

# NAVIGATION BULMF **OLD WARDEN**

19 – 21 July 2024

Estimated total distance 670 km

[EB??-LFCA-EGKH-EGTH / EGTH-EGKH-LFCA]

1. Objectif
2. Présentation Générale
3. Exécution – Air Trip
4. Exécution – Ground Trip
5. Logistique
6. Administration
7. Responsabilité
8. Sécurité
9. Budget
10. Inscription
11. Divers et Rappels



# 1. OBJECTIF

Navigation sympa vers l'Angleterre organisée par la Fédération Belge d'ULM et assistance à un des mythiques meetings de Old Warden.

# 2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Navigation de EB??<sup>1</sup>, vers LFAC (Calais, douane), et EGKH (Lashenden/Headcorn re-douane), suivi du vol sur EGTH (Old Warden).



<sup>1</sup> La plateforme de concentration avant le départ sera en principe la base dont on aura le plus d'inscrits.

### 3. EXÉCUTION – AIR TRIP

#### NAVIGATION

La navigation est décrite dans le PLOG en annexe, avec le trajet détaillé, les fréquences radio, etc... (issu de skydemon). La version électronique de ce PLOG sera à la disposition de tous les participants. Ce tracé est informatif et il appartient à chaque groupe d'équipages de préparer sa propre navigation et de respecter correctement les NOTAMs et différents espaces aériens (*restricted, prohibited, ...*).

#### PLANNING

Le timing ci-dessous (après confirmation) sera contraignant et il appartiendra à tous les groupes d'équipage d'essayer de s'y conformer.

**! néanmoins priorité à la sécurité !**

#### **19 Juillet: ? (EB??) – Calais (LFAC) – Lashenden/Headcorn (EGKH) – Old Warden (EGTH)**

**430 km**

##### Navigation

EB?? <sup>1</sup> – LFAC Calais :	190 km (estimated)
LFAC Calais – EGKH Headcorn :	110 km
EGKH Headcorn – EGTH Old Warden:	130 km

*Contraintes : nécessité de dédouaner à Calais (sortie de Schengen) ET à Lashenden/Headcorn (entrée UK)*

##### Timing provisoire

- Accueil des participants à EB??: 09:00 LT (UTC+2)
- Concentration à EB??: 10:00 LT
- Briefing: 10:30 LT
- Début des départs de EB?? vers Calais (LFAC): 11:15 LT
- Rassemblement à Calais (LFAC): 13:30 LT, douane, refueling, sandwich au bar/brasserie de l'aéroport à la convenance de chacun
- Début des décollages vers Headcorn (EGKH): 15:00 LT
- Rassemblement à Headcorn (EGKH): 15:30 LT, douane, refueling (UTC+1)
- Début des décollages vers Old Warden (EGTH): 16:00 LT
- Arrivée à Old Warden (EGTH): 17:30 LT
- Départ du bus vers l'hôtel: 18:30 LT
- Dîner: à l'hôtel

#### **20 Juillet: Old Warden / Shuttleworth**

##### Activités

Entrée au meeting aérien et visite des différents musées sur place  
<https://www.shuttleworth.org/product/summer-evening-2024/>

Lunch: à convenance de chacun sur la base d'Old Warden (*Food Court* suivant les organisateurs de l'airshow).

Diner: @Milton Keynes (tout le groupe)

*Exact schedule to be determined*

#### **21 Juillet: Old Warden (EGTH) – Lashenden/Headcorn (EGKH) – Calais (LFAC)**

**240 km**

##### Navigation

EGTH Old Warden – EGKH Headcorn:	130 km
EGKH Headcorn – LFAC Calais:	110 km
LFAC Calais – Homebase	

## Contraintes douanières : idem day 1

Retour individuellement vers les *home bases* à partir de Calais. **Attention au 21 juillet et à ses notams restrictifs en raison de la fête nationale.**

### Timing provisoire

- Rassemblement sur l'aérodrome de Old Warden (EGTH) : 09:30 LT (UTC+1)
- Premier décollage vers Headcorn (EGKH) : 10:30 LT
- Rassemblement à Headcorn : 12:00 LT, douane, refueling
- Premier décollage vers Calais (LFAC) : 13:00 LT
- Rassemblement à Calais : 13:30 LT, douane, lunch, refueling (UTC+2)
- Lunch à convenance de chacun
- Départ vers les bases respectives : p.m.

