



Voyage « Le Tour des Iles » du 8 au 10 mai 2025



Pour la deuxième année consécutive, la météo nous a fait renoncer à notre voyage à Venise. Ce dernier retourne dans les cartons et servira une autre fois.

Un plan B a été monté in extremis en regardant la carte des hautes pressions. Le nord de l'Europe nous tendait les bras avec un anticyclone transitant lentement au nord du Royaume-Uni, en direction de l'est. Une belle fenêtre s'est proposée à nous pour aller explorer le sud de l'Angleterre et les îles Anglo-normandes.

Le voyage a réuni deux aéroclubs, sept participants et trois appareils.

Rendez-vous était donné le jeudi 8 mai à 8 heures pour un dernier briefing avant décollage. Des orages s'annonçant le dimanche 11 mai, nous envisageons la possibilité d'écourter le voyage d'un jour (à confirmer).

Décollage à 10 heures locales le jeudi 8 mai en direction du Touquet (LFAT). Les nuages sont fragmentés et bas, si bien que nous nous retrouvons « on top » dès 2500ft. Nous serpentons entre les TMA de Rouen et de Beauvais suivis par Paris, puis Lille Info. Le Touquet se présente au bout d'une heure de vol. Le contrôle nous fait bénéficier d'une semi-directe main droite par la mer. L'air est assez turbulent et nous nous posons en 13. Nous déjeunons à l'Escale, le restaurant de l'aéroport et prenons le temps de préparer la suite, car nous attendons jusqu'en début d'après-midi que les derniers nuages bas libèrent la Manche.

Nous remercions Le Touquet à 14h30 locales. GGXY est le seul à avoir rempli son réservoir. Après un décollage vent de travers droite en 31, le plan de vol est activé et nous entamons la traversée de la Manche en direction de Lydd. London Info nous souhaite la bienvenue. Le transit sera calme au FL45, l'air est clair et nous survolons un banc de nuages résiduel. A l'approche de la côte du East Sussex, nous évitons Lydd et ses zones réglementées pour rejoindre la côte en pointant directement Hastings et Pevensey Bay où nous descendons à 2000ft pour admirer les falaises blanches de craie qui se succèdent à notre droite après avoir passé Eastbourne : Beachy Head, Seven Sisters pour ne nommer que les points les plus connus. Nous avons le vent dans le dos et subissons quelques turbulences à cette altitude qui nous obligent (GGXY) à baisser un peu notre vitesse de croisière.



A la verticale de Shoreham (EGKA), nous bifurquons légèrement dans les terres pour aller survoler l'aérodrome de Chichester Goodwood (EGHR), connu comme base aérienne historique de la seconde guerre mondiale mais surtout, aujourd'hui, comme circuit automobile dédié aux courses de voitures anciennes.

Cap ensuite au 230 pour rejoindre notre destination finale sur l'île de Wight que nous apercevons bientôt en laissant sur notre droite la baie de Portsmouth.

En passant le terrain de Bembridge (EGHJ), nous prenons contact avec Sandown (EGHN) et préparons l'approche en répétant le circuit d'intégration « à l'anglaise » qui consiste, après une verticale, à passer sur la « *dead zone* » au niveau du seuil de piste en service, remonter le terrain en prenant quelques repères, puis passer sur la « *live zone* » et s'intégrer en vent arrière.

Aujourd'hui, c'est la 05 en service. Deux appareils sont déjà au sol. Le GGXY se présentant un peu trop haut, il sera quitte pour une remise des gaz et un « go around ». La piste en



herbe est pour le moins accidentée et étroite, comportant sur sa moitié longitudinale une bande tapissée en synthétique. Ça sent le bricolage, à l'image de Dan Subhani, le gestionnaire de l'aérodrome et personnage haut en couleur qui exploite et fait vivre fièrement ce très sympathique terrain, avec les moyens du bord¹.

