



EBAV Airfield Handbook

April 2024

Table des matières

1. Table of contents

2.	Planche.....	3
3.	Gestion de la sécurité Aéroclub de Hesbaye asbl/vzw.....	4
4.	Localisation de l'aérodrome.....	5
	Feuille de route.....	5
	Carte basse altitude.....	6
5.	Description de l'aérodrome.....	7
	Piste et infrastructures.....	8
	Points de référence.....	9
	Infrastructure.....	11
	Points d'attente et zone de retour en arrière.....	12
6.	Procédures d'arrivée et de départ à l'EBAV.....	13
	Scénario 1 L'EBD37 est actif, c'est-à-dire que l'activité militaire est en13	
	Scénario 2 : EBD37 n'est PAS actif.....	14
	Scénario 2 : EBD37 n'est PAS actif.....	14
	Éoliennes.....	15
7.	Possibilités de déroutement : aérodromes alternatifs.....	15
8.	Contacts en cas d'urgence.....	16
9.	Atterrissages forcés : que faire ?.....	17
	Atterrissage forcé sur la plate-forme ou incident au sol.....	17
	Atterrissage forcé à l'intérieur ou à l'extérieur du circuit.....	17
10.	Incendie : que faire ?.....	17
	Aéronef.....	17
	Infrastructures.....	17
	Caractéristiques de l'ULM.....	18
	Emplacement des extincteurs.....	19
11.	Signalement d'un incident ou d'un accident.....	20
	Procédures et formulaires de déclaration.....	20
	Extrait du site web de Mobility :.....	20
12.	Se souvenir.....	20
	Avant d'arriver à l'aérodrome.....	21
	À l'aérodrome.....	21
13.	Liens vers les documents.....	22
14.	Révision.....	23

2. Planche

L'aéroclub est basé sur une structure ASBL / VZW. Le conseil d'administration est choisi par les membres du club.

Les membres du conseil d'administration sont nommés pour une période de 3 ans.

President
Dominic Morrenne
Rue Désiré Streeel 5A
4280 Hannut
+32.495.61.66.77
do@morrenne.be

Vice-President
Filip Lowette
Trolieberg 107
3010 Leuven
+32.475.44.87.19
flow@lowette.be

Secretary - treasurer
Jaak Kerkhofs
Bommershovenstraat 18
3840 Borgloon
+32.476.60.85.24
jaak.kerkhofs@gmail.com

Member
François Persoons
Au long Pré 7
4053 Embourg
Mobile: +32.495.441.661
francois.persoons@skynet.be

Member
Emile Vangesselen
Rue de la Vallée 5
4280 Hannut
+32.498.10.69.76
emile.vangesselen@gmail.com

Member
Alain Vandevelde
Rue Pierre Renard 51
1350 Noduwez
+32.475.49.52.24
alainvdevelde@skynet.be

Consultant
Danny Van den Meersschaut
Rue Neuville 5
4219 Ambresin
+32.476.60.85.24
zoof@skynet.be

3. Gestion de la sécurité Aeroclub de Hesbaye asbl

OPERATOR
Dominic Morrenne
Rue Désiré Streel 5A
4280 Hannut
+32.495.61.66.77
do@morrenne.be

CHIEF AIRFIELD COMMANDER
Philippe Hendrickx
+32.497.244.711
philippehendrickx@yahoo.com

