

Opération *Blériot*

de Persan **LFPA** à Lashenden-Headcorn **EGKH**

note de préparation

Ceci est la note de préparation pour la balade vers l'Angleterre, le Kent plus exactement. Elle se focalise surtout sur les mesures et précautions administratives et aéronautiques à prendre pour traverser la Manche depuis Calais.

Les paragraphes en **violet** ont été ajoutés après avoir effectué la balade lors du weekend des 25 et 26 mai 2024. Nous étions cinq appareils : 3 3-axes (2 MCR avec deux personnes à bord et un Pataplume avec une personne à bord) ; 2 pendulaires volant en patrouille avec une personne à bord par appareil (un Quick GT450 912S ; un Tanarg 912S). Ces paragraphes rassemblent donc ce que l'expérience vécue nous a appris.

Chaque pilote est responsable de sa propre sécurité, du respect des règles de circulation aérienne et de son hébergement sur place (même si des dispositifs d'entraide et d'organisation en communs peuvent être mis en place entre nous).

Bien sûr, il n'y a aucune obligation, chacun peut choisir de s'organiser de façon autonome.

Liste des points abordés dans cette note :

1. Documents nécessaires
2. heure locale
3. radio, compétence linguistique et FCL055
4. General Aviation report (GAR)
5. Douane de Calais
6. Douane de Lashenden-Headcorn
7. Survol maritime :
 - gilet de sauvetage
 - obligation de plan de vol
 - les contacts radio :
8. Aéroport Calais LFAC :
9. Plan de vol de Calais LFAC à Headcorn EGKH.
10. Choix de route pour le PDV
11. Altitude de vol au-dessus de la Manche
12. Vol en patrouille
 - Objectif, définition
 - fréquences « poubelle »
 - auto-organisation
13. **expérience vécue**
 - le radio de la patrouille
 - amerrissage sur panne moteur
14. Safesky
15. carte aéro du Royaume Uni, SDVFR
16. navigation aérienne au Royaume Uni
17. Lashenden Headcorn EGKH
18. Bouffe et camping
19. Aérodomes de détournement
20. Cartes et formulaires
 - zones d'entraînement de drones
 - cartes aéro. du sud de l'Angleterre
 - Tour de piste Headcorn EGKH
 - plan et « cartes VAC » Headcorn EGKH
 - Formulaire de GAR submission
 - Formulaires de préavis de douane (Calais)
21. Ne pas oublier

1. Documents nécessaires :

- **passport** en cours de validité
- documents de l'ULM (rappel) :
 - carte jaune (identification ULM)
 - accusé de réception de la déclaration d'aptitude au vol
 - licence de station d'aéronef (LSA)
 - brevet de pilote
 - **attestation d'assurance (de préférence en anglais)**. Pour les assurés FFPLUM, à télécharger dans votre espace licencié FFPLUM, onglet « ASSURANCE » : en bas de la page, le bouton « ATTESTATION » permet d'accéder à un PDF de sa propre attestation en 2 pages : la première en français, la deuxième en anglais.

2. heure locale : une heure de moins au Royaume-Uni (UTC+1). Donc à 10h00 UTC, il est 11h00 au RU et midi en France (UTC+2, heure d'été).

3. radio : certificat de compétence linguistique FCL055 **non** obligatoire en ULM.

(www.lingaero.com/fcl-055-pilote-ulm/). Mais qu'est-ce qu'ils sont difficiles à comprendre, ces maudits Anglais, malgré la bonne volonté évidente de part et d'autre !

4. General Aviation report (GAR) obligatoire pour signaler l'entrée au Royaume-Uni d'un appareil (+équipage+passagers) à la police des frontières britannique. Il s'agit d'un formulaire à remplir **ON LINE au plus tôt 48h avant le départ** et au plus tard quatre heures avant l'arrivée prévue. Inclut le téléchargement (facultatif) du passeport. www.gov.uk/government/publications/general-aviation-operators-and-pilots-notification-of-flights . Voir formulaire GAR en fin de document. Une fois rempli et accepté, le GAR est valable 6 mois, permettant d'autres entrées au Royaume-Uni avec le même appareil.

5. Douane de Calais : (Tél. : 09 70 27 08 91, ccoc-calais@douane.finances.gouv.fr)

- **obligatoire** : **24h avant le passage à Calais**, envoi, pour chaque appareil, d'un formulaire de préavis par email (adresse indiquée sur le formulaire), **accompagné d'une copie du plan de vol correspondant** (brouillon accepté).
- **A l'aller**, formulaire de **sortie** Schengen (à télécharger sur le site de l'aéroport de Calais, espace pilote) : SCHENGEN-FLIGHT-FORECAST-DEPART-DEPUIS-CALAIS-DUNKERQUE.pdf (capcalais.fr)
- **Au retour**, formulaire **d'entrée** Schengen : SCHENGEN-FLIGHT-FORECAST-ARRIVEE-A-CALAIS-DUNKERQUE.pdf (capcalais.fr)

- Au retour, le dimanche, la douane se déplace exprès à l'heure d'arrivée des plan de vol transmis. Ils demandent de prévoir une heure d'arrivée regroupée entre 8h00 et 19h00.

Nous avons trouvé les douaniers à leur guichet situé dans le couloir des arrivées de l'aéroport de Calais. Le passage en douane s'est traduit par un simple contrôle des passeports.

- suggestion : pour les vols en patrouille, remplir en avance ces deux documents et les transmettre au responsable radio de la patrouille qui les enverra avec le plan de vol dans un email récapitulatif.

6. Douane de Lashenden-Headcorn : l'aérodrome dispose d'une convention avec la douane.

Possibilité d'être dédouané aux heures de bureau samedi et dimanche.

En pratique, aucun contrôle à Headcorn. Une seule contrainte nous a été imposée : décoller (pour rejoindre la France) aux heures d'ouverture de EGKH (9h00 locales au coucher du soleil), quand Mr AirTrafficControl (ATC) était présent dans son bureau. Il peut ainsi attester (si on lui demande), qu'il était présent au déco et qu'il a effectué les vérifications règlementaires (qui semblent se limiter à compter le nombre de personnes à bord).

7. Survol maritime :

- **gilet de sauvetage obligatoire** (avec en théorie un dispositif lumineux). Chaque pilote décidera d'opter pour le gonflage automatique au contact de l'eau (cockpit ouvert ?) ou le déclenchement manuel (cockpit fermé ?). Une sangle sous-cutale peut être judicieuse.

- **plan de vol obligatoire** car survol maritime et franchissement de frontière. Voir, plus bas, la proposition de plan de vol de Christophe Guyon.