Le contrôle nous guide vers le parking et nous plions bagage rapidement car le taxi nous attend pour nous emmener à l'hôtel Gracellie à Shanklin (au sud de Sandown)

Le plan de vol clôturé par téléphone, tout va bien jusqu'au retrait de cash sur une aire commerciale locale, où nous perdons malheureusement une carte Visa dans le distributeur, incident qui retarde beaucoup le taxi. Le chauffeur manifeste son impatience avec amabilité et sourire, une politesse toute anglaise.

L'hôtel Gracellie, situé à 2 minutes à pied de la mer, est simple, sans prétention, mais tout à fait accueillant. Certains d'entre nous y goûtent une étrange bière rose au goût de fraise. Pas de doute, nous sommes bien en Angleterre...

Nous descendons en bord de mer où se succèdent, après un mini-golf peuplé de dinosaures, de nombreux bars et restaurants. Nous jetons notre dévolu sur le pub « The Steamer Inn » pour un très sympathique dîner. Certains d'entre nous ne feront pas long feu et seule une poignée de survivants se risqueront à un snooker à l'hôtel avant d'aller se coucher.

¹ Un reportage lui a été consacré (ainsi qu'à l'aérodrome de Sandown) en 2023 sur YouTube par « The Flying Reporter ».

Le 9 mai matin, au petit déjeuner, nous affinons notre programme. Cap sur les îles Anglo-Normandes. Nous décidons toutefois d'éviter Guernesey, probablement trop fréquentée en ce jour de 80^e Liberation Day. Nous nous arrêterons donc à Alderney et garderons une option pour Jersey le 10 mai.

C'est au petit déjeuner de ce 9 mai que nous commençons à découvrir le maquis de la réglementation douanière britannique en matière de vol aéronautique. Nous voyons se confirmer qu'il est non seulement nécessaire de remplir des formulaires à l'entrée, mais qu'il convient également de documenter dûment la sortie du territoire. Et comme si cela ne suffisait pas, en matière de territoires, il y a pléthore, au gré des particularités et survivances de l'histoire : si l'île de Wight fait partie du Royaume-Uni, Alderney appartient en revanche partie du bailliage de Guernesey, distinct du Royaume-Uni et distinct également du bailliage de Jersey. Cela multiplie d'autant les formalités d'entrée et de sortie, pour autant que les formulaires employés soient à jour... Nous y passons pas loin de deux heures...

Le chauffeur de taxi de la veille a été assez aimable pour accepter de nous véhiculer jusqu'à l'aérodrome, où nous passons quelques heures à découvrir le riche petit musée consacré à l'histoire de l'aviation locale, la nourriture préparée par la femme de Dan (un curry pakistanais en l'occurrence) et à préparer les derniers éléments de notre vol. La journée est estivale.

Après avitaillement, le décollage s'effectue à 14 heures locales, le plan de vol est activé et nous partons pour un survol de l'île de Wight en sens anti-horaire. La côte nord se révèle plus dense, voire plus jolie que la côte sud-est. Le point d'orgue est le survol des fameuses « Needles », ces quelques îlots de calcaire étincelants sous le soleil, s'égrenant à la pointe ouest de l'île et marquant le point de départ de la traversée maritime en direction d'Alderney (environ 40 minutes pour les plus lents).



C'est là que, pour certains, la gestion des communications radio devient laborieuse. Outre une insuffisante familiarité avec l'anglais local, nous n'avons sans doute pas assez anticipé le type de demandes qui nous sont faites et nous nous faisons surprendre. C'est notamment le cas en ce qui concerne le point et l'estimée d'entrée dans l'espace aérien des îles anglo-normandes. Le HRNO semble à la peine et les « *say again* » se succèdent sans rémission. Le contrôle se montre extrêmement patient et compréhensif.

Mon copilote sur GGXY, FI et ancien pilote commercial, nous sort de la panade et clarifie tout cela. Grâce à lui, nous apprenons qu'on peut tout à fait utiliser des points de report IFR et calculer nos estimées par rapport à ceux-ci. En effet, les contrôleurs emploient couramment ces points de report : pourquoi ne pas les employer aussi ? Ainsi, GGXY

annonce-t-il une estimée 35' du point ORTAC, apaisant instantanément la fébrilité sur la fréquence...

