

NAVIGUER EN ANGLETERRE : (Récupéré sur NAV2000)

Nous ajoutons quelques informations sur les mœurs aéronautiques britanniques, sans vouloir dissuader les visiteurs étrangers, bien au contraire !

Note: Les infos que nous donnons ici peuvent évoluer et changer au fil du temps. Nous ne pouvons garantir leur exactitude permanente.

La CAA (British DGAC) suggère aux pilotes étrangers de bien vouloir se connecter sur www.caa.co.uk/dap puis de cliquer sur 'Aeronautical charts' puis sur 'VFR guide' où ils obtiendront des informations utiles:

<http://www.caa.co.uk/default.aspx?categoryid=64&pagetype=90&pageid=2151>

*En UK, les aérodromes et les aéroports appartiennent le plus souvent à des investisseurs privés. Signalons que les **ATC** (Air Traffic Control): ATCOs [O comme Officer](APP,TWR,Ground,...) et les AFISOs sont diplômés et qualifiés régulièrement par la CAA et (à la différence de la France) sont salariés par l'opérateur (=exploitant) de l'aérodrome. Ils ne sont pas fonctionnaires.

* Quand un aérodrome UK est hors horaire de fonctionnement, tout est fermé, TOUT mouvement (décollage comme atterrissage) est strictement INTERDIT. Faites très attention! : c'est à la minute près !

Mais il toujours possible de demander à l'avance une ouverture exceptionnelle ('extension') mais à tarif exorbitant pour les aéroports (pour un ordre d'idée: 300€ !), car dans ce cas il faut rappeler toutes les personnes travaillant sur cet aéroport, à tarif d'heures sups ! Mais il ne faut pas s'imaginer de pouvoir profiter gratuitement d'une ouverture demandée par une compagnie de transport, car tous les bénéficiaires paient chacun plein tarif, à moins d'un arrangement préalable négocié avec l'opérateur.

* La fameuse taxe de '**handling**' (montant minimum est de 15 à 20€) est due:

1. systématiquement pour tout passage (virtuel souvent) en douanes (vols transfrontaliers),
2. pour tout atterrissage sur un grand aéroport international,
3. pour tout utilisation du terminal et du parking juste devant...
4. pour toute utilisation du 'Follow me' van (quand le pilote est égaré sur l'aérodrome) ou du minibus de transport! Les pilotes britanniques malins vont directement (avec l'assentiment du contrôleur) stationner sur le parking en herbe du 'flying club' ou 'flying school' (qui peut se trouver de l'autre côté de la piste principale), en espérant ainsi échapper, quand c'est possible, au handling. Exemple: Cardiff.

* De plus on a une taxe de stationnement. La taxe d'atterrissage donne généralement droit à seulement 2 heures de stationnement gratuit. Comme cette taxe ne fait bien souvent aucune différence entre 0 et 5,7 tonnes sur le tarmac, il est préférable d'aller ensuite dans le 'grass parking area' (certes payant) où il appartient au pilote d'amarrer avec des piquets qu'il aura apportés.

* Il existe maintenant une taxe d'utilisation des aides radio d'approches ILS et VOR-DME (exemple: Biggin Hill) et une taxe de balisage de piste et d'approche quand la visi devient faible (cas du SVFR): l'ATC peut allumer d'office le balisage aux frais des pilotes....

Mais comme l'opérateur est un commerçant avisé, en cas de vols groupés (plusieurs avions), il est disposé à négocier (toujours avant, jamais après!) les diverses taxes, d'autant plus facilement qu'il y aura embarquement de carburant. Sachez que, sur certains aérodromes (mais pas tous), si on embarque une certaine quantité (disons 50 litres) de carburant Avgas ('**to uplift fuel**'), on peut s'attendre (et demander) à une réduction ('**a rebate**', '**a discount**') des taxes d'atterrissage. Se renseigner avant sur le site internet de chaque terrain...

LEVEL-> (prononcez "leu-vôl) est d'utilisation courante et permanente par les British mais reste hermétique aux French pilots.