- **les contacts radio :**

Le survol aérien de la Manche (en dessous de 6500m) se fait dans des **espaces non contrôlés**. Même la TMA Lille 13 au-dessus de la partie française de la traversée est en **espace E**. Donc :

- **le contact avec le SIV LILLE2 127.015** est facultatif : sans doute reste-t-il recommandé pour les « sans transpondeurs » qui souhaitent pénétrer dans la TMA (c'est-à-dire au-dessus de 1500ft). SIV LILLE2 a été difficile à contacter. Ils ont répondu une fois bien avancés au-dessus de la Manche pour indiquer de contacter London Info 124.6. Mais, par sécurité, il paraît plus prudent de les informer de notre existence.

- **le contact avec LONDON INFO 124.6** paraît sans grande utilité.

London Info a été également difficile à contacter. Ils ont finalement répondu avec un volume très faible ce qui les rendait vraiment difficiles à comprendre.

- en cas de panne, le **Mayday !** peut être lancé sur 121.5 (fréquence danger/interception), **LONDON INFO 124.6**, mais peut-être plus simplement, pour des raisons linguistiques, sur le **SIV LILLE2 127.015** (même dans l'espace aérien britannique si on parvient à encore à capter ce SIV).

8. Aéroport Calais LFAC :

- Penser au **GILET JAUNE** nécessaire pour se déplacer à pied sur le tarmac de Calais (pilote + passager).

- à l'aller, le **samedi : aéroport ouvert avec présence d'un AFIS** (taxe aéroportuaire ULM = 8 €)

- au retour, le **dimanche : aéroport en auto-information** (pas de taxe).

- avitaillement : 100LL pour avion ; SP98 à la station Carrefour Market (1,7 km = 23 min à pied).

Compter Persan-Calais=202 km ; Calais-Headcorn=100 km.

9. Plan de vol de Calais LFAC à Headcorn EGKH.

Pour le dépôt (la veille), par exemple par téléphone auprès de la DGAC BRIA, au 01 56 301 301, bnia.bordeaux@aviation-civile.gouv.fr 24h/24h ou par Air Nav Pro (Christophe Guyon).

Concernant les plans de vol, j'ai appelé la DGAC (vraiment très sympa) :

Un plan de vol en patrouille est possible même en mélangeant des ULM de classes différentes. Au maximum 3 à 4 appareils volant à la même vitesse. Il est signé par le « communiquant radio » de chaque patrouille. Une fois notre brouillon prêt et la date des vols connue, nous l'envoyons par email à la DGAC qui le déposera la veille du vol.

Pour le retour, c'est auprès des Anglais qu'il faut déposer le plan de vol mais ce n'est pas toujours facile (pas d'accès au site web pour les pilotes français, utilisation du fax...). Soit les pilotes d'Headcorn nous aident, soit Air Nav Pro fonctionne, soit le plan B, c'est de rappeler la DGAC qui le déposera pour nous en faisant le boulot des Anglais !

Liste des infos nécessaires pour établir un PDV en patrouille (à communiquer au « radio » de votre patrouille) :

- indicatif radio
- identification ULM
- l'autonomie de chaque appareil au départ de Calais
- nombre de personnes à bord
- le type de radio (VHF ou autre ?)
- les équipements de survie (gilets de sauvetage avec/sans lumière, dinghy, balise de détresse)
- les couleurs dominantes de chaque appareil
- nom et n° de téléphone de chaque commandant de bord).

Le jour du vol aller, le plan de vol est **activé** par l'AFIS au décollage de Calais et, selon les indications reçues de l'aérodrome d'Headcorn, **clôturé** en vol, par LONDON INFO 124.6 à qui on le demande par radio au moment de quitter cette fréquence, à 10 NM = 18 km de EGKH.

L'inverse au retour (le retour étant prévu le dimanche, l'aéroport de Calais est fermé, en auto-information : **penser à clôturer le plan de vol par téléphone 0156 301 301**).

Dépôt des PDV :

Pour l'aller, le PDV de la patrouille des deux pendulaires par téléphone a été déposé sans aucun problème par téléphone au DGAC BRIA au 01 56 301 301. J'ai pu leur demander de m'envoyer une copie du PDV par email, utile pour l'envoyer ensuite à la douane.

Pour le retour, c'est Christophe Guyon qui a déposé tous les plans de vol grâce à l'appli AirNavPro. Il a transmis une copie des plans de vol par email aux autres pilotes qui ont pu ainsi l'envoyer à la douane de Calais par email avec le formulaire de préavis de retour. A noter que le mot de passe du wifi du resto « The Wings Bar » est [rfgG2JhCt9VD](#) .

Vol ALLER :

Activation des PDV par l'AFIS de Calais dès le déco.

Refus de London Info de clôturer les PDV ! Trop de travail probablement ! Les PDV ont donc été clôturés par téléphone en appelant les Français ! (DGAC BRIA +33 156 301 301).

Vol RETOUR:

Certains ont demandé l'activation du PDV par radio à London Info 124.6. De mon côté, compte tenu des difficultés rencontrées avec ce contrôle à l'aller, j'ai préféré utiliser directement la solution alternative que nous a proposée l'ATC d'Headcorn : passer par l'aéroport de Lydd EGMD (situé sur la côte) en contactant LYDD APP/TWR 120.705. Réponse aimable et efficace, la contrôleuse pose quelques questions (heure de déco de EGKH, heure de passage à Dover), me propose un suivi (« report above Dover »). A Dover, elle me demande de continuer avec London Info 124.6 pour la traversée. Ces derniers n'ont alors jamais répondu. De guerre lasse, j'ai contacté le SIV LILLE2 127.015 à 3 minutes de RINTI.

Clôture des PDV à Calais par téléphone (DGAC BRIA au 01 56 301 301), l'aérodrome de Calais étant fermé le dimanche.

10. Choix de route pour le PDV

Christophe Guyon nous propose une route tracée sur des points IFR – facile à énoncer par radio : LFAC OTGUV RINTI GODLU EGKH (soit une distance d'exactly 100 km qui contourne Dover puis Ashford par le nord) :

- LFAC : Calais Marck
- OTGUV : plage de Sangatte (50°56'36.2"N 001°44'38.7"E) (prononcer « otgouv », etc)
- RINTI : point de franchissement de frontière (51°01'58.0"N 001°36'56.0"E)
- GODLU : nord-ouest de Dover (51°09'57.9"N 1°17'04.0"E)
- EGKH : Lashenden-Headcorn

Ce plan de vol, simplissime, a été impeccable. Il reprend le trajet Sangatte – Dover de Blériot et permet de rêver aux Spitfires de la Bataille d'Angleterre.

Partage sur WhatsApp de la trace GPX (ouvrable sur SDVFR ou autre appli de navigation).