Airfield Commander
Tanguy Braeckman
+32.494.82.97.21

Airfield Commander
Eddy Luyckx
+32.496.16.62.62

Airfield Commander
Pierre Hourlay
+32.475.78.45.51

Airfield Commander
François Persoons
+32.495.44.16.61

Airfield Commander
Lucien Claes
+32.496.30.02.62

Airfield Commander
Johnny Cassier
+32.471.97.03.67

Airfield Commander
Michel Corten
+32.479.86.05.19

Airfield Commander
Catherine Gelin
+32.497.33.75.01

Airfield Commander
Xavier de Lange
+32.495.38.27.17

Airfield Commander
Jacques Kerkhofs
+32.476.60.85.24

Airfield Commander
Filip Lowette
+32.475.44.87.19

Airfield Commander
Alain Vandevelde
+32.475.49.52.24

Airfield Commander
Jacques Marin
+32.478.40.47.12

Airfield Commander
Emile Vangesselen
+32.498.10.69.76

Airfield Commander
Steven Leroy
+32.477.45.90.78

Airfield Commander
Loïc Fusini
+32.471.10.57.52

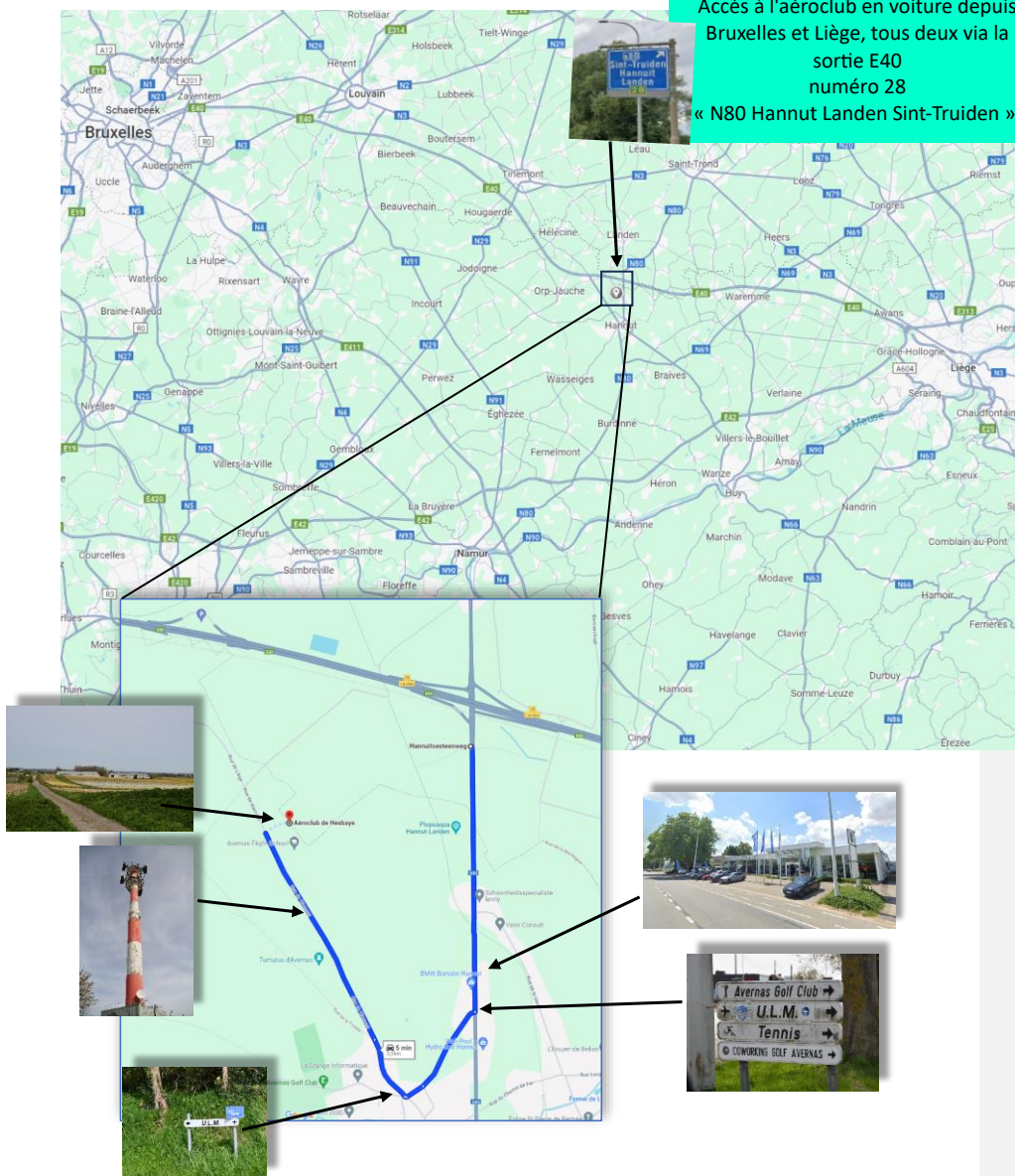
Airfield Commander
Pol Bernaards
+32.477.33.56.22