"Report your level" à ne pas confondre avec **"Report level"** ! Dans la phrase "Report your level", level est un nom (=un substantif). Nous le traduirons par une même étymologie: "élévation" (mot inconnu en français aéro) ou bien par "position verticale". Selon l'altimeter setting (=calage), 'level' signifie 3 choses: altitude (QNH), height (prononcez "hait" comme dans le mot ail) (hauteur =QFE), ou bien FL (calé sur 1013 hPa). "Report your level" se traduit par "Transmettez votre 'élévation'" et vous répondez par exemple: 2500ft on the QNH, 1200ft on the QFE, FL50 ...etc. On entend aussi: height level, altitude level, clearance level,...

Soit dit en passant, les British FL se réfèrent toujours à l'ancien 'quadrantal system' et non au système semi-circulaire adopté internationalement en 1964 !

-> Dans la phrase "Report level": level est ici un adjectif et signifie "horizontal, en palier", et on traduit par: "Rappelez en palier".

"Levelling (out) at 2500ft on the QHN" se traduit par: "passe en palier (après une montée) à 2500' QNH.

"Straight and level (flight)": (vol) en ligne droite et en palier...

Autre exemple: a flat and level well kept grass runway...

-> "**a level bust**": c'est "un éclatement d'élévation", c'est à dire un "non respect d'altitude/hauteur/FL assignée": par exemple: l'ATC (=contrôle) prescrit une 'clearance level' dans une CTA (TMA) à un pilote VFR : "not above 2000' " et on constate que l'aéronef se trouve à 2300, 2400, 2500, voire plus ! et, le "level busting", les British ATCOs n'apprécient pas du tout ! Consultez:

<http://www.levelbust.com/definition.htm>

'level bust' est un 'nom composé' et level est ici un nom jouant le rôle d'adjectif et est donc invariable...

Quadrantal rule (1013 hPa): selon le magnetic track (route):

de 360 à 089°: FL 30, 50, 70 -> 230

de 090 à 179°: FL 35, 55, 75 -> 235

de 180 à 269°: FL 40, 60, 80 -> 240

de 270 à 359°: FL 45, 65, 85 -> 225

quelque soit la nature du vol: IFR comme VFR. Les 2 FIRs (London et Scottish) montent en UK jusqu'au FL 245.

* **Wx div** (Weather diversion): Grâce à l'AOPA, 190 aérodromes civils (ou militaires dépendant du MoD [Ministère de la Défense British] font la faveur d'annuler la taxe d'atterrissage ('**to waive landing fee**') lorsque l'atterrissage est provoqué par un déroutement **justifié** par du mauvais temps (ou pour ennuis mécaniques), sur requête aimable du pilote auprès de l'opérateur. 17 aérodromes ont refusé.

Consultez: <http://www.aopa.co.uk/newsfromaopa/aopa189.pdf>

Ne sont pas annulés (dans les cas où c'est dû): le handling, ni la Crown Indemnity [voir plus bas].

Signalons que certains aérodromes (citons:...Lydd!) refusent parfois. *Exemple classique: on va à L2K (Le Touquet in phonetics) pour apprécier 'the French cuisine', si le weather n'est pas jugé bon, mid channel on fait demi tour et on va ensuite se poser à Lydd en demandant le landing fee waiving !* Actuellement sur certains terrains la tendance se dégage malheureusement de refuser le 'waiving' et de faire payer le pilote...

* Veuillez bien distinguer les obligations "**PNR**" et "**PPR**": -> PNR = Prior Notice Required: préavis obligatoire: on doit informer, sans chercher à avoir une réponse ou une autorisation; -> PPR = Prior Permission Required: on doit obtenir au préalable une autorisation. L'habitude British est de mettre les aérodromes (même ceux qui se déclarent accueillants aux visiteurs) en PPR. Attention! le dépôt d'un plan de vol ou laisser un message sur un répondeur-enregistreur NE constituent JAMAIS une demande de PPR. Le défaut d'avoir obtenu une PPR peut entraîner la perception d'une surtaxe (ou amende) (ex: £50 à Maypole). L'appel téléphonique pour obtenir la PPR peut aller du très simple au plus compliqué, et peut devenir en fait un véritable briefing (en anglais) de 5 minutes ou plus. D'où l'intérêt de bien étudier sur le site internet (ou dans le manuel des aérodromes, le Pooley's) les consignes avant de téléphoner...et s'il a bien noté et tout compris, le pilote obtiendra à la fin du 'briefing téléphonique' l'autorisation d'atterrir. Pendant la mauvaise saison, les aérodromes en herbe sont détrempés et bien souvent interdits ou restreints en utilisation: la PPR montre son utilité...

