



Historique de l'Aéroclub de Hesbaye

1. Introduction

Ce document est une compilation de texte et de récits. Il a été élaboré au fil du temps avec probablement quelques approximations. Que cela n'empêche d'apprécier le dévouement et la motivation des pionniers de notre club. Quelle belle aventure.
Merci à François pour la rédaction.

Table des matières

| | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Introduction..... | 1 |
| 2. Les origines..... | 2 |
| 3. Création de l'A.S.B.L..... | 3 |
| 4. Le début des opérations..... | 4 |
| Premier vol et premier appareil..... | 4 |
| Formation de pilote ULM..... | 5 |
| Déménagements et aménagement..... | 6 |
| 5. Les projets éoliens..... | 8 |
| LA RÉACTION D'UN DE NOS VOISINS..... | 9 |
| LA PISTE SUPPLÉMENTAIRE..... | 9 |

2. Les origines.

C'est fin 1982 que naquit chez deux passionnés d'aviation, **Arthur Moureau** et **Daniel Matagne**, l'idée de créer un petit aérodrome pour les ULM. En effet, après avoir effectué le rallye Londres-Paris en septembre 1982, Arthur Moureau était à la recherche d'un aérodrome pour ULM. Dans la région de Waremme, aucun aérodrome ne devait accepter les ULM et leur faible vitesse, ceux-ci allant inévitablement entraver leur liberté de vol. Il fallait donc à cette époque aller à Temploux " *et oui on pouvait voler en ULM à Temploux* " pour pratiquer ce sport.

C'est donc logiquement qu'Arthur Moureau et Daniel Matagne, copains de toujours, tous deux de Waremme, se sont mis à la recherche d'un terrain sur lequel pourrait être installé un petit aérodrome. Cela leur prit tout l'hiver 82 – 83. Ils furent rapidement rejoints et aidés par un troisième larron en la personne d'**Armand Rocour** d'Amay, cinéaste professionnel et grand passionné d'aviation.



L'atout décisif fut apporté par **le baron d'Otreppe**.– Il parvint à convaincre un agriculteur de Les Waleffes de leur louer une parcelle de 50 sur 300m.

Après toutes les formalités et les contrôles de l'Administration de l'Aéronautique, le terrain fut agréé. Un des **premiers ulmodrome de Belgique** était né. Il se situait sur le territoire de la commune de Les Waleffes, à une dizaine de km au sud de Waremme.

3. Création de l'A.S.B.L



L'aérodrome c'était bien, encore fallait-il fonder un club pour en assurer l'exploitation. C'est là qu'**Armand Rocour** (assis dans son ULM) entre en jeu, grâce à ses relations dans le milieu des médias, il publie un article annonçant l'intention de créer un club d'ULM. Très vite une vingtaine de personnes purent être rassemblées et une première réunion de contact fut organisée au domicile d'Arthur Moureau. Dix-sept personnes confirmèrent leur volonté de participer à l'aventure et décidèrent de créer un club. L'ASBL **Aéroclub de Hesbaye** était née, avec l'aide de **Robert Schütz** (à gauche sur la photo...) qui avait rejoint le groupe.

Le conseil d'administration était constitué d'Arthur Moureau au poste de président, de **Lucy Giroul** à la trésorerie, Robert Schütz au secrétariat, **Daniel Matagne** et **Charles Vanesse** comme administrateurs.

4. Le début des opérations...

Premier vol et premier appareil

Les premiers vols sur l'aérodrome eurent lieu au mois de **juillet 1983**. Il apparut très vite qu'il fallait pouvoir former les membres qui n'étaient pas pilotes. L'Aéroclub de Hesbaye devait donc se doter d'un appareil biplace et trouver un moniteur. Les recherches d'un appareil furent entreprises, mais sans grand succès, car en 1983 il n'y avait que très peu de biplaces fiables.

Entre-temps, **Arthur** entreprit de devenir **moniteur**, et réussit les examens au mois d'**août 83**. C'est seulement début 84, qu'ils trouvèrent un appareil répondant à leurs exigences, un **Weedhopper JC31**. L'ULM fut acheté auprès de la société ULTRALAIR, bien connue d'Arthur qui y exerçait les fonctions de pilote d'essai et conseiller technique. Pour payer l'appareil, le club naissant n'ayant pas d'argent, dix personnes prirent en charge chacune un 1/10 du prix de la machine, avec la garantie d'être remboursées dans les trois ans.