4. Localisation de l'aérodrome

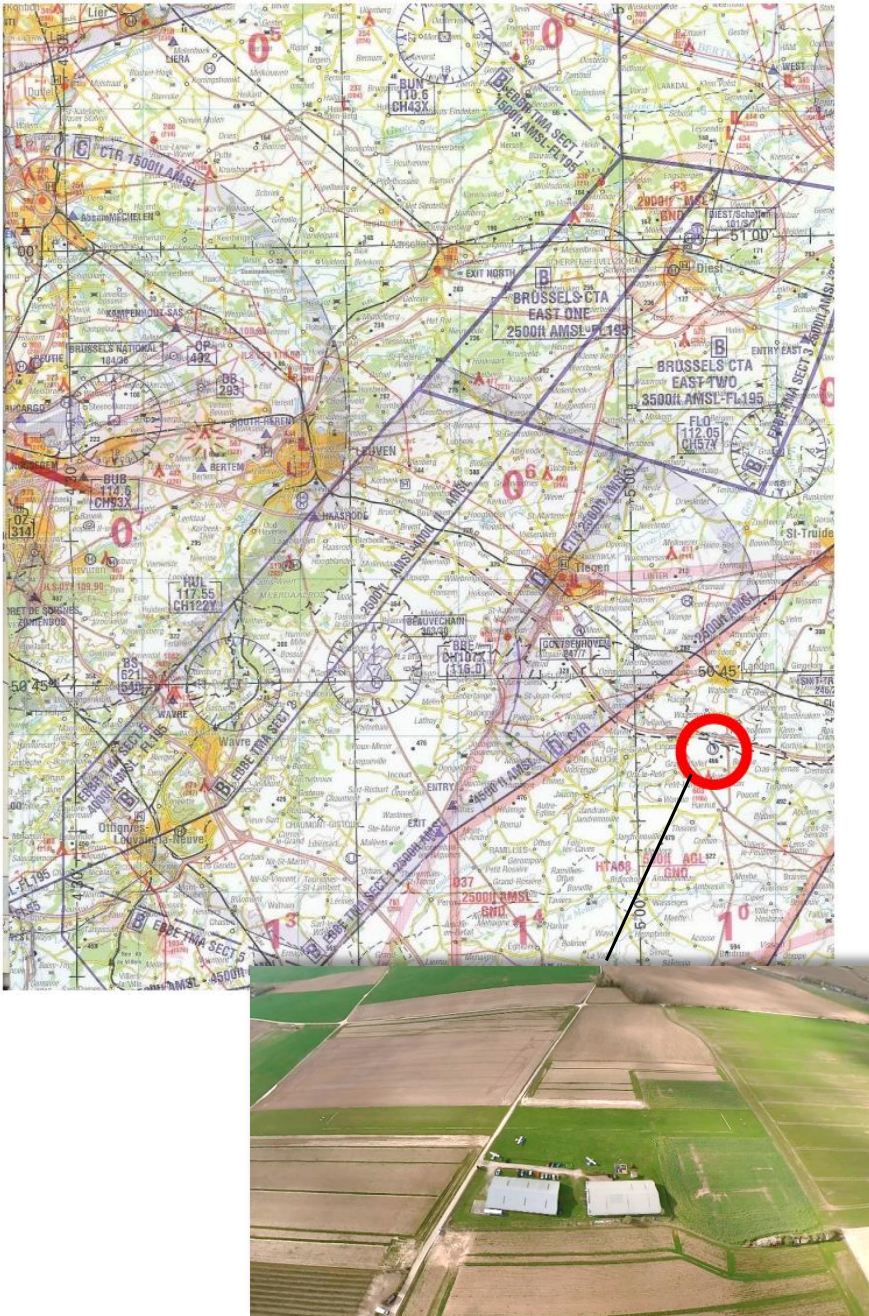
Feuille de route

The *Aéroclub de Hesbaye* is located at **rue de Wamont, 10, 4280 Landen**.

Accès à l'aéroclub en voiture depuis
Bruxelles et Liège, tous deux via la
sortie E40
numéro 28
« N80 Hannut Landen Sint-Truiden ».