## EXÉCUTION DU VOL

Les détails de la navigation seront affinés en fonction des exigences des différentes autorités nationales des zones par lesquelles on transite (BE, FR, UK).

**Leg préliminaire** : La concentration initiale à EB?? est à l'initiative de chaque équipage.

**Leg 1, EBxx – LFAC** : Les vols au départ de EB?? vers Calais se feront **individuellement** après le briefing général auquel tous les participants sont tenus d'assister.

**Leg 2, LFAC – EGKH** : le vol trans-Manche à destination de Headcorn se fera par **groupe de 8 aéronefs**. C'est une demande spécifique du CAA (Civil Aviation Authority – UK). Un leader sera désigné et sera « répondant » du groupe auprès des services d'information de vol. La gestion spécifique du transpondeur et de la radio sera communiquée ultérieurement.

**Leg 3, EGKH – EGTH** : le vol vers Old Warden se fera également par groupe de 8 aéronefs de la même manière que le leg 2.

Les vols retour se feront très probablement de la même manière.

Les vols en groupe ne sont pas faciles, sont contraignants et demandent de la discipline de tous les équipages. Les groupes et les leaders seront désignés en fonction des caractéristiques des aéronefs et des licences en langue anglaise des pilotes participants.

## 4. EXÉCUTION – GROUND TRIP

Si un nombre suffisant de participants sont inscrits, un trajet en bus pour des accompagnants sera organisé. L'organisation se mettra en place dès qu'une idée précise du nombre de participants potentiels sera connue.

### **19 Juillet: au départ de XX pour Calais – Folkestone – Old Warden**

#### Trajet

Trajet en bus, via le passage de la Manche par Shuttle EuroTunnel.  
Prise en charge des participants à XX et/ou YY (to be determined).

#### Timing provisoire

- Concentration à XX: 09:00 LT (UTC+2)
- 1<sup>er</sup> Départ vers YY : 09:15 LT
- Concentration à YY: 10:00 LT



- 2<sup>ème</sup> Départ vers Calais: 10:30 LT
- Shuttle Calais-Folkestone: xx:xx LT
- Arrivée à Old Warden: 17:30 LT (UTC+1)
- Dîner : à l'hôtel avec le groupe des pilotes.

### **20 Juillet: Old Warden / Shuttleworth**

Entrée au meeting aérien et visite des musées à Old Warden avec les pilotes.

### **21 Juillet: Old Warden – Folkestone – Calais – XX / YY**

#### **Trajet**

Trajet retour, inverse du trajet-aller.  
Arrêt à l'aéroport de Calais pour le lunch avec les pilotes

#### **Timing provisoire**

- Départ de l'hôtel : 08:30 LT (UTC+1)
- Départ vers les lieux de dispersion YY et/ou XX :
- Arrivée estimée YY:
- Arrivée estimée XX:

## 5. LOGISTIQUE

### LOGEMENT

La gestion de l'hôtel se fait par les organisateurs de la BULMF.  
Deux nuitées sont prévues, dans la région de Milton Keynes, probablement à l'hôtel *Mercury*. Détails ultérieurement.

**Toutes les chambres** réservées sont de **chambres doubles**. Le budget en tient compte. Pour les pilotes seuls à bord, l'organisation se charge de regrouper par paire pour l'hôtel.

### FUEL

A priori et avec les informations actuellement disponibles (site des aéroclubs, cartes VAC disponibles, AIP nationales, contact téléphonique), il y aurait :

- MOGAS : @ EGKH et EGTH
- 100LL : @ LFAC

### TRANSMISSION & COMMUNICATION EN VOL

La radio 8.33 kHz et transpondeur sont en principe obligatoires.  
En Belgique et au Royaume-Uni, la langue aéronautique en usage est l'anglais.  
En France, la langue française est en principe utilisée pour le type de vol concerné par cette navigation.

Le tableau complet avec les codes et fréquences est donné dans le PLOG en annexe (PLOG Skydemon)

### CARTES DE NAVIGATION et CARTES VAC DES AÉROPORTS VISITÉS

Diverses cartes électroniques (via les App de Nav) sont disponibles.  
Il est prudent d'avoir également des cartes « *hard-copies* ». A chaque équipage incombe la responsabilité d'avoir cartes aériennes papier à jour.

Les cartes VAC en version électronique des aéroports visités (LFAC, EGKH, EGTH) seront mises à disposition des équipages par les organisateurs de la BULMF.

