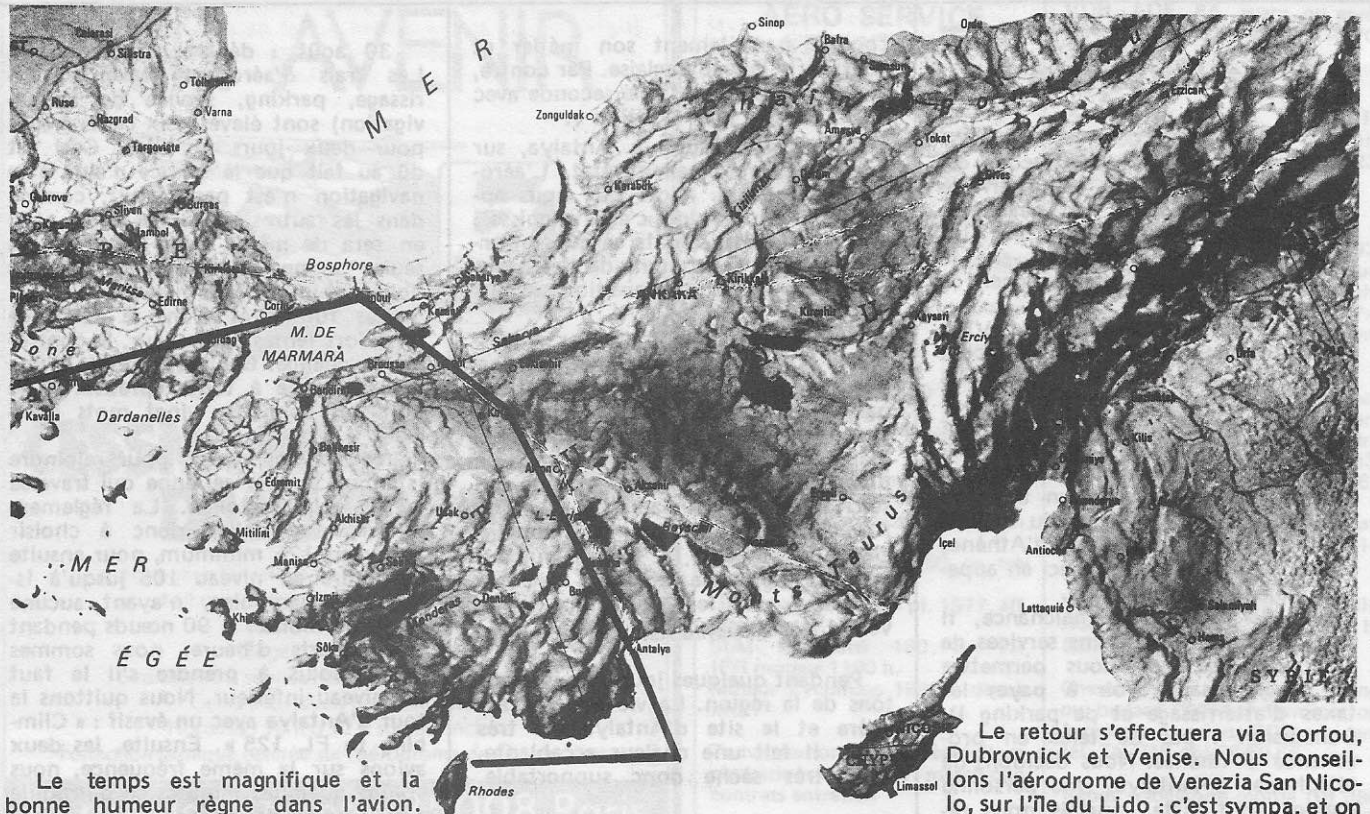
Pendant quelques jours, nous profitons de la région. La vie est très peu chère et le site d'Antalya est très beau. Il fait une chaleur accablante, mais très sèche donc supportable.

30 août : départ pour Istanbul. Les frais d'aéroport (taxe d'atterrissage, parking, service de la navigation) sont élevés : six cents francs pour deux jours et demi. Ceci est dû au fait que le service d'aide à la navigation n'est pas gratuit, comme dans les autres pays. De plus, et il en sera de même pour l'essence, les seules monnaies acceptées sont les dollars et les deutsch marks.

Les formalités avant le décollage sont fort lentes. A la tour, le contrôleur a changé. Celui-ci se révèle d'une incompetence à toute épreuve. Il ne doit pas connaître vingt mots d'anglais.

Nous avons choisi, pour rejoindre Istanbul, la voie aérienne qui traverse le plateau anatolien. La réglementation nous oblige donc à choisir le niveau 125 minimum, pour ensuite descendre au niveau 105 jusqu'à Istanbul. Néanmoins, n'ayant aucune envie de monter à 90 nœuds pendant trois quarts d'heure, nous sommes bien résolus à prendre s'il le faut un niveau inférieur. Nous quittons la tour d'Antalya avec un évasif : « Climbing to FL 125 ». Ensuite, les deux avions sur la même fréquence, nous volons quelques minutes en patrouille pour prendre des photos.