Carte de la basse altitude



5. Description de l'aérodrome

EBAV	
Airfield type	ULM platform
Airfield class	Class II
Airfield code	EBAV
Elevation	394 ft (124m)
ARP	N50°42'23" E005°04'05"
Runway	30m x 399 m // QFU: 048° /228° // RWY 05/23 //
Slope	1,29 % (05 down to 23)
TODA	560 m
Surface Strength	Grass & 2000 kg
Airspace	Classe G : à 4500 pieds au-dessus du niveau de la mer ou moins, et jusqu'au FL 55 exclu lorsque la LFA GOLF 1 est activée.
Location	À l'intérieur de l'EBD37 (zone d'entraînement militaire) -> Protocole d'accord EBD37
Operational status	7/7 HJ
PPR	Autorisation préalable requise
Flight conditions	VFR seulement (ULM : visibilité de 3 km ou plus)
Activity	ULM & DPM & gyrocopter
	Avernas Flight School: Philippe Hendrickx +32 497.24.47.11 Alain Vandeveldel +32 475.49.52.24 Eddy Luyckx +32 496.16.62.62 Henrickus ter Haseborg +32 472.84.34.85
Integration	1/ Zone de signal aérien à 1200 ft AGL (=1600ft AMSL) 2/ Début de downwind
Circuits	<ul style="list-style-type: none"> Circuit north 500 ft AGL (900 ft AMSL) RWY 05 : Left Hand circuit, RWY 23 : Right Hand Circuit south 700 ft AGL (1100 ft AMSL) RWY 05 : Right Hand circuit, RWY 23 : Left Hand
Taxi	<ul style="list-style-type: none"> Après l'atterrissage, la piste doit être évacuée vers le sud et rebrousailleuse jusqu'à l'aire de trafic. Pour le départ, respectez le point d'attente de l'autoroute en cours d'utilisation. Ne dépassez le point d'attente que lorsqu'il n'y a pas de trafic au départ ou à l'arrivée.
Hangars	2
Aircraft parking	Sur l'aire de trafic ou à l'intérieur du hangar si disponible
Bar & Clubhouse	Repas disponibles Brasserie 'Cockpit' +32.495.10.06.37
Radio	Auto info "Avernas Traffic" 129.980 MHz
Information in ARO ("C"-office)	AIP // NOTAM // Registre de vol // LAM // Manuel de l'aérodrome // Commandant d'aérodrome // Trousse de premiers soins // Formulaire de rapport d'incident/accident
ARO ("C"-office)	+32 478 09 74 94

Piste et infrastructure



Overhead view of the airfield

La piste orientée 05/23 est séparée par une voie publique traversant la surface en herbe. Lorsque l'aérodrome est actif, la piste est sécurisée par des barrières et des feux de circulation des deux côtés. Cette configuration assure la sécurité du trafic aérien au départ et à l'arrivée. Le commandant de l'aérodrome est responsable de l'exploitation des barrières.



Cependant, les pilotes doivent redoubler d'attention et se méfier de toute intrusion d'un véhicule, d'un cycliste, d'un piéton ou d'une personne à cheval...

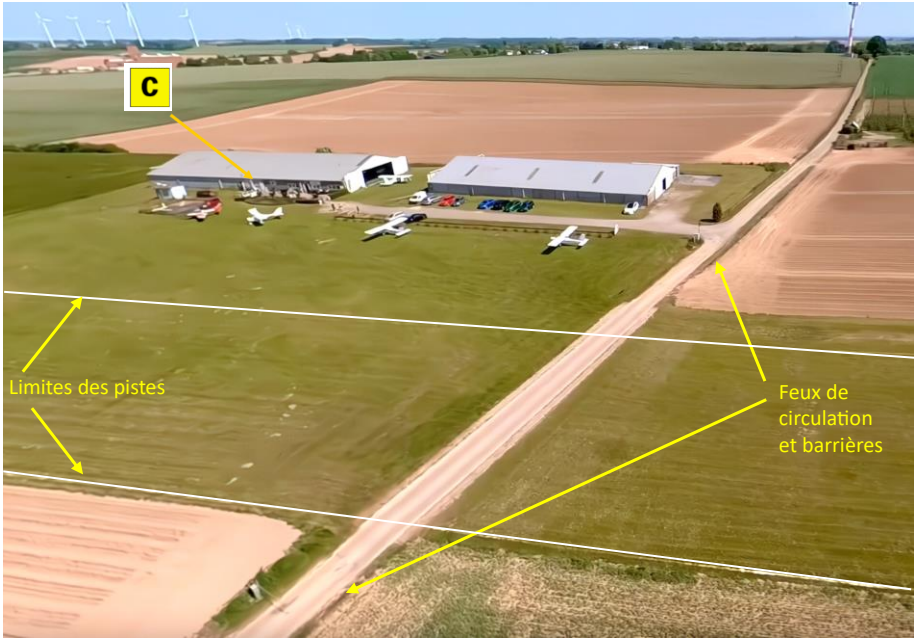
En cas de doute sur la sécurité de votre manœuvre d'atterrissage ou de départ, une remise des gaz pourrait être la meilleure décision. Annoncez votre intention et votre action à la radio (anglais (recommandé), français, néerlandais ou allemand).