Sur SDVFR, pour une vitesse de croisière de 110 km/h :

Calais Headcorn / F-JZRI				
Z vol	Rm	DSD DIST	TAV TSV	Report
Z min		DTG		LFAC - CALAIS MA...
↗		0	11'	OTGUV
116	261°	14	9'	
1000		100		
↗		14	9'	RINTI
210	314°	14	8'	
1000		86		
↗		28	18'	GODLU
396	302°	27	16'	
1000		72		
↗		55	31'	EGKH Lashenden ...
703	267°	45	27'	
1500		45		
		100	69'	
		100	60'	
		0		



11. Altitude de vol au-dessus de la Manche (à discuter au sein de chaque patrouille) :

- côté français :

* au-dessus des zones d'entraînement de drones définies par la SUP AIR 228/23 du 01/01 au 31/12/2024. (Voir le PDF [Microsoft Word - LF_Sup_2023_228_fr \(aviation-civile.gouv.fr\)](#), carte en fin de document). Prévention des collisions non assurée. Donc **1500 ft au minimum**.

* sous la TMA LILLE 13 donc **altitude limitée à 1500 ft maxi**. Mais j'ai appelé le SIV LILLE (03 20 90 71 80) : pour eux, aucun problème (**même sans transpondeur**) pour monter au-dessus de 1500 ft sur demande par radio. Idem pour le retour. Remarque : **cette TMA est en espace E**.

- côté anglais : en-dessous de la WORTHING CTA (située au-dessus de 6500 ft QNH).

- **Donc pour traverser**, il nous suffit de décider de notre altitude de vol. Nous sommes juste limités à 6500 ft côté anglais.

En pendulaire, nous avons traversé la Manche à une altitude variant entre 2000 et 2500 ft.

13. Vol en patrouille :

- **Objectif** : permettre à des pilotes non anglophones de participer à la balade.

- **Définition** : un vol en patrouille suppose un écart inférieur à 1 NM (1,852 km).

- **les échanges radio au sein de chaque patrouille** peuvent se faire en français sur une fréquence air-air « poubelle » type **123.025** en France et « Chit Chat Frequency » **129.835** ou **122.750** au Royaume Uni.

Le N°1 peut annoncer les changements de direction et d'altitude.

De son côté, le **radio** de chaque patrouille contacte les organismes de navigation (SIV Lille, London INFO, Headcorn ATC) et rend compte à ses collègues sur la fréquence commune en français.

Cette cascade de fréquence peut ainsi donner la séquence suivante :

ALLER	FREQUENCE COMMUNE dans la patrouille	COM2 du <i>radio</i> de la patrouille
LFAC Calais	AFIS Calais 128.925	
OTGUV Sangatte		
	Fun Radio (FR) 123.025	SIV Lille2 127.015
RINTI Frontière		
GODLU Dover	Chit Chat Fcy (GB) 129.835	(?) London Info 124.600
Entrée Headcorn ATZ	HEADCORN ATC 122.210	
EGKH Headcorn		

RETOUR	FREQUENCE COMMUNE dans la patrouille	COM2 du <i>radio</i> de la patrouille
EGKH Headcorn	HEADCORN ATC 122.210	
Sortie Headcorn ATZ		
		(?) London Info 124.600
GODLU Dover	air/air (GB) 129.835	
RINTI Frontière		
	air/air (FRANCE) 123.025	SIV Lille2 127.015
OTGUV Sangatte		
	A/A Calais 128.925	
LFAC Calais		

- **chaque patrouille s'auto-organise et se met d'accord sur ses propres modalités de fonctionnement.**
- Voici quelques éléments provenant de notre réflexion collective :
- le n°1 donne la vitesse collective, trace la route et les corrections d'altitude.
 - le plus rapide n'est pas en N°1.
 - chacun assure la **séparation** avec son prédécesseur.

- le « radio », qui a signé le plan de vol, est en dernière position.
- Route et vitesse de vol sont définies par le plan de vol (pas les altitudes de vol VFR).
- Donc se mettre d'accord au préalable (au sein de chaque patrouille) sur :
 - **Ordre dans la patrouille**
 - **Contournement de la ville de Calais : par le nord (la mer, le trait de côte) ? Par le sud ?**
 - **Vitesse/air de croisière**
 - **Ecart entre deux appareils (300 m ?)**
 - **Aile préférentielle = côté préférentiel sur lequel le n°n+1 se positionne ?**

● **l'expérience vécue**

Finally, une seule patrouille, composée de deux pendulaires, a traversé la Manche, les autres appareils ayant déposé un plan de vol individuel. L'expérience a été assez tendue. L'équipier de la patrouille a décidé, au dernier moment (déco de Calais), de voler **derrière** le radio et de rester sur les fréquences des contrôles successifs (AFIS Calais, SIV LILLE2, LONDON INFO, Headcorn ATC) plutôt que d'utiliser les « fréquences poubelles » soigneusement préparées pour les communications internes à la patrouille.

En conséquence, le radio n'a eu **aucun visuel sur son équipier** au cours du vol ni aucun moyen de communiquer avec lui. Il a pu le suivre un moment sur SafeSky jusqu'à la disparition du réseau téléphonique au-dessus de la Manche, puis du Kent. Il s'est alors trouvé dans une situation délicate : comment confirmer aux contrôles successifs que tout allait bien (soit en donnant la position de la patrouille, soit en ne disant rien) sans même savoir si son équipier volait toujours normalement derrière lui ? Pas d'autre solution que d'engager un 360° au-dessus de la Manche, puis au nord d'Ashford, pour s'assurer de la présence de l'équipier ! C'était assez scabreux !

Le vol en patrouille s'est donc révélé être une expérience plus redoutable que prévue dans ce cas où les deux pilotes se connaissaient peu. Elle a été si difficile que la patrouille a été dissoute à EGKH, les deux pilotes n'ayant pas été capables de discuter de leurs désaccords. Le retour s'est donc fait avec des plans de vol séparés.

Je tire de cette expérience la règle, intangible, suivante. Le vol en patrouille s'effectue en deux temps : le temps de la **démocratie** est celui de la **préparation** où tous les commentaires, avis, suggestions, opinions sont à partager, discuter et examiner pour construire un plan d'action ; une fois celui-ci établi se déroule le **vol** lui-même qui constitue le temps de la **discipline**. Pour assurer la sécurité de tous, on dit ce que l'on va faire, puis on fait ce que l'on a dit.

● le **radio** de la patrouille, qui a signé les plans de vol, peut se charger de rassembler les préavis de douane des membres de la patrouille pour l'aller et le retour, et les envoyer à la douane avec le plan de vol dans un email commun. En revanche, les GAR sont à envoyer par chaque commandant de bord.

