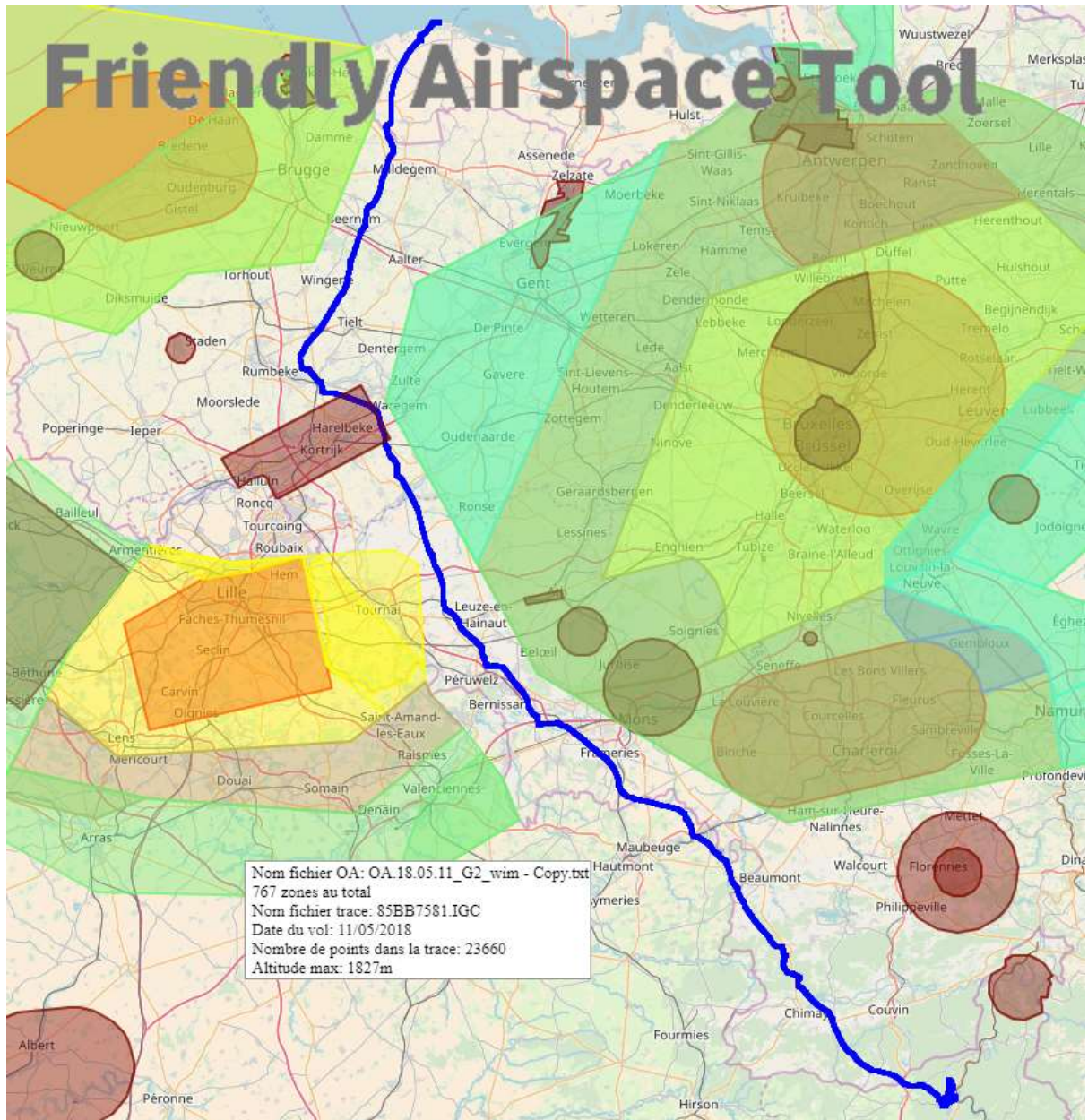


North Sea beach landing



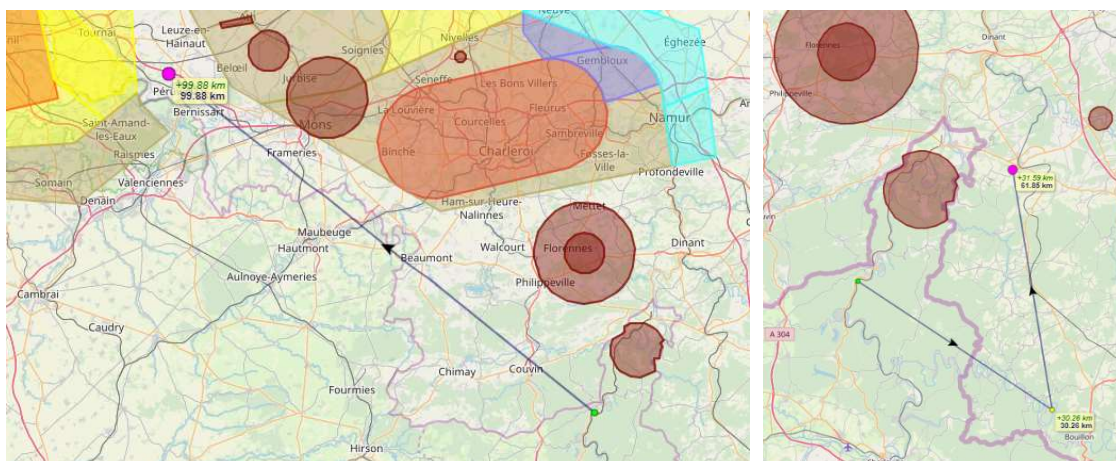
Setting the flight plan

Vendredi 11 mai 2018,

le lendemain du jour de l'Ascension. Pour la plupart d'entre nous, cela signifie un jour de congé et, heureusement, l'armée de l'air belge a une journée d'interdiction de vol et la LFA G1 et toutes les zones de la LFA G2 sont actives. Les prévisions météorologiques prévoient un vent modéré du sud-est et de bonnes températures.

Je rencontre Paul, Ronny, Thibault et Quentin, mes compagnons volants de Vortex Klup pour la journée, chez Paul, notre siège, pour discuter du plan de vol de la journée. La décision de décoller est simple: Revin. Le choix sur le plan de vol est plus compliqué. Il y a 2 options évidentes:

1. Un vol sous le vent en direction du nord-ouest (image de gauche)
2. Un itinéraire classique le long des rivières Meuse et Semois vers Rochehaut et retour au QG (image de droite)



Le vol sous le vent semble être l'option la plus attrayante. La première chose qui nous vient à l'esprit est la question: "pouvons-nous voler jusqu'à la côte belge"? Une bonne idée, mais elle présente des pièges majeurs.