Trafic lights and barriers

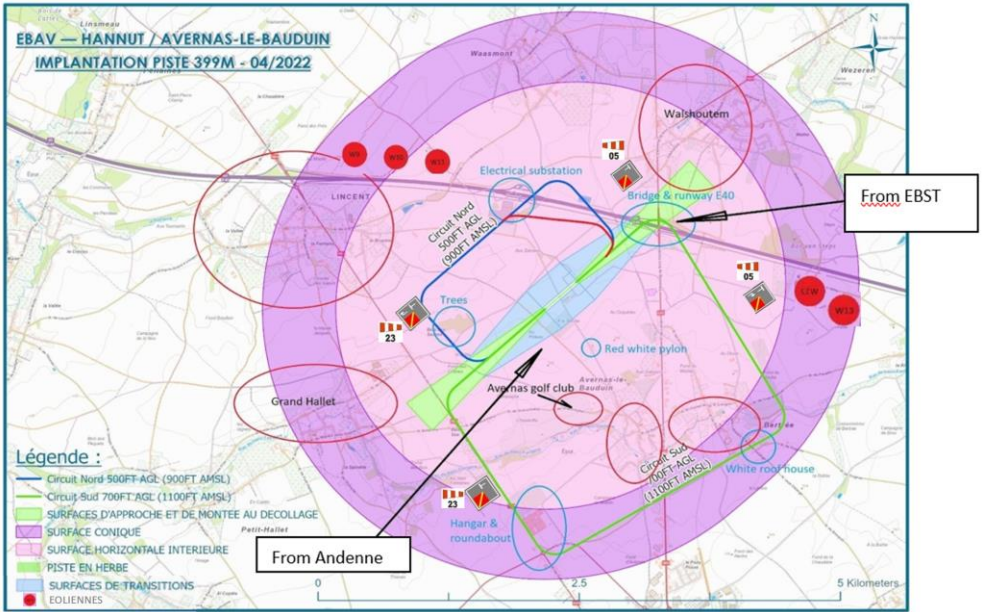
Commenté [s11]: image to be updated. from Filip's film?

Commenté [s12]: image to be updated. from Filip's film?



Runway view from RH downwind RWY 23

Reference points



Reference points

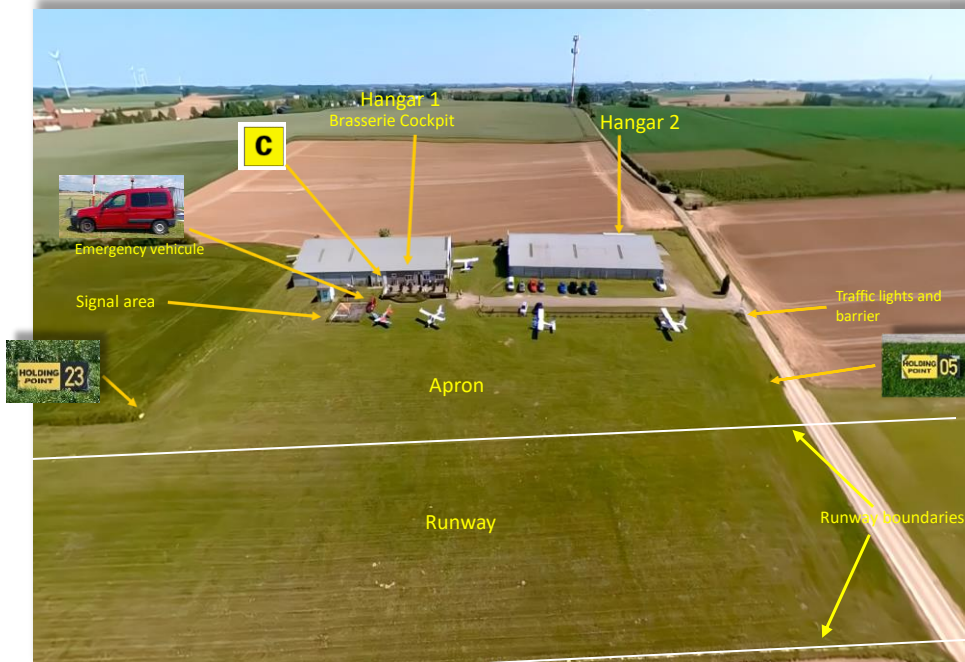


Runway 23



Runway 05

Infrastructure



Infrastructure EBAV

Description:

- EBAV dispose de deux hangars pour sécuriser les avions et les équipements de terrain.
- La zone de signalisation est située en face du bureau de l'ARO (« C »).
- Le bureau de l'ARO (« C ») et la brasserie « Cockpit » sont situés dans l'angle du hangar 1.
- Des feux de circulation et des barrières sécurisent la route lorsque l'aérodrome est ouvert.
- Les points d'attente des deux pistes sont situés de part et d'autre de l'aire de trafic.