● **amerrissage sur panne moteur** : discussion préalable dans chaque patrouille de cette éventualité. Un pilote reste en vue du pilote naufragé (vol en cercles en attendant les secours si possible sans perdre de vue le naufragé et répétition du message d'alerte par radio. Prévision d'avitaillement en conséquence).

A mon avis, pour éviter un **sur-accident**, chaque patrouille doit définir avant le vol qui prend ce rôle d'accompagnant du naufragé car faire des cercles à plusieurs paraît dangereux dans un climat de détresse. De même, palabrer au-dessus de la Manche pour choisir qui prend ce rôle ne paraît pas pertinent.

Je pense que c'est au **radio** de prendre ce rôle (sauf si c'est lui qui est en panne...) car il peut échanger en anglais avec les secours. Les autres se débrouillent alors comme ils peuvent dans ce cas de force majeure : vers Headcorn ? Retour à Calais ? Rappel : pas de radio obligatoire pour se poser à Headcorn. **Aucune panne moteur n'a été à signaler. Tant mieux...**

14. Safesky : Voici la proposition de Christophe Guyon.

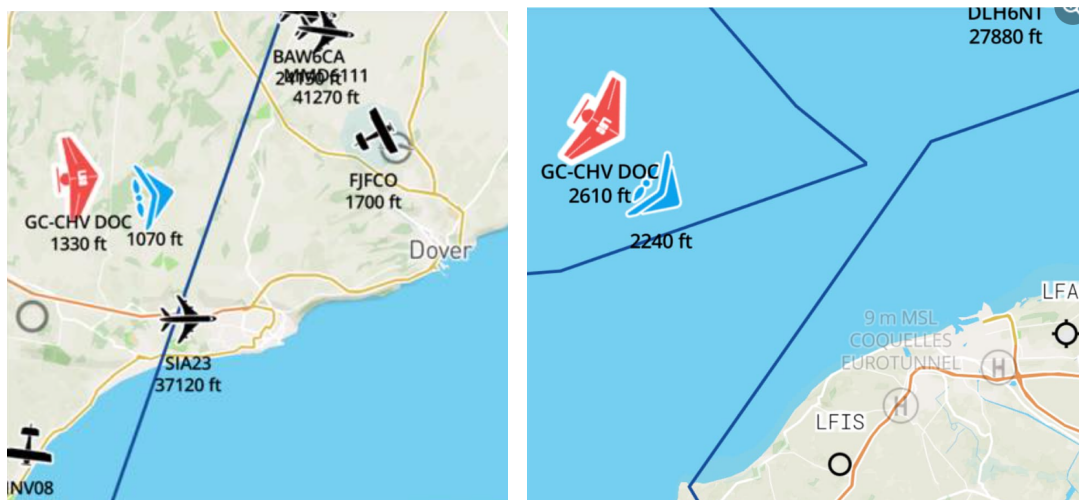
La balade en Angleterre va servir de répétition générale à La Grande Course (septembre 2024) dans laquelle les participants pourront, grâce à SafeSky, être suivi en direct sur la carte de son site www.grandecourse.fr . Ceux qui souhaitent être ainsi tracés devront :

- utiliser SafeSky (version gratuite ou payante)
- modifier l'indicatif de l'aéronef utilisé en y ajoutant « GC- ». Ainsi, F-JABC devient GC-F-JABC. Mieux, SNOOPY devient GC-SNOOPY.

Suggestion : vérifier auprès de son opérateur de mobile la gratuité/tarifs des communication et data depuis le Royaume Uni.

Ça a marché, nous étions identifiés en rouge sur SafeSky et le monde entier a pu nous suivre sur grandecourse.fr alors que nous traversions la Manche !

Voilà donc les deux pendulaires traversant la Manche au retour :



15. carte aéronautique du sud du Royaume Uni

Les fans de SDVFR peuvent utiliser le fond de carte « SIA million France & Corse » permet de visualiser le trajet jusqu'à Headcorn mais de manière un peu étriquée côté britannique (aéroports de détournements ?). Le fond de carte aéro des îles britanniques (25,99€, [Air Million UK \(2024\) | SkyDreamSoft](#)) est en vente sur le site SkyDream (utilisable uniquement sur SDVFR, pas de carte VAC, pas de fonction double clic pour le détail des espaces aériens à un endroit donné, voir copie en fin de document).

En revanche, il est possible de télécharger l'application **SDVFRnext** (actuellement gratuite, en expérimentation) qui couvre l'Europe entière. Malheureusement, cette version d'essai ne donne accès ni aux traces GPX, ni aux cartes VAC.

16. navigation au Royaume Uni :

- les planchers d'une zone à éviter sont inclus dans la zone : pour passer sous une zone située au-dessus de 2500 ft, **voler à 2400 ft max** (contrôle anglais très pointilleux là-dessus).
- de l'entrée dans l'espace aérien britannique à EGKH, on passe sous une CTA puis deux TMA successives en espace A dont les planchers descendent progressivement. La première, CTA 1, est située

au-dessus de 6500 ft ; la seconde, TMA 8, au-dessus de 5500 ft ; la troisième, TMA 3 ; au-dessus de 3500 ft. On peut donc voler tranquillement entre 1500 et 3000 ft jusqu'à l'ATZ (=CTR) de EGKH. (voire copie de carte aéro du sud de l'Angleterre ci-dessous).

- Au-dessus du sol britannique, préférer des altitudes de vol d'**au moins 2000 ft** (vols militaires possibles en dessous, surtout entre la surface et 1000ft).

- On n'a pas les cartes VAC dispo en vol comme en France sur SDVFR. Voir plus bas **les aérodromes de détournement** au Royaume-Uni.

17. L'aérodrome de Lashenden/Headcorn EGKH :

- accès au site de l'aérodrome : www.headcornaerodrome.co.uk/pilotspage.html

- accès au site de la direction aéronautique anglaise (rechercher EGKH) : [eAIS Package United Kingdom \(nats.co.uk\)](http://eAIS.Package.United.Kingdom.nats.co.uk) Tél : +44 1622 891 539

- ALT AD : 72 ft QNH

- coordonnées 51 09.42N 000 38.50E à 8 nautiques au sud de Maidstone, Kent.

- autorisé aux aéronefs sans radio

- **ATZ (= CTR) de EGKH : circulaire de 2 nautiques de rayon**, de la surface à 2000 ft AAL=QFE (soit 2072 ft AMSL=QNH).