Premièrement, les NOTAM (NOtice TO Air Men) montrent que la base aérienne militaire de Florennes est en attente de QRA (alerte de réaction rapide). Cela signifie que nous ne pouvons franchir la TMA que si nous maintenons une écoute.

Deuxièmement, le long de la trajectoire de vol, la route est coincée entre la TMA de Lille et Bruxelles.

dans un étroit couloir de seulement 8 km de large. Et pour aggraver les choses, le chemin est complètement bloqué par la TMZ (zone de transpondeur obligatoire) de Courtrai du sol jusqu'à 2500 pieds AMSL.

Un appel à la tour Kortrijk confirme que la TMZ est active et que nous devons l'éviter... foutu!

Quentin plaisante: «Bon, il va falloir survoler ça!»... Et on rigole tous... on ne savait pas comment se révélerait être très vrai!

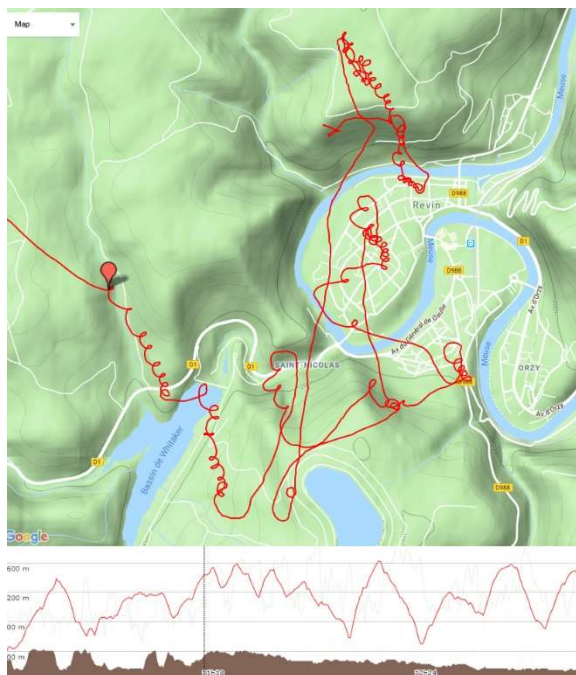
Parce que de plus, je suis le seul à disposer d'une radio capable de maintenir une veille à l'écoute. traversant la TMA de Florennes, nous rejetons l'idée du vol sous le vent et nous passons à la deuxième option: une étape dans le vent en direction de Rochehaut, suivie d'un retour à la base pour une bonne bière fraîche.