Formation de pilote ULM

Une fois l'appareil du club opérationnel, la formation des membres pouvait commencer, et pour satisfaire tout le monde, Arthur n'hésita pas à effectuer jusqu'à 20 heures de vol par week-end. Hélas l'année allait mal se terminer, puisque des divergences allaient se produire entre le club et le propriétaire du terrain. Le club devait partir et trouver un autre site.



Déménagements et aménagement...



C'est avec l'aide de **Lucien Claes** , (à gauche sur la photodu haut) futur membre, qu'un nouveau terrain fut trouvé sur le territoire de la commune d'Avernas, et au printemps 86, le nouveau terrain était prêt. A cette époque, il fut décidé de construire un hangar pour abriter le biplace et une buvette où les membres pourraient se réunir. Une équipe conduite par **Constand Cuppens** (à gauche sur la photo) alla récupérer dans deux maisons vouées à la démolition, les planchers et les madriers nécessaires à la construction du bâtiment. Celui-ci put être réalisé pour la modique somme de 80.000 fr. C'est au mois d'août qu'une poignée de membres en termina la construction.





Aéroclub de Hesbaye A.S.B.L



Malheureusement la malchance allait encore s'abattre sur l'aéro-club de Hesbaye. Fin 87, à l'issue d'échanges de terrains pour la construction du golf d'Avernas, l'aérodrome se retrouva au milieu d'une grande parcelle appartenant à un autre agriculteur qui ne voulut pas renouveler le contrat de location, il fallait encore déménager.

Depuis 1988, le club est installé à quelques centaines de mètres, plus proche de l'autoroute. La particularité de la piste à ce moment est qu'elle est à la fois en Région wallonne et en Région flamande. Elle a une orientation parfaite par rapport aux vents dominants. Enfin de la stabilité.
Sauf que...



5. Les projets éoliens.

Dès 2007, des projets éoliens se développent le long de l'autoroute.

Un des projets ferait que la piste ne serait plus utilisable, les éoliennes constituant un obstacle majeur en plein dans l'axe de la piste.

Le nouveau conseil d'administration du club a alors pour tâche principale de trouver une solution au problème.

Des pourparlers ont été établis avec le promoteur éolien. Nous faisons valoir que nous étions là bien avant l'intention du promoteur d'implanter des éoliennes dans l'axe de la piste. Ca a été Kafka, David contre Goliath.

Le promoteur agitait la carotte en proposant de financer une partie d'un hypothétique déménagement. Il agitait aussi le bâton en disant qu'ils entamaient dans le même temps une procédure judiciaire contre nos permis d'exploiter l'ulmodrome. « Vous n'avez pas de permis en règle ».

On a alors cherché un autre site. C'était un travail considérable avec une multitude d'échecs malgré un projet quasi abouti à Berloz.

Finalement, il a bien fallu se résoudre à tout faire pour rester où nous sommes encore toujours.

Nous avons dépensé beaucoup d'argent en frais d'avocat pour nous défendre en Région flamande.

Le promoteur contestait la validité de nos permis en Flandre et une bataille juridique, avec de nombreux recours, nous a pris tout notre temps.

Nous avons introduit des recours contre chaque projet que le promoteur défendait ou réintroduisait.

Nous avons chaque fois gagné malgré des interventions politiques au plus haut niveau pour autoriser la construction des éoliennes dans l'axe de la piste.

LA RÉACTION D'UN DE NOS VOISINS.

Après que nos droits devenus incontestables aient été établis, le permis pour les éoliennes dans l'axe de la piste n'a pas été obtenu.

Le conflit avec l'agriculteur avait atteint un tel point qu'il a finalement planté des peupliers adultes juste au début de la piste.
Un mur devant nous.
Que faire...



LA PISTE SUPPLÉMENTAIRE.

En urgence nous avons dû louer une bande de terre dans le prolongement de la piste existante, et nous avons obtenu les autorisations provisoires de la Commune de Hannut et des Services de l'Aéronautique pour pouvoir décoller et atterrir en volant au-dessus des peupliers.

C'est finalement notre voisin qui nous a poussés à avoir cette nouvelle piste.

Nous avons gagné toute la procédure judiciaire, nous avons pu pérenniser la nouvelle piste pour nous prémunir d'autres actions.

Les peupliers ont dû être arrachés, ce qui a été fait finalement.