Le temps est magnifique et la bonne humeur règne dans l'avion. Sous les ailes, défilent les monts du Tauhes, ensuite une région de grands lacs d'un bleu très pâle, puis le plateau anatolien. Les villages ont la couleur de la terre. Pas un arbre, pas une tache verte, même au bord des lacs dont beaucoup sont à sec.

Nous essayons en vain de contacter Ankara Control. Puis nous passons dans la zone de contrôle d'Istanbul. Le contrôleur est parfait. Relevant notre position grâce au transpondeur, il nous donne des caps, des niveaux (IFR, évidemment). Le travail à la radio est intense.

Le plein sera fait immédiatement après l'atterrissage. L'essence doit être payée en dollars; or il n'est pas question, pour une banque turque, d'en vendre. Conclusion : une heure de discussion.

Inutile de vanter les charmes d'Istanbul, porte d'Orient. Les monuments sont magnifiques. Les 250 minarets sont autant de silhouettes étranges dans cette ville grouillante, baignée d'une éternelle brume. La promenade en bateau sur le Bosphore est inoubliable...

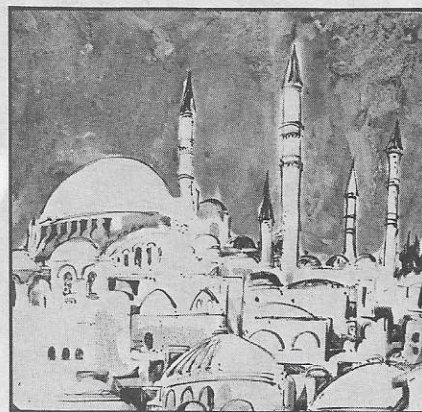
Puis c'est le retour. Arrivés le 2 septembre à 10 h. à l'aéroport, nous ne décollerons qu'à 14 h 30. C'est un cauchemar. Personne n'est capable de nous donner un renseignement juste. De plus, les militaires sont très nerveux. Surtout ne courez pas, ne vous énervez pas, sinon vous en avez dix sur le dos qui vous fouillent et vous demandent votre passeport. Pour comble de malheur, le service météo est en zone internationale alors que l'AIS se trouve en zone turque. Ceci multiplie les contrôles et les fouilles.

Et puis, c'est l'apothéose : 214 dollars à payer par avion pour les différentes taxes. Et toujours le même problème : la banque ne vend pas de dollars. Après d'interminables discussions, nous réussissons à obtenir des dollars — à huit francs l'un. Multipliez ceci par 214 et vous aurez ainsi une idée de la bonne humeur qui régnait ensuite à bord de l'avion !... D'autant plus que la tour nous annonce :

« Stand by. You have to expect Athen's clearance ». Nous ne desserrerons les dents qu'une fois la frontière passée.

La météo n'est pas fameuse, et nous n'éviterons les affres de l'IMC qu'en jouant très serré avec les strato-cumulus.

Escale technique à Thessalonique où l'essence peut être payée en drachmes, à condition que ceux-ci aient été achetés à la banque de l'aéroport. Idée originale.



Le retour s'effectuera via Corfou, Dubrovnick et Venise. Nous conseillons l'aérodrome de Venezia San Nicolo, sur l'île du Lido : c'est sympa, et on peut dormir sous l'avion...

*

En conclusion, un voyage aérien en Turquie est envisageable. Néanmoins une bonne pratique de la langue anglaise est indispensable. Le contrôle aérien est parfait dans les aéroports mais est censé s'adresser à des pilotes IFR. Il vaut donc mieux ne pas faire répéter trois fois les instructions. Entre les aéroports, le problème vient de l'altitude minimale élevée des airways et de la difficulté du contact radio avec les fréquences de type Info.

Seul point noir — et il est de taille : les taxes et les commodités de paiement. Nous suggérons donc de partir avec une forte somme en dollars ou en deutsch marks en petites coupures (ils ne rendent pas la monnaie !). Afin d'éviter de payer des taxes élevées, évitez les grands aéroports, en particulier Istanbul et Ankara.

Enfin, au moins pour la première fois, nous conseillons de partir à deux pilotes par avion, et si possible au moins deux avions. En effet, les soucis au sol seront partagés. Sinon, vous avez intérêt à être d'un sang-froid à toute épreuve.

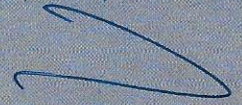
Au total, nous avons parcouru 7 500 km en 36 heures et demie tout compris (heures de vol, taxes, hébergement, nourriture), ce voyage de trois semaines a coûté 6 500 F. par personne. A titre de comparaison, une croisière d'une semaine avec soixante heures d'escale prévues dans les Iles de la mer Egée, coûte 6 000 et 12 000 F. par personne. Quant à la voiture... Bon courage !

AVIATION GENERALE

AVIASPORT

LA REVUE DU PILOTE

A Vincent,
en souvenir d'un
cristal pilote



**VERS UNE NOUVELLE
AVIATION LÉGÈRE
LA TURQUIE EN VFR
ESSAI :
LE TURBINE ISLANDER**