En ce qui concerne Lydd, PPR seulement pour les aéronefs sans radio et pour les ULMs ('microlights').

* Autre habitude British, c'est de mettre une **ATZ** de rayon 2Nm et allant de 0 à 2000'QFE autour de tout aérodrome possédant une fréquence radio attitrée. Rappel: une ATZ est impénétrable sans autorisation radio indépendamment des conditions météo. La carte 2004 de Jean Bossy fait malheureusement en UK l'impasse sur les ATZ et les MATZ (M=militaire). Attention aux **TRAs** (Temporary Restricted Aera), mais ici le temporaire ne dure qu'un jour ou deux, contrairement à nos voisins où le mot 'temporaire' signifie chez eux 'permanent': cela concerne les exhibitions des Red Arrows (comme les vols royaux) qui se font dans une zone interdite temporaire (en sigle français ZIT !). Pénétrer dans une telle zone entraîne des poursuites pénales qui peuvent coûter horriblement cher: £3.000 ! Consultez les NOTAMs ou le site: www.raf.mod.uk/reds/dates.html
http://www.caa.co.uk/docs/33/SRG_GAD_SSL18.PDF

Téléphone (gratuit en UK) Freephone 0500 35 48 02.

* Quand l'activité de l'ATC (xyz TWR, xyz Info) s'arrête, cette MÊME fréquence peut être reprise par un non-professionnel (au demeurant autorisé par la CAA) et son indicatif devient alors '**xyz Radio**' (sur le papier, on écrit: **xyz A/G**, ce qui signifie Air-to-Ground). Cette dernière personne (ne donnant que des informations et aucune directive) peut ne pas répondre

systématiquement à tout appel, dans ce cas le pilote transmet en auto-information ('blind transmission') et l'indicatif devient, quand la fréquence est 'unmanned' 'xyz Traffic'. Une fréquence peut donc posséder plusieurs indicatifs (non simultanés !) selon la présence (ou l'absence) et de la qualification de la personne habilitée à répondre au micro. L'indicatif permet donc au pilote de savoir sur-le-champ comment est gérée la fréquence et le type de renseignements qu'il reçoit par radio: instructions ou bien simples informations et de savoir si l'ATZ est en service.

-> Fréquence radio unique pour tout aérodrome (ou plateforme) public ou privé ne possédant pas de fréquence attitrée: **Safetycom 135.475** <http://www.caa.co.uk/docs/33/ATS052.PDF>

-> Fréquences Approche et Tour: Le contact avec l'APP (quand elle existe) est toujours obligatoire en UK pour tout trafic VFR (comme IFR), contrairement à d'autres pays européens où le pilote VFR contacte la TWR en ignorant l'APP.

LARS : Lower Airspace Advisory Service, c'est un service facultatif d'information en vol (SIV) (en dehors des espaces contrôlés) rendu aux pilotes VFR par les ATCOs sur une fréquence appropriée autour des aérodromes importants à destination des aéronefs munis de transpondeurs. Rappelons que le 'Lower Airspace' en UK va jusqu'au FL100. Les LARS sont civils ou militaires, ils ne fonctionnent pas tous les jours: c'est le cas des militaires les weekends. Les LARS informent les pilotes qui les contactent des trafics connus d'eux (donc ayant un transpondeur). Si la fréquence LARS ne répond pas, cela signifie tout simplement que ce service est fermé.

2 types de services sont proposés au gré du pilote requérant:

1. le RIS (Radar Information Service): le contrôleur informe de l'existence d'un trafic connu et c'est au pilote de prendre les mesures adéquates pour l'éviter,

2. le RAS (Radar Advisory Service): idem: le contrôleur informe mais donne des instructions d'évitement (cap, altitude) au pilote qui doit s'y conformer. S'il ne peut (ex: ne peut rester en VMC) il doit informer immédiatement le contrôle.