Brasserie "Cockpit" est ouvert lorsque l'aérodrome est ouvert :
Mercredi et vendredi, 13:00 – 22:00
Week-end et jours fériés, 09:00 – 22:00
Pour plus d'informations, voir www.cockpit-avernas.be/ ou appelez 0495 10 06 37.



ARO and Cockpit

Un parking pour voitures et vélos est situé entre le hangar 2 et l'aire de trafic.

Points d'attente et zone de retour en arrière

Une particularité de l'infrastructure EBAV est que la largeur de l'aérodrome n'est pas suffisante pour des voies de circulation séparées. Par conséquent, des points d'attente ont été créés pour éviter les retours en arrière sur l'une ou l'autre des pistes lorsque les opérations d'atterrissage sont en cours. Les pilotes maintiendront ces positions désignées (marques jaunes sur l'image ci-dessous) jusqu'à ce qu'aucun aéronef ne soit au-delà de la fin du vent arrière avant de revenir sur ses pas jusqu'au seuil de la piste utilisée. Pour des raisons de sécurité, le retour en arrière se fera exclusivement sur le bord sud des pistes, entre la limite du terrain et la ligne blanche, jamais sur la piste elle-même.



Holding points and backtrack area

6. Procédures d'arrivée et de départ à l'EBAV

Bien que l'EBD37 soit une zone d'entraînement à la voltige militaire, les aéronefs basés sur l'EBAV sont autorisés à voler dans la zone pendant l'activité militaire sous réserve des conditions décrites dans un protocole d'accord avec les autorités militaires.

Cependant, exceptionnellement, après avoir reçu l'autorisation de l'EBBE, les pilotes visiteurs peuvent traverser l'EBD37 à l'arrivée. Dans ce cas, les exigences sont les mêmes que pour les pilotes basés sur EBAV.

Deux cas de figure peuvent s'appliquer :

Scénario 1 : EBD37 est actif, c'est-à-dire que l'activité militaire est en cours

Scénario 2 : EBD37 n'est PAS actif

Scénario 1 : L'EBD37 est actif, c'est-à-dire que l'activité militaire est en cours :

Conditions requises pour entrer dans l'EBD37 et atterrir à l'EBAV :

L'aérodrome EBAV doit être ouvert.

1 PR confirmé.

2 Matériel obligatoire : radio et transpondeur.

3 EBBE est informé et au courant des activités de l'EBAV.

4 Seulement 2 directions pour les arrivées :

- a. North-east: from EBST at 2000 FT AMSL LOC QNH EBST.
- b. South: from Andenne.

Procédure d'arrivée

1. Demande PPR EBAV : avant votre vol, appelez le commandant de l'aérodrome au +32.483.33.72.30 ou le bureau de l'ARO (bureau « C ») au +32.478.09.74.94 pour obtenir une autorisation d'atterrissage à l'EBAV.

2. Avant d'entrer dans la zone dangereuse, contactez EBBE par téléphone +32.2.442.55.00 ou par radio EBBE APP sur 122,830 MHz (EBBE TWR est de 130,730 MHz).

3. Lors de l'entrée de l'EBD37, squawk 2000 ou le squawk attribué par EBBE APP et moniteur EBBE APP 122,830 MHz.

4. Lorsque EBD37 est actif, les seules approches et intégrations autorisées sont les suivantes :

Du nord-est (à partir de l'EBST) ou

Du sud (d'Andenne).

5. Contactez EBAV sur 129,980 MHz, juste avant le survol du champ pour confirmer le PPR.

Conditions requises pour quitter Avernas et la D37 active :

1. Matériel obligatoire : radio et transpondeur.

2. EBBE est informé et au courant des activités de l'EBAV.

3. Seulement 2 directions pour le départ :

- a. Nord-Est : EBST entrant et montée à 2000 ft AMSL LOC QNH EBST
- b. Sud : Andenne à l'arrivée