- **fréquence radio 122.210**

- pistes 10/28 herbe (1250 x 30 m) ; piste 03/21 non utilisable ; taxiway par le sud

- **tour de piste MAIN GAUCHE en 10 et en 28** (voir schéma en fin de document) :

. Avion : à 1000 ft QFE (soit 1072 ft QNH)

. Hélico : à 700 ft QFE (=772 ft QNH)

. zones striées en noir à éviter / nuisances sonores

. **Verticale terrain proscrite, intégration directe en vent-arrière main gauche**, qu'il y ait ou non des parachutages en cours. Pas d'activité hélico dans l'ATZ=CTR tant que des parachutes sont en l'air.

Possibilité de se faufiler entre deux parachutages.

- **Attention ! centre de parachutisme très actif !** Zone atterro parachutes à 300 m au nord-est du seuil de piste 28 (voir schéma ci-dessous).

- **PPR (Prior Permission Required) obligatoire**, par téléphone au +44 1 622 890 226 (en dehors des heures d'ouverture : +44 1 622 890 236) ou par email (Julie Kelley, ops@headcornaerodrome.co.uk) avec appel depuis Calais pour savoir si une activité parachute est en cours.

- horaires aérodrome et douane : 09h00 au coucher du soleil, samedi et le dimanche compris.

- taxe aérodrome : 20 £ (23,30 €) par atterrissage.

- UL91 disponible (2,28 £ par litre, soit 2,68 €/L), 100LL.

- cartes de crédit acceptée pour taxe aérodrome, essence UL91, resto...

- WIFI possible.

L'expérience aéronautique de EGKH a été la grande liberté laissée à chaque pilote pour qu'il exerce sa propre responsabilité et assure ainsi sa sécurité et celle des autres. Cela signifie qu'au lieu de craindre le gendarme, il faut plutôt se méfier des pilotes qui recherchent l'optimisation de leur temps de vol en évoluant avec des séparations très courtes (déco, atterro, etc). L'Air Traffic Control (ATC) n'est en aucun cas un contrôleur. Son rôle se limite à donner la piste en service, la présence de parachutage en cours et éventuellement à rappeler l'interdiction d'effectuer une verticale terrain.

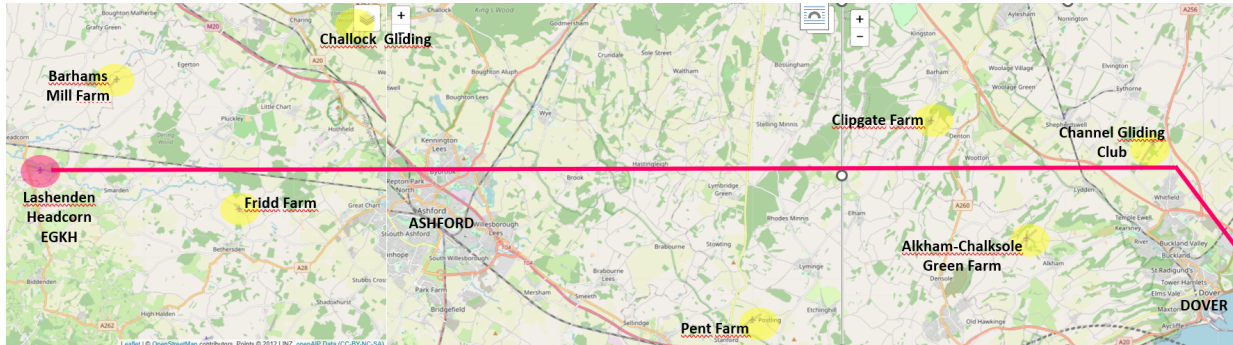
18. Bouffe et camping :

- camping **autorisé** (sur l'aérodrome, à côté de l'appareil)

- Headcorn airfield est isolé. Un petit snack, le *Wings Bar*, sert des burgers, a priori ouvert jusqu'à 21h00 le samedi soir. Réservation possible par email (jackcarter1907@gmail.com ou bunbuddiesburgers@gmail.com).

Nous avons juste pu prendre une bière, l'établissement ayant été privatisé pour la soirée de ce samedi soir.

19. Aérodromes de détournement en Grande-Bretagne :



Le contact radio avec ces « bases ULM » est peut-être possible sur SafetyCom (135.480) ou The Air-Ground Frequency (129.830). Bon, on n'est pas non plus des Boeing !

Channel Gliding Club : **Cet aérodrome a disparu**

club de vol-à-voile à proximité de GODLU, 04-22 herbe, ALT AD = 364ft

51°10'38.2"N 1°16'44.0"E

<https://metar-taf.com/fr/GB-0175>

Clipgate Farm : Chit Chat Frequency 122.75

02-20, 490 m, herbe

51°11'13.4"N 1°09'12.0"E

[Airstrip \(clipgate.co.uk\)](http://Airstrip(clipgate.co.uk))

Alkham-Chalksole Green Farm :

ALT AD 466ft; 18-36 herbe ; 5-23 herbe

51°08'39.2"N 1°12'29.9"E

[Chalksole Green Airstrip | GB-0564 | Pilot info \(metar-taf.com\)](#)

Fridd Farm Airfield AG8347

Pent Farm :

06-24, 1000 m herbe à l'ouest de Postling

51°06'40.9"N 1°03'28.9"E

[Pent Farm - UK Airfield Guide](#)

Barhams Mill Farm :

06-24, 310x15 herbe ; 04-22, 430x15, herbe

51°11'29.0"N 0°41'18.0"E

www.ukairfieldguide.net/airfields/Barhams-Mill-Farm

Kent Gliding Centre Challock Airfield EGKE:

Club de planeurs du Kent

ALT AD: 600 ft, Fqce: 118.685

03-21, herbe

[METAR EGKE - Challock Airfield, Challock, Royaume-Uni \(metar-taf\)](#)

51°12'27.2"N 0°49'32.5"E

Fridd Farm :

14-32, 465 m, herbe

51°08'31.5"N 0°45'32.1"E

[Fridd Farm Airstrip Airport - AG8347 - Airport Guide](#)

Voir fiche SkyDemon ci-contre (merci Amandio).

Fridd Farm Airfield

8,3 km W Ashford
N510832 E0004532 (E1,2°)
Unknown

DET 117,300 147° / 21 km
DVR 114,950 266° / 42 km
MAY 117,900 072° / 47 km

3,3k 170 m

Generated by SkyDemon on 2024/05/04 13:26 Z. Valid until 2024/05/16.

