

Aurigny/Alderney en pratique...

Etablir et déposer de plans de vol

Le plan de vol permet aux contrôleurs de suivre la signature radar de l'aéronef selon un plan pré établi et, lors des survols maritimes, d'envoyer des secours en cas d'alerte ou de vol non parvenu à destination.

La FFPLUM a consacré une note à ce sujet¹. D'autres tutos circulent sur YouTube. Etablir un plan de vol n'est pas compliqué, mais pour moi, c'était une première. Tenant compte de mon inexpérience, j'ai préféré établir des brouillons de plan de vol pour être en mesure de discuter avec les autorités aéronautiques et obtenir leur validation. Puis je les ai déposés la veille de la ballade.

Le site EuroFPL² permet de rédiger aisément des (brouillons de) plans de vol téléchargeables en PDF. A noter qu'à ce stade, l'agent de la DGAC chargé du dépôt des plans de vol (au 0156 301 301, 24h/24h) répond très aimablement aux questions et aide à vérifier le brouillon du plan de vol.

Le dépôt proprement dit des plans de vol (un pour l'aller, un autre pour le retour) se fait idéalement la veille du vol, éventuellement *on line* sur EuroFPL, sinon beaucoup plus facilement par téléphone, avec le très sympathique interlocuteur de la DGAC (toujours au 0156 301 301).

Dès lors, la DGAC se charge de transmettre ces plans de vols aux autorités concernées, notamment les aéroports de départ et d'arrivée qui activeront le plan de vol au décollage et le clôtureront une fois le vol parvenu à destination.

A noter, le plan de vol en VFR ne prévoit pas les altitudes de vol qui restent à la discrétion du pilote ou du contrôleur.

Demandes d'autorisations de vol

Le site de la **Channel Islands CTR** peut être consulté sur www.cicz.co.uk.

Le *Supervisor* de l'ATC (*Air Traffic Control*) de Jersey peut être contacté au +44 1534 446086. Ses questions portent sur l'absence de transpondeur, la présence d'une radio VHF 8.33, les gilets de sauvetage (lampe obligatoire), le plan de vol. Il est chaleureux et confirme que la procédure PPR n'est plus nécessaire, seul le *Flight Plan* importe. Il demande de contacter l'ATC de Guernesey au +44 1481 227766 (atc@gov.gg).

Le *Guernsey ATC Supervisor*, plutôt sympa également, pose à peu près les mêmes questions. Quand je propose d'envoyer par email le brouillon de mes plans de vol, elle accepte et répond à mon mail de la manière suivante : *"Thank you for sending this through. We have made a note in our diary for 25th June, regarding your flight. Please advise us closer to the time if the date changes, as we know the flights are weather dependent. Have a lovely day."*³

Remarques :

- ces contacts téléphoniques exploratoires ont été très rassurants, mais je ne suis pas certain qu'ils étaient obligatoires. Il est possible que le simple envoi d'un plan de vol par la DGAC ait suffi.
- la qualification FCL055 (maîtrise de la langue anglaise), que certains disent obligatoire pour voler dans un espace contrôlé britannique, n'a jamais été évoquée. Un autre miracle de l'ULM ?
- La classe de l'ULM (classe 2 : pendulaire) n'a pas non plus été évoquée.
- la phraséologie anglaise pour les échanges radio peut être travaillée sur de nombreux tutos de YouTube ! Un vocabulaire minimal est à acquérir. Comprendre les messages radio des contrôleurs anglais n'est pas toujours facile malgré leur gentillesse et leur volonté d'aider.