Procédure de départ

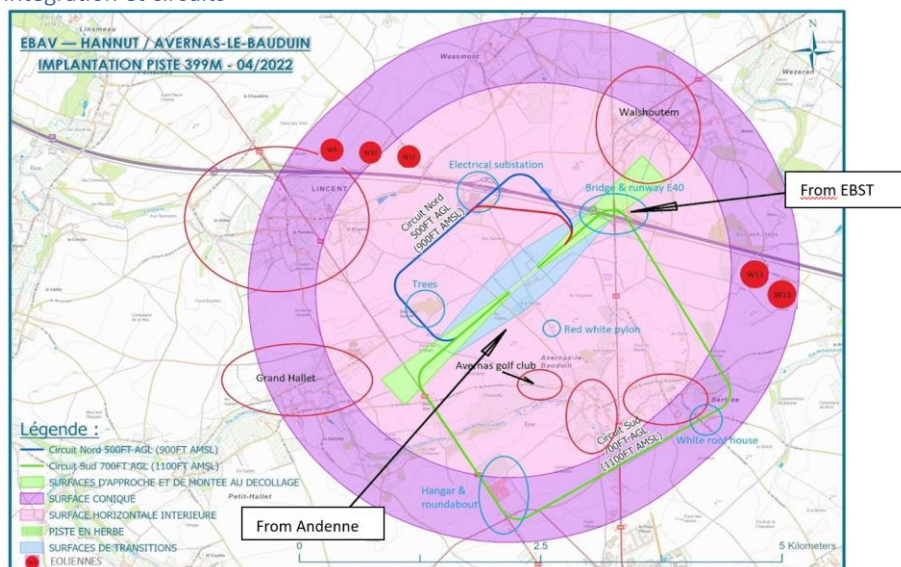
1. Avant le départ : Contactez EBBE par téléphone au +32.2.442.55.00 et squawk 2000.
2. Après le décollage :
Contact via radio EBBE APP sur 122.830MHz (EBBE TWR est 130.730) et squawk 2000.
ANGLAIS PARLÉ !!

Scénario 2 : EBD37 n'est PAS actif

PPR:

- Le PPR est obligatoire avant chaque atterrissage prévu à Avernoas. Pour ce faire, il est préférable d'appeler le commandant de l'aérodrome au +32.483.33.72.30 ou le bureau de l'ARO au +32.478.09.74.94.
- Si votre avion est équipé d'un équipement radio, contactez EBAV sur 129,980 MHz en anglais (recommandé), français, néerlandais ou allemand quelques minutes avant de survoler le terrain pour signaler la position et confirmer le PPR.
- S'il n'est **PAS** équipé d'un système radio, signalez-le lorsque vous téléphonez pour le PPR. Des précautions supplémentaires seront prises à l'heure prévue de votre arrivée..

Intégration et circuits



Circuits

EBAV dispose de deux circuits :

Le circuit nord est piloté à 500 pi AGL (900 pi au-dessus du niveau de la mer), tandis que le circuit sud est piloté à 700 pi AGL (1100 pi au-dessus du niveau de la mer).

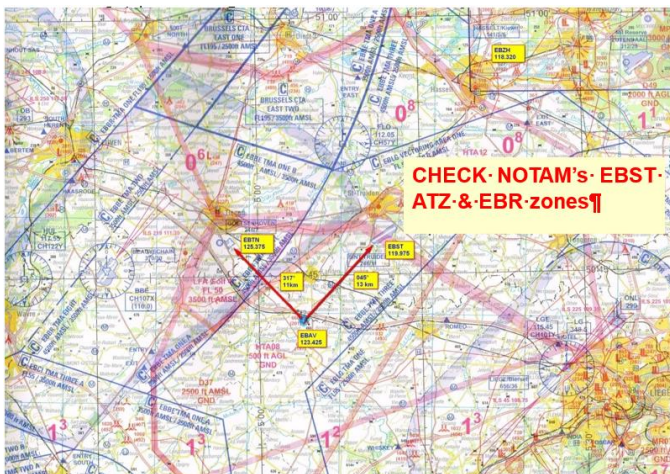
La ligne ROUGE montre un circuit raccourci pour les aéronefs dont la vitesse est inférieure à 80 km/h.

Éoliennes

Avant d'intégrer le circuit EBAV pour la première fois, les pilotes visiteurs doivent se familiariser avec l'emplacement des éoliennes autour de l'aérodrome. Il leur sera demandé de le confirmer lors de la procédure PER obligatoire.

Pour intégrer le circuit, volez à 2000 pieds au-dessus du niveau de la mer et vérifiez les positions des éoliennes (points rouges sur la carte ci-dessus) avant de descendre au-dessus du champ à 1600 pieds au-dessus du niveau de la mer. Vérifiez ensuite la zone du signal et continuez votre descente vers l'intégration du circuit.

7. Possibilités de déroutement : aérodromes alternatifs



Alternates

Commenté [s13]:

Possible alternate airfields are
EBTN at 11 KM and
EBST at 13 KM.