## 6. ADMINISTRATION

### ADMINISTRATION DOUANIÈRE

- L'Angleterre n'est pas Schengen et n'est plus EU. Il faut passer par des aéroports douaniers ou du moins « douanier-autorisé ». Voir la définition du *Certificate of Agreement Airport* dans le *General Aviation Report Guidance*. La base aérienne de Old Warden (EGTH) ne dispose pas de ce certificat. En conséquence, avant l'arrivée à Old Warden, il y a obligation de s'arrêter dans un aéroport ayant ce *Certificate of Agreement*, d'où la nécessité de passer par Lanshenden/Headcorn (EGKH).
- Chaque équipage devra rentrer son GAR (General Aviation Report) auprès des autorités douanières britanniques, tant pour l'entrée et que pour la sortie du Royaume-Uni.

**Cet acte administratif est de la responsabilité de chaque équipage.**

- Bien qu'appartenant à l'espace Schengen, la France met aussi des restrictions aériennes pour le passage Belgique-France<sup>2</sup>, mais on ne devrait pas avoir de problème en s'arrêtant à Calais, tant à l'aller qu'au retour.
- La carte d'identité belge ne suffit pas. Il faut un passeport pour entrer au Royaume-Uni !

### PERMIT TO FLY

Les ULM identifiés (immatriculés) en France, sont exemptés de procédure administrative pour le vol dans l'espace aérien britannique. Voir *Air Navigation Order 2016, General Exemption E 5628* du 21 January 2022.

Les ULM immatriculés belges doivent obtenir un permis de survol du territoire auprès des autorités britanniques. La BULMF est actuellement en négociation avec la CAA (UK) pour avoir une autorisation générale pour le groupe des immatriculés belges. Il se pourrait donc qu'il n'y a à pas d'administration individuelle à faire. Si ces négociations n'aboutissent pas, cette paperasserie sera à charge de chaque équipage individuellement.

Attention : les aéronefs immatriculés sous une législation « 600 kg » (allemande par exemple) ont besoin d'une autorisation pour le survol de la France également. Le cas échéant, cette charge administrative est à charge de l'équipage concerné.

### FLIGHT PLAN (FPL)

Des FPL devront être établis pour pratiquement tous les legs.

Envoi des FPL : via vos App de Navigation (Skydemon, AirNavPro, ou autres). Le site *eurofpl* peut aussi être utile à cet effet <https://www.eurofpl.eu>, etc ...

Attention : OLD WARDEN (EGTH) n'a pas de possibilité de gérer vos plans de vol. Il faudra une technique *on-line* autonome pour le faire.

Clôture des FPL :

- o Belgique : +32 (0)2 206 25 30
- o France, BRIA Bordeaux : +33 (0)5 57 92 60 84
- o United Kingdom : +44 (0)845 601 0483

Préparer vos Plans de Vol à l'avance en version électronique ! Cela rend les choses plus faciles.

**La préparation des plans de vol, leur soumission et leur clôture sont à charge de chaque équipage individuellement.**

---

<sup>2</sup> Voir [https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control_en)

## DOCUMENTS DE BORD

Outre les documents habituels à emporter (navigabilité, assurance, dossier technique, licence, documents de vol, cartes à jour, etc...), il peut être utile d'emporter une *hard-copy* de votre GAR. Les Britanniques sont parfois surprenants !

Rappel : emportez votre passeport et non la carte d'identité !

## 7. RESPONSABILITÉ

Le commandant de bord est à tout moment seul responsable de son vol et de toutes les décisions concernant la conduite et la poursuite de son vol. Il est tenu de respecter strictement les règles aéronautiques de vol à vue et la réglementation des différents espaces aériens traversés.

Par son inscription, tout pilote reconnaît (sans être exhaustif) :

- être titulaire d'une licence de pilotage en ordre de validité à la date de la navigation, ou être en écolage accompagné d'un instructeur,
- le cas échéant, être titulaire de la licence d'emport passager,
- être couvert par une assurance aéronautique couvrant le minimum légal et valide à la date de la navigation,
- que l'aéronef est couvert par un certificat d'immatriculation/identification valide et par le certificat d'aptitude au vol (*airworthiness*) prévu par la législation de l'état dans lequel l'aéronef est immatriculé,
- disposer d'une licence de station d'aéronef (radio) valide.