Signalons une plaisanterie (idiotie, il est vrai) qui coure ici: un pilote français contacte un LARS, la contrôleur lui demande 'What service do you want?' (quel type d'info désirez vous?), le pilote français lui répond 'my aircraft is good, I don't want any service' (mon avion est bon, je n'ai pas besoin d'entretien) !

Quand un avion quitte un LARS pour le LARS voisin, l'ATCO (contrôleur) dira sans doute: "Contact ..., they have your details" (le LARS voisin connaît déjà vos données: immatriculation, type d'appareil, etc... car je viens de leur transmettre).

-> '**CAS infringement, CAS bust, zone bust**' = pénétration non autorisée dans un espace aérien contrôlé (Controlled AirSpace). Les British ATCOs ne sont pas aussi tolérants que ceux du continent, disons pas du tout tolérants. Les espaces aériens sont tous au moins de classe 'D' et donc une PPR doit être demandée par radio au plus tard 5 min avant la bordure du CAS. Ne pas rentrer dans un espace contrôlé sans autorisation accordée. 'Stand by' signifie 'veuillez attendre' (au besoin en effectuant des 360 !), et non pas 'continuez votre parcours, autorisation accordée ultérieurement'. '**Remain clear, Remain outside**' signifie 'Passez au large, pénétration refusée' et pour éviter tout 'argument', laissez 1 nm entre l'aéronef et la bordure de la zone. En cas de pénétration non autorisée, l'aéronef sera suivi au radar primaire et dès l'atterrissage une voiture de police arrivera pour notifier au pilote l'infraction !

EG-D... : zone dangereuse: attention en UK, la plupart des zones dangereuses sont interdites quand elles sont actives.

-> **Half mil and Quarter mil charts**: les cartes aéronautiques au 1/500.000° et 1.250.000° sont éditées par la CAA elle-même et non par un British IGN, les Half mil sont absolument nécessaires et doivent être à jour pour éviter notamment toute pénétration irrégulière dans des espaces aériens contrôlés:

<http://www.caa.co.uk/default.aspx?categoryid=64&pagetype=90&pageid=571> la mise à jour par l'utilisateur se fait sur le site ci-dessus en cliquant à gauche sur 'Chart Amendments'.

Lieux de vente: <http://www.caa.co.uk/default.aspx?categoryid=64&pagetype=90&pageid=43>

-> Signalons aussi que les **AWYs** (voies aériennes) en UK sont toutes classées en espace 'A' et donc impénétrables H24 à tout trafic VFR. Une demande d'autorisation de traverser en VFR une Awy entraînera la perception d'une taxe de navigation. Ajoutons aussi que le pilote VFR doit rester en vue de la surface (le 'VFR on top' est interdit en UK) sauf s'il est titulaire de la qualification British IMC (non valable hors UK).

->> '**Third Party Insurance cover**': assurance de RC tiers (Responsabilité Civile) avec une garantie d'un montant déterminé (par ex: £ 1.000.000) exigée par certains opérateurs d'aérodromes qui peuvent exiger la présentation d'une attestation d'assurances indiquant le montant des garanties.

-< '**Crown Indemnity Insurance**': attestation d'assurance mentionnant un montant de garanties de £7.500.000 obligatoire pour toute utilisation d'un aérodrome réservé à l'usage d'Etat (le plus souvent militaire). L'attestation doit clairement indiquer: "Crown indemnity GBP 7,500,000". En cas de non présentation de cette attestation conforme, une surtaxe (disons de £20 à 50) sera exigée. Info sur:

http://www.caa.co.uk/docs/33/SRG_GAD_SSL26FEB05.PDF

A titre d'info (2005) comme ordre d'idée, taxe d'atterrissage sur un aérodrome de la RAF: £12 par demi tonne métrique, plus £5 de frais administratifs, plus éventuellement la 'Crown Indemnity'.