A propos de panade, l'horizon artificiel du GGXY était inopérant et il a fallu garder une bonne concentration pour conserver l'alignement horizontale sur le banc de brume laiteux qui masquait la mer.

Nous ayant donné la clairance pour entrer dans l'espace aérien des îles anglo-normandes, Jersey Approach (125.205) nous guide à présent vers Casquets Lighthouse, point de report à 4NM à l'ouest d'Alderney (EGJA). A ce propos, il faut se souvenir qu'au Royaume-Uni, le premier contact se fait toujours avec l'approche et non avec la tour.

La piste en service à Alderney est aujourd'hui la 08 et nous sommes autorisés à une longue finale. Le seuil de piste se situe dans le prolongement de l'îlot de Gannets Rock et au sommet des falaises. Le vent est dans l'axe, mais il y a un peu de cisaillement.

Desservi par la ligne régulière Aurigny et malgré sa petitesse, l'aéroport d'Alderney se donne des airs importants, mais c'est très sympathique. Les procédures douanières sont diligentées sans problème (nous avons les bons formulaires et avons même pris le luxe d'y consigner des informations non requises).

Deux taxis nous emmènent au village de St Anne et nous déposent au très charmant La Ville Hôtel dans Victoria Street. Certaines chambres ont la vue sur la petite église et son cimetière, dont les tombes arrivent jusqu'au pied du mur de l'hôtel.



Nous passons la porte du Pub voisin, The Chez Bar, très animé à cette heure. L'endroit étant cependant un peu bruyant, nous décidons de dîner à la Georgian House où nous avons très bien mangé, dans une veranda au décor soigné et baignée de la lumière dorée du soleil couchant.

Le lendemain, le petit déjeuner fut, une nouvelle fois, dédié à la laborieux envoi des formulaires douaniers et à la préparation du vol vers Deauville. Les orages se confirmant dimanche, nous décidons en effet de renoncer à une escale à Jersey.

La France n'est pas en reste en matière administrative et propose également son formulaire de préavis de vol. Comme nous avons omis de prévenir avec le délai de préavis de 48h (pourtant indiqué sur la carte VAC), il a fallu s'assurer que la douane serait bien informée de notre arrivée, de même que l'avitaillement.

La journée s'annonce ensoleillée. Nous louons des vélos pour faire le tour de la petite mais très pittoresque île d'Alderney (5km de long pour 3 km de large..). Le nombre de fortifications (dont une fortification romaine) érigées sur la côte est frappe les esprits, où nous voyons se profiler le Cotentin. La nature et les plages sont magnifiques, l'île est très soignée.



Au retour de la balade (environ 2h30 en ayant tout vu), nous déjeunons au Jack's au début de la Victoria Street et regagnons ensuite l'hôtel pour un dernier briefing, en attendant que les taxis nous transfèrent à l'aéroport.



Décollage sous plan de vol à 15 heures locales. Forts de notre expérience de la veille, nous gérons un peu mieux l'échange radio et sommes notamment en mesure d'indiquer nos points de report et estimées. Le passage avec le contrôle français marque un moment de soulagement. Nous traversons le Cotentin d'ouest en est et nous cheminons le long des plages du débarquement, exposées à marée basse.

L'arrivée à Deauville (LFRG) se fait en semi-directe main droite 12, sans encombre. Nous procédons aux formalités d'usage (acquittement de la taxe, douane) et procédons à l'avitaillement.

Nous décollons enfin pour notre dernière branche, en ligne directe au cap 112°, sortie VOR de Deauville, pour 50' de vol.

Une sortie très sympathique qui a réuni les aéroclubs Caudron et Renault et qui ne nous a pas fait regretter Venise. L'Angleterre offre en effet un tel dépaysement qu'on en revient systématiquement « ***delighted*** » !

°0°0°0°