Alderney Airport

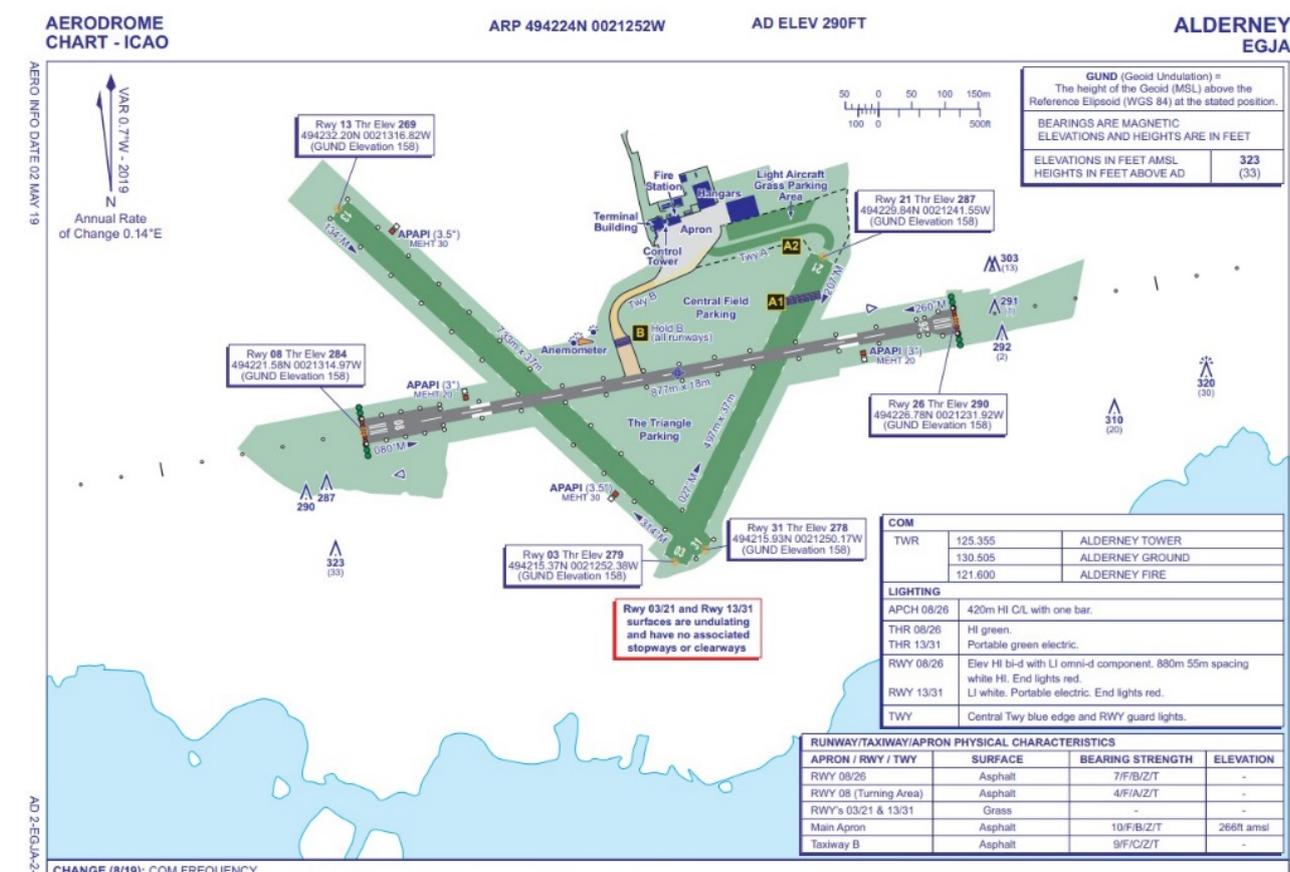
Pour l'équivalent de la fiche VAC concernant l'aéroport d'Alderney, consulter sur [eAIS Package United Kingdom \(nats.co.uk\)](http://eAIS Package United Kingdom (nats.co.uk)) et le PDF EG-AD-2.EGJA-en-GB.pdf.

¹ - https://ffplum.fr/images/pdf/2020/COMMENT_REEMPLIR_UN_PLAN_DE_VOL.pdf

² - Version d'essai gratuite pendant 15 jours.

³ - « *Merci d'avoir transmis ceci. Nous avons laissé une note à propos de votre vol sur notre agenda du 25 juin. Comme nous savons que les vols sont météo dépendants, merci de nous informer dès que possible si la date change. En vous souhaitant une charmante journée.* »

L'Air Traffic Control répond au +44 1481-822851. Tour de piste à 700 ft QFE (=900-1000 ft QNH), au sud pour la 08-26 ; à l'ouest pour la 13/31.



L'équivalent de la carte VAC de l'aéroport d'Alderney EGJA

La taxe d'atterrissage s'élève à 10,46 £ (12,19 €). Un formulaire de douane est à remplir (numéro de passeport, date et lieu de naissance, etc) puis à déposer dans une boîte aux lettres en salle d'embarquement. Ce formulaire peut aussi être rempli au préalable sur internet⁴.

Aéroport de Cherbourg-Manche LFRC

Le référent AFIS peut être contacté au 02 33 88 57 60. Un préavis d'atterrissage doit être déposé la veille par téléphone ou mail : afis.cherbourg@edeis.com, 02 33 22 91 30.