A noter les vols militaires basse altitude: <http://www.mod.uk/issues/lowflying/index.html>

->> '**Noise abatement procedures**': procédures anti-bruit très courantes et d'**application très stricte** en UK: interdiction de survoler les villages, villes, habitations isolées, et après décollage: montée pleins gaz dans l'axe puis réduire tôt le bruit en diminuant la puissance ou en passant en plus grand pas d'hélice. On évite de faire des approches plates, parfois les axes d'approches et de décollages sont décalés en travers ('offset approach', 'angled approach') et les tours de pistes biscornus de façon à éviter des zones habitées. Les sites internet des aérodromes (ou le Pooley's) indiquent ces procédures que le pilote doit bien étudier avant de téléphoner pour la PPR. En UK il y a bons nombres de **NIMBYs** (Not In My Back Yard: pas chez moi [mais ailleurs !]) qui protestent en autres choses sur le bruit des aéronefs et ces NIMBYs vont se plaindre en justice pour tenter de restreindre ou d'arrêter l'activité aéronautique près de chez eux ... Consultez donc la fiche de Turweston EGBT:

<http://www.nav2000.com/pf/detail.asp?session=344910038&oaci=EGBT>

->> Les **VRPs** (Visual Reference Points) sont les point d'entrée ET de sortie à connaître **MÊME SI** l'aéronef est sous contrôle radar avec cheminement obligatoire. Les VRPs sont souvent définis en UK par leurs noms topologiques (ex: Avon Estuary...) et moins fréquemment par des codes N, S, W, E

->> Expliquons la procédure standard British généralisée du '**overhead join**' (OHJ). L'avion fait une verticale ('**overhead**) à 2000'QFE (sauf avis contraire)(*si la météo le permet, toujours en VMC avec vue du sol, bien sûr!*) puis descend du côté opposé ('**dead side**') au côté du tour de piste en service ('**live side**') à la hauteur du tour de piste, puis passe au vent de la piste (branche vent de côté '**crosswind leg**') en survolant l'extrémité de piste ('over the [runway] numbers') pour intégrer 'level' (= *en palier*) la branche vent arrière par l'intérieur. Consultez: http://www.caa.co.uk/docs/224/srg_gad_ohedjoin_poster.pdf
http://www.caa.co.uk/docs/33/SRG_GAD_SSL06.PDF

Tous les cas expliqués d'intégration et de phraséologie:

-> 'no overhead, joining overhead is not permitted, avoid the overhead': ne pas faire de verticale, cause parachutage, voltage, câbles de treillage planeurs

-> 'no dead side': ne pas aller du côté opposé au tour de piste, cause tour de piste ('circuit') planeurs ou microlights (= ULMs),

-> 'overhead join but no dead side'

-> 'centerline [overhead] join' ou (c'est pareil) 'runway QDM [overhead] join': faire une verticale terrain au cap de la piste en service

-> 'crosswind join' (cas rare),

-> 'downwind join': faire une intégration en début de vent arrière. S'attendre à l'instruction 'three sixty for spacing': = 'faites un 360 de retardement' [car vous êtes trop près de celui qui vous précède],

-> 'direct approach join': faire une intégration en 'semi-directe', c'est à dire directement en base, et uniquement sur instruction. Attention!: 'a direct approach' n'est pas une approche directe !

-> 'straight-in approach join': faire une intégration directe en longue finale, uniquement sur instruction. Le pilote s'annonce en 'long final' à 8 nm du seuil, puis en 'final' à 4 nm.

-> Comme le 'circuit' peut être encombré, s'attendre à des instructions en finale: 'report 3-mile', 'report 2-mile',... = rappeler (en finale) à 3 nautiques du seuil de piste,..etc. Notons qu'une finale et le dernier virage ne peuvent être éloignés de plus de 4 nm.

-> 'to go around', 'a go-around': faire une remise de gaz, ne pas atterrir...

-> 'to land after', 'a land-after': atterrir derrière un aéronef qui n'a pas encore libéré ('vacated') la piste: réglementairement c'est interdit. Néanmoins sur instruction, sur piste longue, le contrôle peut dire 'you may land after, it's OK, plenty of room'

->> De plus, quand la procédure du 'dead side join' (ou plus rarement 'crosswind join') existe sur un terrain, il faut dans le cas d'une remise de gaz ('a go around'), ou sur une piste longue, dans le cas d'un décollage ('a take-off') ou d'un toucher-décoller ('a touch-and-go'), que le pilote maintienne la hauteur maxi de 500'QFE jusqu'à l'extrémité de la piste. Pourquoi? parce que la route du pilote sur axe croise celle perpendiculaire des pilotes (500' plus haut, si la hauteur du TdP est de 1000') venant du 'dead side' et allant vers le 'live side' (de droite à gauche, si le TdP est à main gauche).