## 8. SÉCURITÉ

### SURVOL MARITIME

Le survol maritime doit toujours être préparé et effectué avec un soin particulier. Le gilet de sauvetage est obligatoire. Pour la navigation proposée, la balise (*beacon*) est une bonne option additionnelle mais pas obligatoire. Consulter le site de la BULMF pour les derniers conseils concernant ce sujet.

## 9. BUDGET

### PILOTES – ÉQUIPAGE

La participation aux frais s'élève à :

- 640 euros par équipage (pilote + co-pilote/accompagnant), soit 320 euros par personne.
- 350 euros par pilote single.

**Ce montant comprend** : accueil dans la base de départ, taxes d'atterrissage (Calais, Headcorn, Old Warden), repas du soir le 19 juillet et le 20 juillet, entrée à l'airshow, déplacement (bus) sur place, hôtel en chambre double pour 2 nuits avec petit-déjeuner.

**Ce montant ne comprend pas** : fuel, snacks/sandwiches à Calais (19 juillet et 21 juillet midi) et à Old Warden (lunch 20 juillet).

### ACCOMPAGNANTS en BUS

Pour les accompagnants en bus :

- ?? euros par participant

Détails ultérieurement si l'activité est organisée.

## PAIEMENT

Le paiement doit se faire par virement bancaire sur le compte BE70 7510 0406 2825 de la BULMF avec la mention « *acompte inscription Old Warden + nom* ».

50% d'acompte à l'inscription, les 50% restants avant le 30 juin 2024.

L'inscription effective n'est acquise qu'après réception du paiement de l'acompte.

## ANNULATION

Remboursement en cas d'annulation : en négociation avec les différents intervenants.

## 10. INSCRIPTION

Les inscriptions se font sur le site de la BULMF [www.bulmf.be](http://www.bulmf.be) et doivent être rentrées pour le 31 janvier.

Sur base des inscriptions, le programme sera précisé et finalisé. Des données complémentaires personnelles ou liées à l'aéronef précises pourraient être demandées en fonction des besoins.

Le premier paiement (acompte 50%) est dû à l'inscription. Le solde sera dû pour le 30 juin 2024.

Contraints par les autorités anglaises, nous ne pourrons accepter qu'un maximum de 40 aéronefs participants. Les inscriptions se feront donc sur base du « premiers-inscrits-dossier-complet » (full data submitted, y compris réception du premier paiement) « premiers-participants ».

## 11. DIVERS & RAPPELS

- Il est évident que la météo peut perturber tout le planning et toute l'expédition.
- Chaque équipage a la charge de la gestion de son carburant.
- Espèces (€ et £) utiles pour les dépenses sur place (fuel et probablement pour les dépenses dans les aéroclubs).
- Ne pas oublier l'emport de gilets de sauvetage.
- Ne pas oublier son passeport (pas de ID-card !).
- Il est important de disposer d'un appareil en parfait état de vol.
- **GAR, FPL, permit to fly<sup>3</sup> sont à charge de chaque équipage.** Les organisateurs sont prêts à aider « à s'y retrouver » dans ces contraintes administratives, mais leur exécution est à charge des équipages.
- 
- Chaque pilote commandant de bord est **responsable pour la prise de connaissance et de l'application des NOTAM, Sup AIP, AIP, etc...** susceptibles d'influencer les paramètres de son vol.
- Chaque pilote commandant de bord est **systématiquement et individuellement responsable** de toutes les décisions de vol prises pendant toutes les phases de **son vol**.
- Le projet **peut être annulé à tout moment** par la BULMF pour tout motif de force majeure.

PoC

[fede@bulmf.be](mailto:fede@bulmf.be)

ou

José PINHO MARTINS [jose.pinho.martins@skynet.be](mailto:jose.pinho.martins@skynet.be)

Michel LEFEBVRE, [michel.lefebvre@cecoc.eu](mailto:michel.lefebvre@cecoc.eu)



<sup>3</sup> Le *permit to fly* en UK pour les immatriculés belges sera peut-être obtenu globalement par la BULMF.