Fighting into wind in front of take-off

En arrivant au décollage, Paul décolle le premier (un peu trop confiant) et bombarde. Ronny, Thibault et moi ne partons que 20 minutes plus tard, rejoignons la base du nuage et décidons de démarrer lentement notre vol dans le vent en attendant que Paul revienne au décollage pour un deuxième départ.

Nous réalisons rapidement que le vent est plus fort que prévu et que la section dans le vent

va être compliqué. Paul, ignorant la difficultés de vent, décolle une seconde temps et pousse fort dans le vent. Il nous rejoint et pousse plus loin, perd de l'altitude et atterrit.



A ce moment-là, j'attrape un bon thermique et réussis à monter plus haut en dérivant plus vers le nord-est. J'informe mes copains volants à la radio que je renonce à la route au vent, et que je passe à la route sous le vent. À ce point, mon but est de voler vers le Courtrai TMZ et découvrez s'il est possible de traverser cet obstacle.

Même si je suis capable de garder une veille à l'écoute, Je décide d'éviter autant que possible les TMA de Florennes

Two consecutive low saves

Tout en essayant d'éviter autant que possible la TMA de Florennes, je me retrouve avec une route «loin d'être optimale» et beaucoup d'éviés. Le résultat est que j'ai ma première sauvegarde basse dans un endroit appelé Rance avec beaucoup d'ombre.

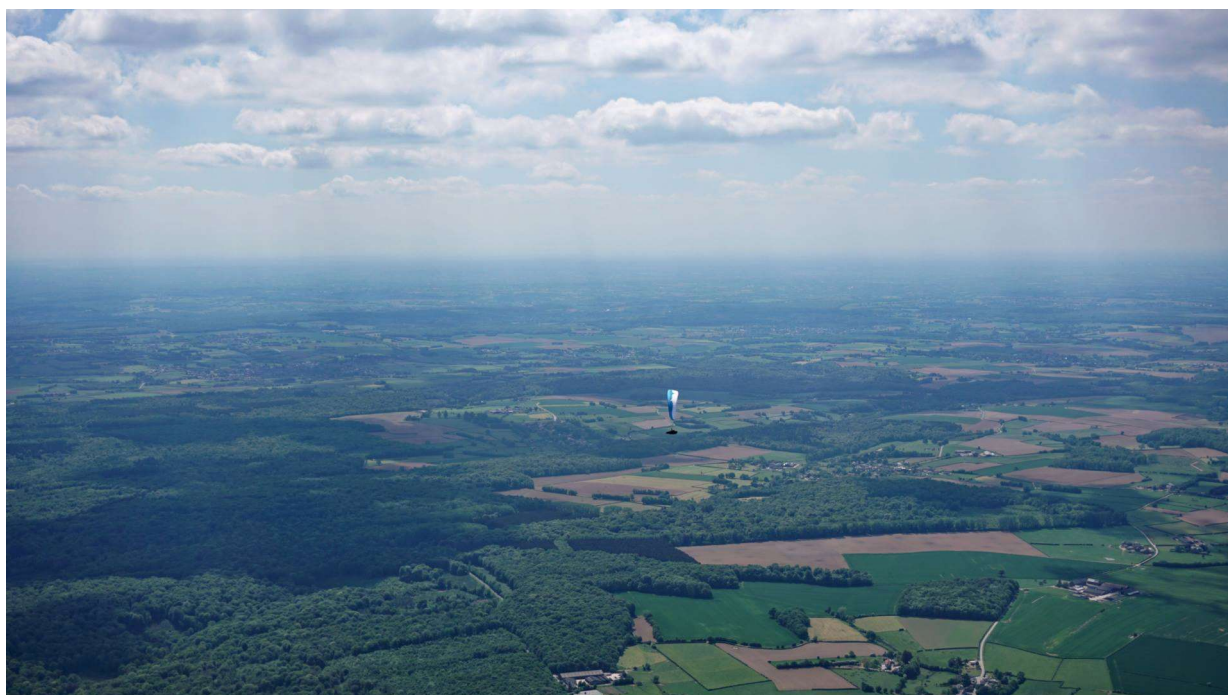
Je parviens à remonter à la base dans un thermique approximatif, seulement pour avoir une seconde sauvegarde basse à Cousolre après la transition. Il semble que je sois en dehors du cycle et que je me gratte pour me relever. À ce stade, je commence à me demander si la route au vent était la meilleure option pour la journée.