Lydd: Tours de piste à main gauche ('LH') pour la 14 et 22, à main droite ('RH') pour la 04 et

32. Ne pas survoler la centrale électrique atomique de Dungeness (4,5km au SE) en dessous de 2000'QNH.

->> Pour les aéroports classés '**Designated Customs & Excise Airport**', la douane est permanente aux heures de fonctionnement, il n'y a donc pas de PNR. Lydd est classé dans cette catégorie.

Pour d'autres aéroports, ceux qui sont classés '**Concession Airport**': quand l'arrivée est en provenance de EU (Union Européenne), il faut envoyer un PNR en général de 4 heures minimum, transmis de préférence à l'ATC (TWR, AFIS..) par phone ou par fax, ou sinon à l'exploitant de l'aéroport. En aucun cas, le PNR douanier NE doit être transmis par le plan de vol. Pour le départ de UK vers l'EU, rien de spécial.

Special Branch (SB) : pour tout vol au départ ou à l'arrivée de Grande Bretagne, à destination ou en provenance des endroits suivants, appelés 'Common Travel Areas' : CI (Channel Islands: Iles Anglo-normandes), IOM (Isle of Man), NI (Northern Ireland: Ulster) et ROI (Republic of Ireland: Eire), le pilote doit notifier son vol en faisant parvenir un formulaire ad-hoc '**GAR**' (General Aviation Report) rempli au service de police SB. consultez:

http://www.atsx91.dsl.pipex.com/Documents/General+Aviation+Report_Mar_2004.pdf Le délai de notification au SB dépend de l'aéroport: sur quelques grands aéroports classés 'designated': aucun délai, pour les autres 'designated' 12 heures, pour les autres 'concession' ou non: 24 heures de préavis au SB.

Le SB (créé par le Terrorism Act voté par le Parlement) n'a aucun rapport avec les Customs (Douanes). Attention! Il faut remplir et expédier **2** formulaires GAR : l'un en ce qui concerne le departure point, l'autre pour le destination point. Exemple d'un vol Shoreham vers Jersey: il faut envoyer 2 forms GAR, l'un pour Shoreham, l'autre pour Jersey....et vice-versa pour le trajet inverse.

Exemple: Shoreham <http://www.shorehamairport.co.uk/customs.asp>

->> De plus, en UK dans un aéroport classé douanier* (avec ou sans PNR) quand on embarque du carburant pour l'étranger, on peut solliciter ('to request') de remplir une '**fuel duty drawback claim**' (form n° HO70) consultez: http://www.buckle-cottage.org.uk/Going_Foreign.htm)(demande de remboursement de la taxe intérieure et de la British VAT [17,5%] soit £0,281 /litre, remboursement qui arrivera chez soi plusieurs mois plus tard). *exception: les aéroports des CI (Channel Islands) car le carburant est vendu détaxé !

Prix du litre d'Avgas à Lydd: 1,17 £ (mai 2005).

Site remarquable pour obtenir la météo : www.guernseyaeroclub.com et cliquez sur 'Weather links'. Nous y avons remarqué: 'Graphical display UK' et aussi 'European TAFs & METARs'.

->> Signalons en UK le délai (normal ICAO) d'**une heure** entre le dépôt d'un plan de vol et l'autorisation de rouler pour décoller.

http://www.caa.co.uk/docs/33/SRG_GAD_SSL20.PDF

->> '**hi viz clothing**': vêtement 'fluoré' de haute visibilité ['tabard', 'vest', 'waistcoat' =chassable] port rendu **obligatoire** par les opérateurs d'aéroports pour toutes personnes (pilotes, passagers non accompagnés) ayant accès à la partie aviation ('**airside**') [tarmac, pistes...] de l'aéroport.