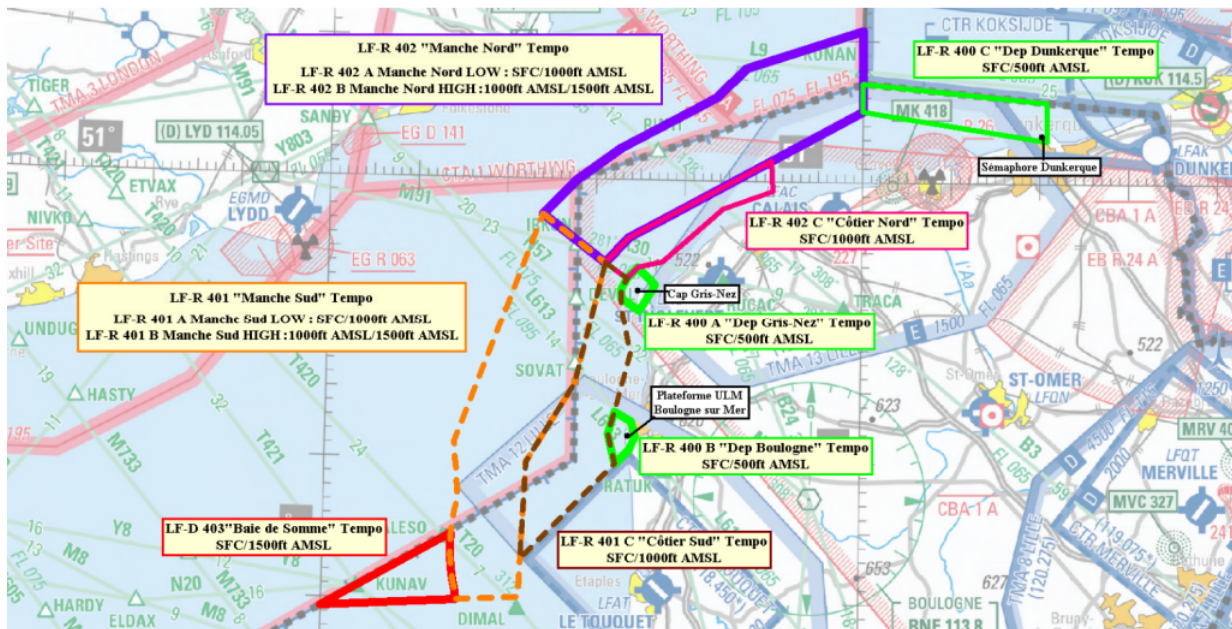
Fridd Farm Airfield

TÉLÉPHONE 0800 999 7274

Runway 14/32 465 m x 20 m
(Grass)

MCT STARTS 03:45 Z SUNRISE 04:23 Z SUNSET 19:24 Z ECT ENDS 20:03 Z

20. CARTES ET FORMULAIRES

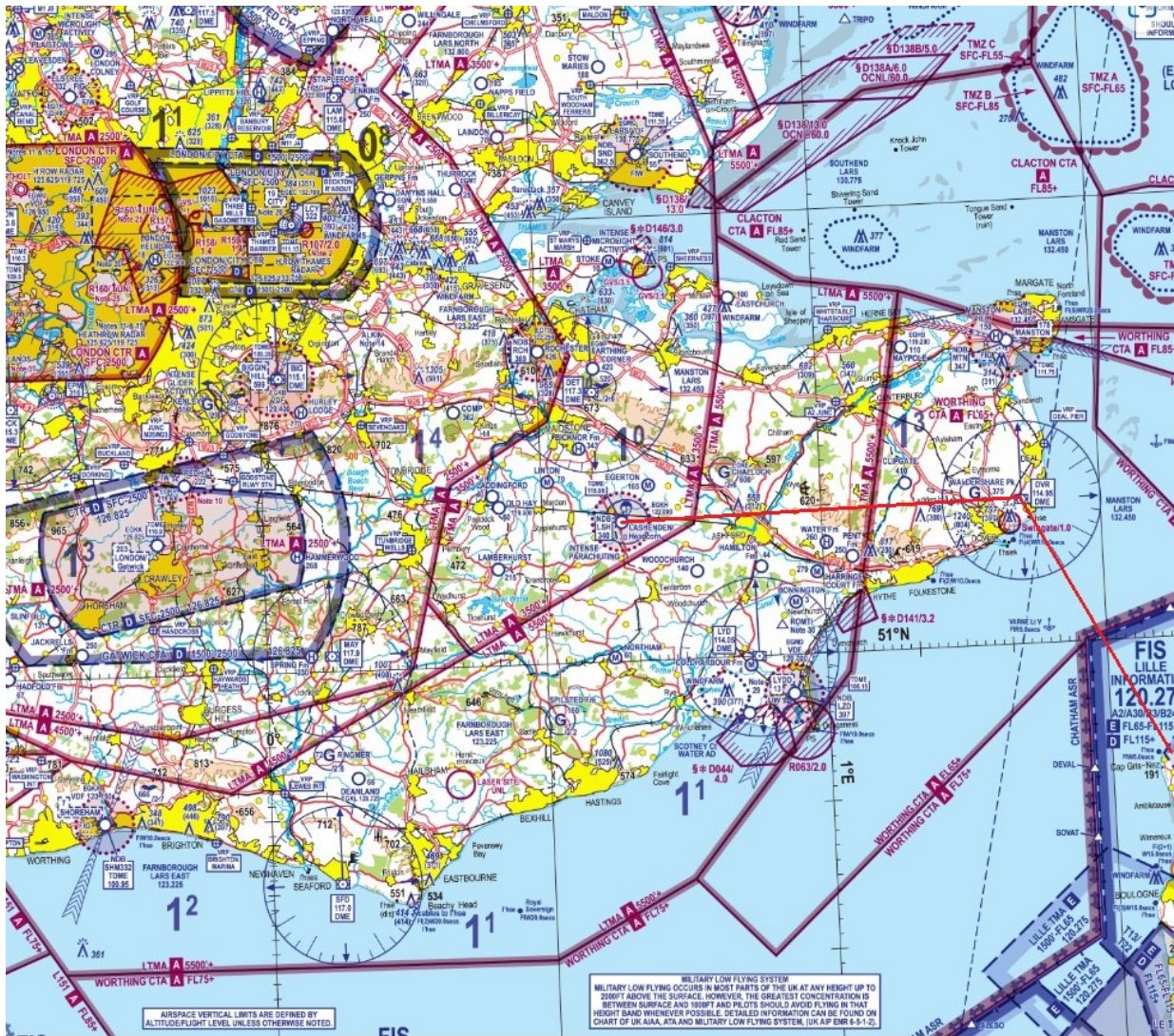


SUP AIR 228/23 du 01/01 au 31/12/2024

Les zones d'entraînement de drones au-dessus de la Manche. A priori compliqué, mais ne concerne que l'espace en dessous de 1500 ft. Voir le PDF [Microsoft Word - LF_Sup_2023_228_fr \(aviation-civile.gouv.fr\)](#)



Carte aéro 2024 (SiaMillion UK pour SDVFR)