Je remarque Johan Vandebussche au-dessus, ce qui m'aide à me motiver pour trouver l'ascenseur (merciJohan!) Et nous nous retrouvons tous ensemble pour un bref moment, seulement puis être à nouveau séparés carJohan souhaite prendre une balise BPC (Belgian Paragliding Cup). Merci pour les belles photos Johan!





À partir de ce moment, le vol est plus facile et je parviens à rester haut. Le couloir étroit de Doornik est facile à vivre grâce à une belle rue nuageuse et l'activation de la LFA G2 West (max. FL75 ou environ 2200m AMSL) me permettent de grimper jusqu'aux nuages. C'est la toute première fois dans ma carrière de pilote aérien que j'ai l'occasion d'utiliser la zone de la LFA G2 West.



Getting across the TMZ

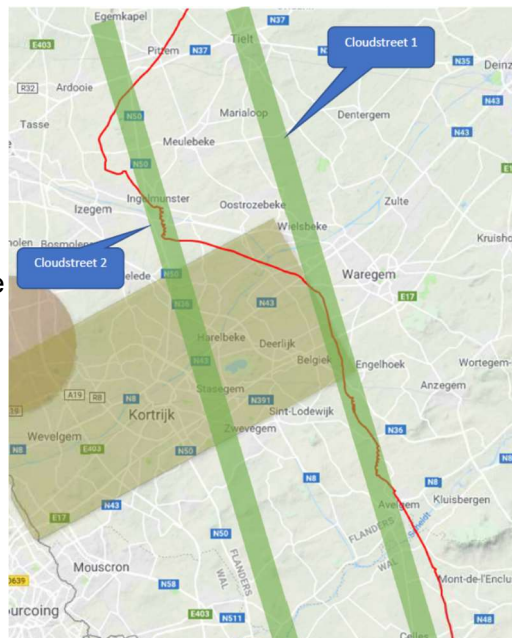
Le point le plus critique du vol consiste à éviter le TMZ de Courtrai. La TMZ passe du niveau du sol à 2500 pieds AMSL, ce qui correspond approximativement à 750 m. Sans moteur, il est difficile d'être sûr de ne pas descendre en dessous de 750 m. Je ralentis et prends chaque montée pour rester aussi haut que possible. La rue des nuages facilite les choses. Néanmoins, j'essaie de rester du côté nord-est de la TMZ pour être en sécurité. Si je veux un évier trop lourd, je peux toujours aller un peu à droite et essayer de monter dans le couloir extrêmement étroit (seulement 2,2 km de large) entre la TMZ et la TMA de Bruxelles. J'arrive à rester haut tout en traversant la TMZ ressemble à une promenade dans le parc. Quentin avait raison! Il ne savait pas trop quand nous avons plaisanté à ce sujet!

Jumping cloudstreet

A part que je suis sûr de traverser la zone TMZ, je commence à m'inquiéter de mes options en matière d'espace aérien. Je n'étais pas allé plus loin dans mes préparatifs car je ne pensais pas qu'il serait possible de traverser la TMZ. Heureusement, je sais pouvoir compter sur le fichier openair téléchargé à partir de FlyXC.Tools. Je sais que cela montre bien la TMA d'Ostende et les limites de la ZPH G2 Ouest.

Mon premier objectif est clair: atterrir du côté de la mer. Ma première idée est Koksijde, mais je remarque seulement maintenant que la TMA de Koksijde est essentiellement reprise par Oostendet et qu'elle couvre l'ensemble de la côte belge... malheur...

OK, ce n'est pas grave, essayons de voir si je pourrai gagner la côte française à Duinkerke. La rue de nuages actuelle me conduit directement à Ostende / Knokke. Il y a une autre rue de nuage parallèle à l'ouest. Je fais le saut au cours duquel je perds beaucoup d'altitude, mais au-delà de la deuxième rue, c'est facile de monter jusqu'à la base. Cependant, cette cloudstreet se dirige également vers Ostende... les rues nuageuses se déplacent lentement vers le nord car elles dérivent avec le vent du sud-est... malheur...