Le responsable d'exploitation de l'aéroport (julien.alcacer@edeis.com) est à contacter pour envisager de laisser un appareil dans un hangar.

Les taxes d'aéroport de Cherbourg se sont élevées à 12 € TTC par atterrissage et 11,52 € TTC pour une nuit de parking dans le hangar.

L'aéroport est ouvert de 8h30 à 19h30. Des décollages après 19:30 sont possibles en auto-information. Mais les décollages avec activation du plan de vol par l'ATIS débutent vers 9:00.

La fiche VAC de Cherbourg LFRC est facilement consultable (AFIS sur **119.625**). Tours de pistes toujours main gauche.

Opérations de douane & immigration à Cherbourg

⁴ - voir :

- [Declaring passengers and goods - private aircraft - States of Guernsey \(gov.gg\)](http://www.gov.gg/Declaring-passengers-and-goods-private-aircraft)
- [CHttpHandler.ashx \(gov.gg\)](http://www.gov.gg/CHttpHandler.ashx)

Cette procédure est obligatoire sous peine d'amende. La douane de Cherbourg peut être contactée au 09 70 27 44 90. Elle dispose d'une équipe volante qui s'occupe de plusieurs sites (aéroport de Cherbourg, port de Diélette, etc). La procédure consiste à demander au bse-cherbourg@douane.finances.gouv.fr un formulaire de préavis pour un décollage de Cherbourg vers Aurigny. Ces préavis (un pour l'aller, un pour le retour) doivent alors être remplis et envoyés exclusivement par mail (aux adresses emails figurant sur le formulaire) au moins 24 heures à l'avance (48 heures pour un départ en week-end) en donnant l'heure du départ de Cherbourg.

Même procédure pour le retour.

La douane peut alors envoyer à l'aéroport une équipe chargée de contrôler l'appareil et ses occupants. Leur guérite se situe aux arrivées de l'aérogare. Il est donc important de respecter le créneau horaire demandé dans le préavis sous peine d'amende.

Cependant, en cas d'absence des douaniers à l'heure indiquée dans le préavis, le pilote peut décoller, les préavis par email faisant preuve de sa bonne foi. Dans notre cas, ils étaient absents au départ de Cherbourg, et présents au retour, leur intervention consistant à vérifier nos passeports.

Tout préavis de douane peut être annulé par simple email.

Fréquences et échanges radio

La demande d'entrée dans la *Channel Islands CTR* se fait à la verticale du Cap de la Hague (point CDLH) à *Jersey Approach 125.205* qui donne la clearance et contrôle la traversée jusqu'à *Alderney Lighthouse* (le phare d'Alderney se situe à l'extrémité orientale est de l'île) où Jersey passe le relais à *Guernsey Approach 128.655* jusqu'au moment où le pilote déclare avoir un visuel sur l'aérodrome. Là, Guernesey demande de contacter *Alderney TOWER 125.355* pour l'approche.

Cheminement inverse pour le retour, *Alderney TOWER 125.355* donne les clearances de *start-up, taxi, line-up* et *take-off* puis, *once airborne*, elle passe le relais à *Guernsey Approach 128.655*. Guernesey nous accompagne pour la traversée de l'île d'ouest en est jusqu'au phare (1500 ft) et demande de contacter *Jersey Approach 125.205*. Jersey redonne l'altitude autorisée pour la traversée (2000 ft max) et demande de rappeler verticale CDLH.

Attestation d'assurance de l'appareil en anglais

Les assurés à la FFPLUM peuvent la demander à Air Courtage au 04 27 46 54 00. Bien entendu, penser aussi au passeport en cours de validité.

La Hague

Partie occidentale du Nord-Cotentin, la Hague est une région extrêmement pittoresque avec ses collines arrondies, son bocage, ses falaises de granit, ses plages. Malheureusement, le magnifique aérodrome de Vauville (LFAU) est réservé aux appareils basés avec une certaine complaisance des pilotes locaux.

Il existe une piste ULM privée au sud-est de Beaumont-Hague. Il s'agit d'une 04-22 herbe de 270 m de long, ALT AD : 562 ft. Cette piste orientée brousse, très isolée dans le bocage, est plutôt destinée aux pendulaires. Mieux vaut appeler le propriétaire pour connaître l'état du fauchage.

Informations complémentaires

Christophe Verrier, peut être contacté pour toute information complémentaire sur l'organisation de ce vol (chverrier@yahoo.fr).