- Taux de change au cours du jour: www.oanda.com/convert/classic?lang

->->-> **“the 28-day rule“**: l’étonnante règle des 28 jours: un exploitant (propriétaire ou locataire) d’un sol quelconque a le droit de faire ce qu’il veut de son terrain sans demander la **MOINDRE AUTORISATION** à quiconque, du moment qu’il ne crée aucun préjudice à autrui, et ceci pendant 28 jours maximum par an, à raison d’une journée tous les 14 jours minimum. Par exemple dans le domaine de l’aviation: pouvoir ouvrir une piste d’aviation dans le fond de son jardin ou dans son champ, comme on veut, quand on veut, où on veut, de la longueur qu’on veut,...etc ! Dans quelques cas, l’autorité locale compte les jours, mais en général, personne ne compte et les 28 jours deviennent vite 52 dimanches par an, voire 104 de week-ends ! Evidemment, si on veut faire fonctionner son aérodrome 365j/an, il faut obtenir une ‘**planning permission**’ (autorisation de fonctionnement) avec force paperasse ! Nous pouvons donc en UK installer autant de pistes privées (‘**farm strips**’) que nous voulons, les déplacer, les modifier à notre guise. Ajoutons à ceci que nous pouvons installer un hangar et un club-house que nous déclarons à titre provisoire (donc aussi sans aucune autorisation ni permis de construire). Il existe environ **350 farm strips permanentes** (consultez: <http://shop.pilotwarehouse.co.uk/product10890023.html?category=72023>) et de **2000 à 3000 provisoires** (car changeant de places au gré des exploitants) chaque année. La seule peur que nous avons est de perdre, à cause du bruit, par décision de la justice locale suite à des plaintes de riverains, cet immense privilège que la Loi nous accorde. Aussi les exploitants de ces farms strips en interdisent généralement l’utilisation à quiconque. Une manche à air dans un champ ou dans un pré ne signifie pas pour autant une autorisation, ni une invitation à atterrir dans un domaine privé.

Comme corollaire à tout ceci, tout aéronef peut décoller de n’importe quel endroit en UK sans aucune autorisation, ni d’un quelconque district aéronautique, ni de la police. Il n’y a d’ailleurs pas de distinctions administratives entre plateformes réservées aux ULMs et autres aérodromes. C’est l’opérateur qui décide seul des types d’aéronefs qu’il accepte de recevoir, et aussi bien sûr des performances au décollage des aéronefs !

Photographies aériennes des airports, airfields et diverses farm strips et de leur environnement, avec surimposition d’une carte géographique et dans l’item ‘Map information’ les coordonnées GPS:

http://www.aerobatics.org.uk/sites/airfield_aerial_photos.htm

Nous avons une page pour les aérodromes ICAO et 3 pages pour les non-ICAO ! Attention! certaines farm strips sont difficiles à localiser sur photos, d’autre part sachez que depuis le temps où les photos ont été prises, certains aérodromes ou farm strips ont pu disparaître ou bien l’orientation des pistes a changé, ex: Sywell. Nous ne pouvons pas garantir actuellement l’exactitude des photos. Notez aussi que l’Ecosse et l’Irlande ne sont pas encore couvertes par les photos aériennes.

Quelques définitions:

- **Flying school**: école de pilotage commerciale (efficace mais chère),

- **Flying club**: association communautaire pour apprendre à piloter et pour utiliser des avions. Le membre paie une ‘membership’ (cotisation) et les frais de vol. Parfois et ce n’est pas rare, le flying club appartient à un particulier.

‘flying’ se rapporte au vol moteur, ‘gliding’ au vol à voile. Flying club et gliding club ont donc des activités différentes.

- **Flying group**: comme le flying club mais en plus petit, et souvent orienté vers le vol de pilotes brevetés.

Note: l’admirable loi française concernant les associations “loi du 1^{er} juillet 1901” (et

l'absence de TVA) n'existe pas en UK et par conséquent les vols (comme les cotisations, oui !) sont soumis à la VAT ! *Note: pour les petites structures, en dessous d'un certain niveau comptable, il y a exemption de VAT.*

- Syndicate, group ownership: co-propriété d'un aéronef (avion, planeur, ULM.): on achète une part mise en vente par un 'part owner' (co-propiétaire), on paie les frais fixes au mois et les frais variables de vol selon l'utilisation. Ces syndicate aircraft sont situés souvent sur des farm strips.

Note: 'aircraft' est un mot invariable qui ne prend jamais d's à la fin. 'Syndicate' est une copropriété, un 'syndicat de travailleurs' se dit en anglais 'union'.