Change of plans

OK... voyons... puis-je retourner à Menen et atterrir chez mon frère ? ... Non, sa domicile est directement dans la TMZ de Courtrai, je ne vais pas compromettre ce beau vol en atterrissant dans la TMZ après avoir réussi à la traverser si joliment... OK, allons chez ma sœur à Bruges, je volerai vers le nord le long de la TMA d'Ostende, puis ferai une dernière descente sous la TMA. En volant le long de la TMA, je remarque que le plancher de la TMA n'est pas de 750m AMSL, mais beaucoup plus bas. Logique, le niveau du sol est également plus bas. Un rapide calcul dans ma tête me dit qu'il sera difficile de faire le dernier vol chez ma sœur... malheur encore une fois...

Seaside after all

Bien qu'indécis quant à l'endroit où je vais atterrir, je remarque soudain que je peux voler jusqu'au FL 55 jusqu'à destination. le nord aux Pays-Bas. J'ai aussi l'espace aérien néerlandais dans mon GPS et je consulte au moins trois fois le TMZ aux Pays-Bas,



mais ce dernier ne démarre que vers le nord de l'Oosterschelde. Génial! Cela signifie que je peux aller aux Pays-Bas, puis voler jusqu'au bord de la mer, du côté hollandais de la frontière, et se rapprocher de la réserve naturelle de «Zwin».

Les thermiques s'affaiblissent et se lissent. Parfait pour profiter du nicescenary: le port de Zeebrugge (mec, c'est énorme!), Les deux canaux parallèles "Schipdonkkanaal" et "Leopoldkanaal", également appelé "de clignotant en de stinker"

En se dirigeant vers le "Zwin", je comprend que le vent a tourné du sud-est au sud-sud-est... Je vois Breskens où le Westerschelde aboutit dans la mer du Nord. Dans ma jeunesse j'ai navigué dans la X-342 Yacht sur "The Paloma" qui était basé à Breskens. Notre plus gros concurrent était le "Capella" de Frans Maas, un constructeur de navires de la région (que son âme repose en paix). En se dirigeant vers Breskens, ça me rappelle beaucoup de bons souvenirs.

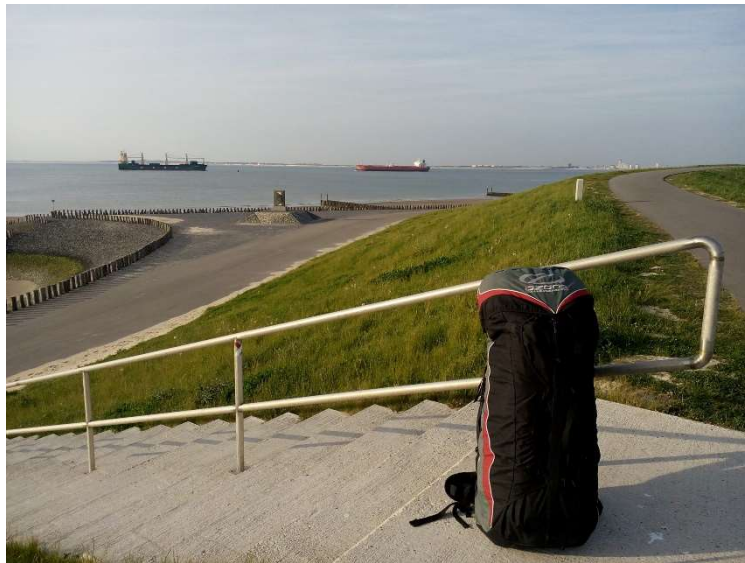


Zoutelande?

À l'approche de Breskens, tous les cumulus commencent à disparaître. Cependant, il existe un dernier petit cumulus au-dessus de Breskens. Je commence à rêver: serait-il possible de traverser le Westerschelde? Quelle fin incroyable ce serait pour ce vol déjà étonnant !

Je commence à monter lentement et à dériver au-dessus de l'eau et le thermique est très faible. Faisant une estimation rapide de la finesse nécessaire, j'en conclus que même si le franchissement est techniquement possible, il est trop risqué de se retrouver à la mer. Le vol est déjà assez incroyable comme ça. Si je n'avais pas perdu du temps dans le vent au début du vol et le changement des rues autour de Courtrai, je serais arrivé une heure plus tôt et la traversée aurait été possible.

Traverser la Westerschelde sera maintenant ma prochaine cible!



Sitôt posé, j'appelle mes parents qui habitent à Ostende. Je passe la nuit chez eux et je rentre le lendemain en train.

Un merci spécial à:

- ✓ mes parents d'être venus me chercher
- ✓ Ma femme, qui me permet de m'adonner à ma passion et ces aventures incertaines.