PILOT: Michel Lefebvre

Startup		Brakes Off	
Takeoff		Landing	
Brakes On		Shutdown	

Elevation 41 ft (2 hPa)  
SR 06:45 Z, MCT 06:10 Z

	MSA	Level	IAS	TrkT	Wind	HdgM	GS	Dist	Time
<b>EBAM Amougies</b> ● <b>Abbaye Sainte-Marie du Mont des Cats</b>	2300	<b>3000</b>	108	275	244/22	<b>267</b>	87	58 (58)	22 (22)
Abbaye Sainte-Marie du Mont des Cats LFAC Calais Marck	1500	<b>3000</b>	108	292	253/21	<b>283</b>	95	54 (112)	18 (40)
LFAC Calais Marck ● <b>Les Hemmes de Marck (polder naturel)</b>	900	<b>3000</b>	108	339	252/21	<b>327</b>	110	2.9 (115)	1 (41)
Les Hemmes de Marck (polder naturel) ● <b>Cap Blanc Nez</b>	1800	<b>3000</b>	108	248	258/19	<b>248</b>	94	17 (132)	6 (47)
Cap Blanc Nez ● <b>Dover Castle</b>	1800	<b>3000</b>	108	310	256/21	<b>300</b>	99	35 (167)	11 (58)
Dover Castle ● <b>Abbot's Cliff</b>	2300	<b>3000</b>	108	241	261/22	<b>243</b>	92	6.1 (173)	2 (60)
Abbot's Cliff EGKH Lashenden/Headcorn	2300	<b>3000</b>	108	278	263/22	<b>274</b>	92	43 (216)	15 (75)
EGKH Lashenden/Headcorn ● <b>Leeds Castle</b>	1500	<b>3000</b>	108	354	263/22	<b>342</b>	111	10 (226)	3 (78)
Leeds Castle ● <b>Cliffle Fort</b>	1500	<b>3000</b>	108	333	263/22	<b>321</b>	103	27 (253)	8 (87)
Cliffle Fort EGTH Old Warden	2000	<b>3000</b>	108	323	270/22	<b>313</b>	97	88 (340)	29 (116)

Elevation 127 ft (5 hPa)  
SS 16:24 Z, ECT 17:00 Z

**340 1:56**

<b>EBAM Amougies</b>	LILLE	120.275	Squawk	5050
Amougies Radio	LILLE	126.480	<b>LARS</b>	
<b>EBKT KORTRIJK / Wevelgem</b>	LILLE	134.825	Farnborough Radar (E)	123.225
Kortrijk Information (Spare freq 8.33)	<b>LFAC Calais Marck</b>		<b>EGTO Rochester</b>	
Kortrijk Information	Calais	128.925	Rochester Information	122.255
<b>Flight Information Service</b>	CALAIS Information	128.925	<b>LARS</b>	
Lille Info	<b>LFIS Saint Inglevert Les Deux Caps</b>		Farnborough Radar (N)	132.800
<b>EBMO Moorsele</b>	Saint Inglevert Les Deux Caps	123.500	<b>Stansted Frequency Monitoring Code</b>	
Moorsele radio	<b>Flight Information Service</b>		Stansted Radar	120.625
<b>Flight Information Service</b>	London Information	124.600	Squawk	7013
Belga Radar	<b>EGKH Lashenden/Headcorn</b>		<b>EGSS London Stansted</b>	
Brussels Information	Headcorn Radio	122.210	Stansted Radar	120.625
Paris Info	<b>LARS</b>		Stansted Director	136.200
Lille Info	Southend Radar	130.780	ATIS	127.180
<b>Lille 13 TMA</b>	<b>Southend Frequency Monitoring Code</b>		<b>London Luton CTA</b>	
	Southend Approach	130.780	Luton Radar	129.550

**Luton Frequency Monitoring Code**

Luton Radar	129.550
Squawk	0013

**EGGW London Luton**

<input checked="" type="checkbox"/> DVR (Dover)    ... .. 114.950
<input checked="" type="checkbox"/> LYD (Lydd)        ... .. 114.050
<input checked="" type="checkbox"/> HLS (Lashenden Headcorn)    ... .. 115.950

Luton Radar (As directed by ATC)	128.750
Luton Radar	129.550
Luton Director	128.750
ATIS	120.580

<input checked="" type="checkbox"/> LSH (Lashenden Headcorn)    ... .. 340.0
<input checked="" type="checkbox"/> DET (Detling)        ... .. 117.300
<input checked="" type="checkbox"/> LAM (Lambourne)    ... .. 115.600

**EGTH Old Warden**

Old Warden Information	130.705
------------------------	---------

**Sandy**

Sandy	129.830
-------	---------

<input checked="" type="checkbox"/> BPK (Brookmans Park)    ... .. 117.500
<input checked="" type="checkbox"/> BKY (Barkway)        ... .. 116.250

DRAFT