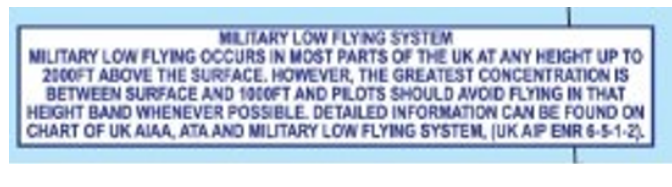


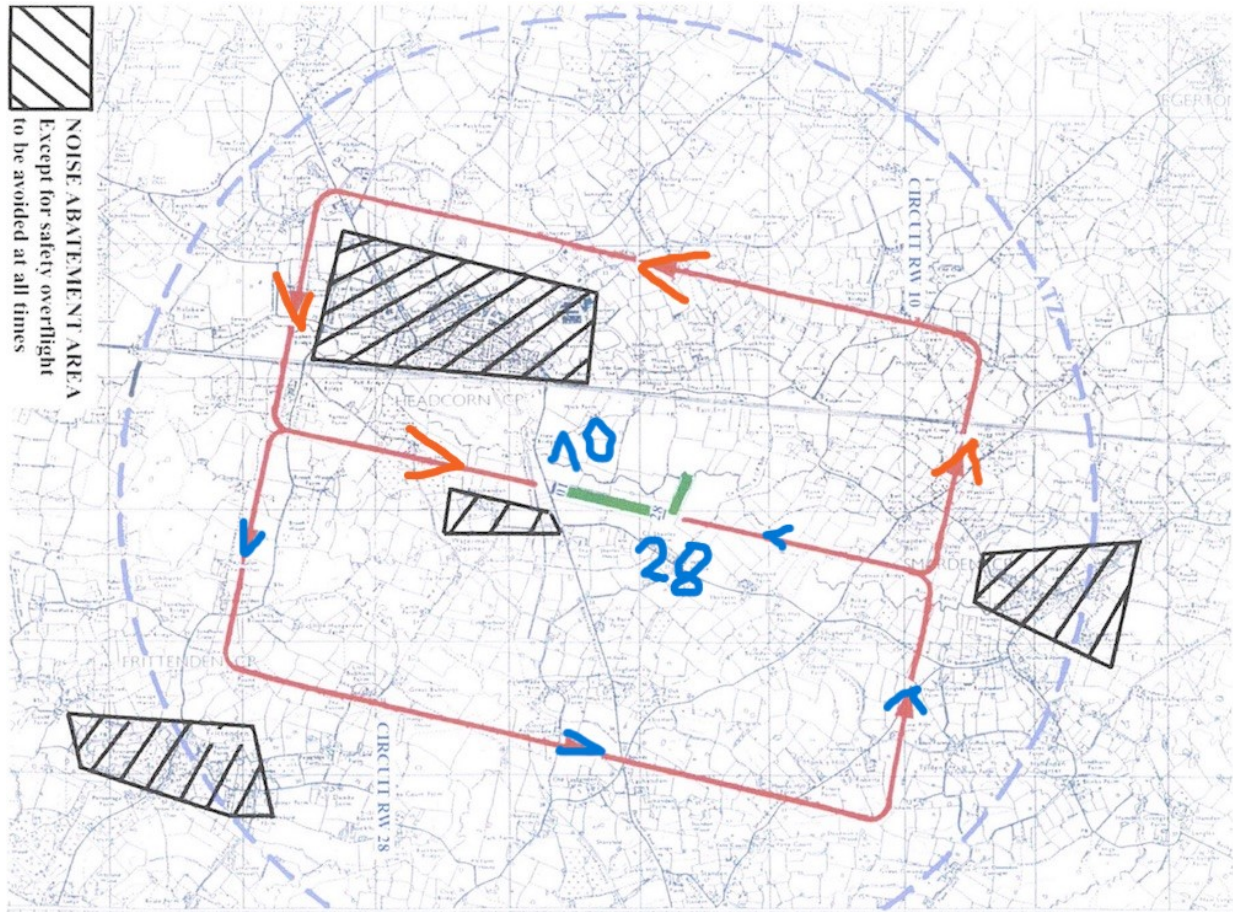
Carte aéronautique du sud de l'Angleterre (récente mais date inconnue) avec notre trajet (approximatif) en rouge.

Noter l'annonce encadrée :

« Des vols militaires à basse altitude se produisent dans la plus grande partie du Royaume Uni entre la surface et 2000 ft (surtout entre la surface et 1000 ft). Autant que possible, les pilotes doivent éviter de voler dans ces hauteurs. »

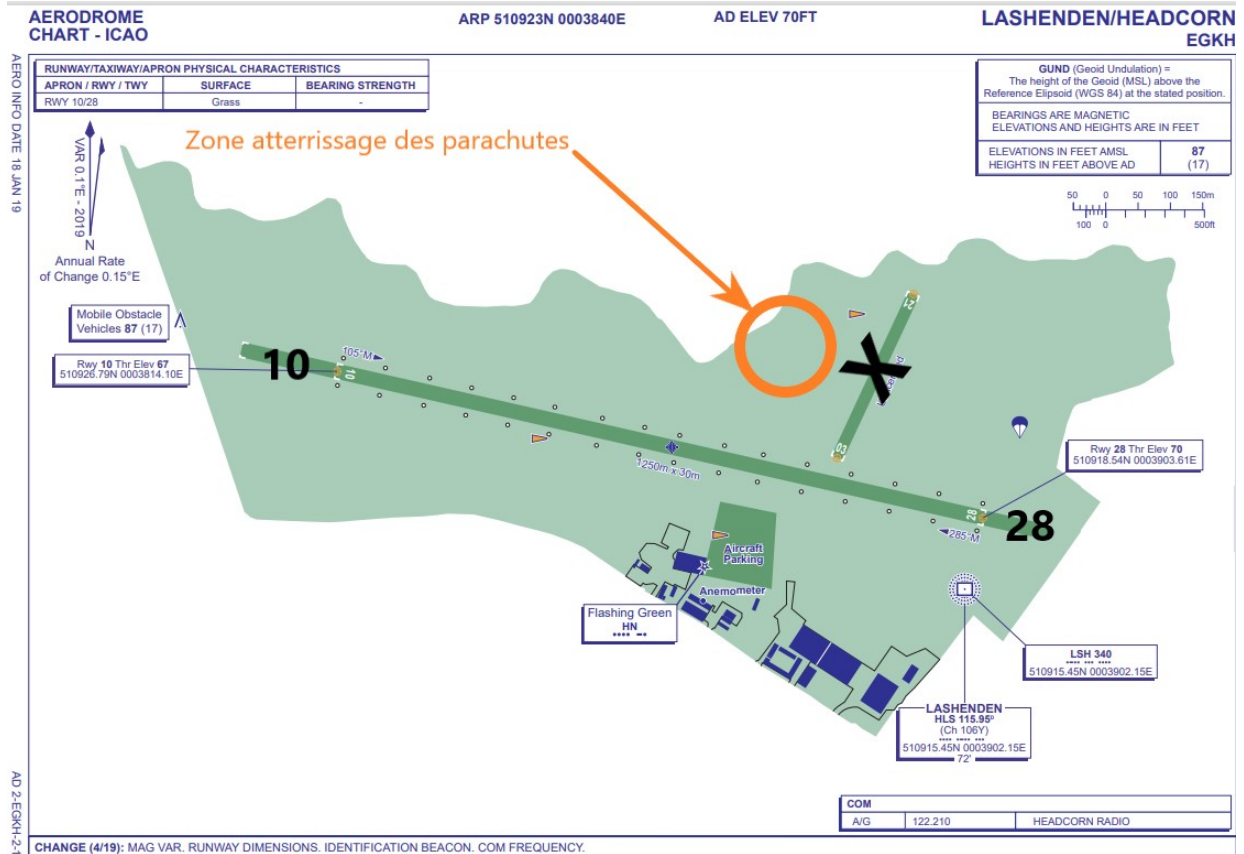
Donc préférer une altitude de croisière d'au moins 2000 ft





Tour de piste de Lashenden-Headcorn EGKH

- en hachuré, les zones à éviter pour réduire les nuisances sonores
- tours de piste **main gauche**
- pointillés : limite de l'ATZ à 2 NM = 3,7 km de l'aérodrome



Carte VAC de Lashenden-Headcorn EGKH générée par SkyDemon (Merci Amandio).

Le taxiway longeant la piste 10-28 au sud permettant de dégager dès que possible après l'atterro, pour que le copain qui suit puisse se poser à son tour.

Fréquence : 122.210

Piste 10-28 : 1250 m x 30 m, circuit MAIN GAUCHE à 1000 ft

Piste 03-21 fermée

ALT AD : 72 ft

Lashenden/Headcorn Airfield

EGKH

15 km SE Maidstone
 N510923 E0003840 (E1,2°)
 70 ft (3 hPa)

DET 117,300 168° / 17 km - · · · -

MAY 117,900 066° / 40 km - - - - -

BIG 115,100 113° / 47 km - · · · · -



12k, 630 m

Generated by SkyDemon on 2024/05/04 13:23 Z. Valid until 2024/05/16.

Lashenden/Headcorn Airfield

EGKH

TÉLÉPHONE 01622 890226, EMAIL atc@headcornaerodrome.co.uk, WEBSITE <http://www.headcornaerodrome.co.uk/>

Frequencies

Headcorn Radio **122,210**

HLS ···· ···· 115,950

LSH ···· ···· 340,000

Radio Navigation Aids

Circuits for fixed-wing are at 1000 AAL. Refer to the map for detailed circuit diagrams and/or routes.

Circuits 10 LH

Circuits 28 LH

Runway 10/28 (Grass) 1 250 m x 30 m

Runway 03/21 (Grass) 269 m x 29 m

CARBURANT AvGas 100LL (£2,10/ltr, 1 oct. 23), Jet A (£1,15/ltr, 8 sept. 23), AvGas UL91 (£2,28/ltr, 8 sept. 23)

MCT STARTS 03:45 Z SUNRISE 04:24 Z SUNSET 19:25 Z ECT ENDS 20:03 Z



DEPART DE CALAIS-DUNKERQUE / DEPARTURE FROM CALAIS-DUNKERQUE

PREAVIS DE VOL SORTIE SCHENGEN

FLIGHT FORECAST LEAVING THE SCHENGEN ZONE

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES
DIRECTION GENERALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS
BRIGADE DES DOUANES BSI CALAIS LITTORAL
Terminal Transmanche - BP 455, 62225 Calais Cedex
Tel : 09-70-27-08-91

Form for departure from Schengen zone with fields for ICAO/IATA codes, dates, times, pilot name, and destination.

Table with 8 columns: Document d'identité, Numéro de Document, Nom, Prénom, Date de naissance, Lieu de naissance, Nationalité, Date d'expiration du document. Rows 1-9.

Préavis à envoyer à (send this schengen flight forecast to) : ccoc-calais@douane.finances.gouv.fr



ARRIVEE A CALAIS-DUNKERQUE / ARRIVAL AT CALAIS-DUNKERQUE

PREAVIS DE VOL ENTREE SCHENGEN

FLIGHT FORECAST ENTERING INTO THE SCHENGEN ZONE

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES
DIRECTION GENERALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS
BRIGADE DES DOUANES BSI CALAIS LITTORAL
Terminal Transmanche - BP 455, 62225 Calais Cedex
Tel : 09-70-27-08-91

Form for arrival in Schengen zone with fields for ICAO/IATA codes, dates, times, pilot name, and origin.

Table with 8 columns: Document d'identité, Numéro de Document, Nom, Prénom, Date de naissance, Lieu de naissance, Nationalité, Date d'expiration du document. Rows 1-9.

Préavis à envoyer à (send this schengen flight forecast to) : ccoc-calais@douane.finances.gouv.fr

A envoyer avec le plan de vol correspondant.
A noter : formulaire différent à l'aller et au retour.
Lieux de téléchargement : Pilote (capcalais.fr)

21. Ne pas oublier :

- passeport en cours de validité
- papiers de l'ULM (dont attestation d'assurance en anglais)
- carte de crédit
- carte de Sécurité Sociale européenne (voir sur ameli.fr) (un certificat est délivré immédiatement on-line)
- téléphone portable, chargeur
- documentation aéronautique : carte aéro UK, papier ou tablette
- Gilet de sauvetage (avec lumière)
- Gilet jaune pilote (+ gilet jaune passager)
- Booster chargé
- Jerrycan (souple) pour avitaillement à Calais
- procédure GAR (police britannique) on-line à H-48
- aller : plan de vol à H-24
- retour : plan de vol à H-24 (avec heure d'arrivée commune à Calais pour la douane)
- préavis de douane ALLER : à envoyer avec plan de vol à H-24 (ou à envoyer au radio de la patrouille) [Peut être rempli dès maintenant \(sauf date et heure de départ\)](#)
- préavis de douane RETOUR : à envoyer avec plan de vol à H-24 (ou à envoyer au radio de la patrouille) [Peut être rempli dès maintenant \(sauf date et heure de départ\)](#)
- PC portable ? Un pour tous, pour déposer les plans de vol et les pré-avis de douane de retour depuis Headcorn (où le wifi est disponible)
- matériel camping
- Eau et bouffe
- **me dire ce que j'ai oublié dans cette liste « ne pas oublier » »**