8. Contacts en cas d'urgence

Numéros de téléphone	
General	SMUR Waremme - MUG ST-Truiden 112
Urgence médicale	112
Pompiers Sapeurs-pompiers de Hannut	100 019 60 54 20
Police	101
Centre de Coordination des Secours Aéronautiques = ACC de Bruxelles	+32 2 206 27 21 +32 2 206 27 22
Unité d'enquête sur les accidents aériens (Belgique) : Si l'AAIU n'est pas joignable aux numéros ci-dessus, veuillez en informer BRUSSELS A.C.C	+32 2 277 44 33 +32 476 76 18 65
SAR Koksijde (hélicoptère)	+32 58 31 17 14 (coordonnées Avernoas = 50°42'27"N005°04' 10"E)
Autorités de l'aviation civile Bruxelles	+32 2 206 32 11 en dehors des heures de jour: ACC: +32 2 206 27 11 ou +32 2 206 27 22 or +32 2 206 27 23 Fax = +32 2 203 15 28 or +32 2 206 27 29
Hôpitaux à proximité	
WAREMME	16km 14min +32 19 33 80 00
TIENEN	19km 14min +32 16 80 30 11
MONT LÉGIA	36km 23min +32 43 555 000
NEDER-OVER-HEEMBEEK	61km 40min +32 2 264 48 48 (fire injuries)
Médecin de garde	+32 19 51 47 80

9. Atterrissages forcés : que faire ?

Atterrissage forcé sur la plate-forme ou incident au sol

1. Assurez votre propre sécurité et celle des personnes sur le terrain
2. Aidez-la ou les victimes.
3. Si nécessaire, appelez le **112**.
4. Déployez le véhicule d'urgence avec des extincteurs (détail des extincteurs au paragraphe 10).
5. Contactez le commandant de l'aérodrome.
6. Prenez des photos de l'avion endommagé et de ses environs.
7. Ne déplacez rien avant l'autorisation de l'Unité d'enquête sur les accidents aériens (UIAA)
8. Signalez l'administration de l'aviation civile dans un délai inférieur à 48 heures (voir les documents de rapport au paragraphe 12).

Atterrissage forcé à l'intérieur ou à l'extérieur du circuit

1. Assurez votre propre sécurité et celle des personnes sur le terrain
2. Aidez-la ou les victimes
3. Si nécessaire, appelez le **112**.
4. Si nécessaire, déployez le véhicule d'urgence avec des extincteurs (détail des extincteurs au paragraphe 10).
5. Contacter le commandant de l'aérodrome.
6. Prenez des photos de l'avion endommagé et de ses environs.
7. Ne déplacez rien avant l'autorisation de l'Unité d'enquête sur les accidents aériens (UIAA)
8. Signalez l'administration de l'aviation civile dans un délai inférieur à 48 heures (voir les documents de rapport au paragraphe 12).

10. Feu : qu'est-ce que to do

Aircraft

1. Déclencher l'alarme incendie et l'alarme d'évacuation (le commandant de l'aérodrome et le personnel seront au courant de l'incident).
2. Appelez le **112**.
3. Éteignez l'incendie avec les extincteurs appropriés (détail des extincteurs dans le véhicule d'intervention de sécurité, voir ci-dessous).
4. Évacuez la zone, feu maîtrisé ou non.
5. Communiquez avec le commandant principal de l'aérodrome.
6. Sécurisez l'épave.
7. Signalement de l'administration de l'aviation civile en moins de 48 heures.

Infrastructures

1. Déclencher l'alarme incendie et l'alarme d'évacuation (le commandant de l'aérodrome et le personnel seront au courant de l'incident).
2. Appelez le **112**.
3. Éteignez l'incendie avec les extincteurs appropriés (détail des extincteurs dans le véhicule d'intervention de sécurité, voir ci-dessous).
4. Évacuez la zone, feu maîtrisé ou non.
5. Communiquez avec le commandant principal de l'aérodrome.
6. Zone sécurisée.

Caractéristiques de l'ULM

Max 2 personnes à bord.

Les ULM sont faits de métal, d'aluminium, de bois et de toile ou de matériaux composites, ou d'une combinaison de ces matériaux.

Le carburant utilisé est l'essence (euro 98).

Il pourrait y avoir un maximum de 60 à 120 litres de carburant dans chaque avion.

Le moteur contient de l'huile.

De nos jours, seuls quelques ULM disposent d'une motorisation électrique sur batteries.

De plus en plus d'ULM sont équipés d'instruments électroniques avec des batteries au lithium.

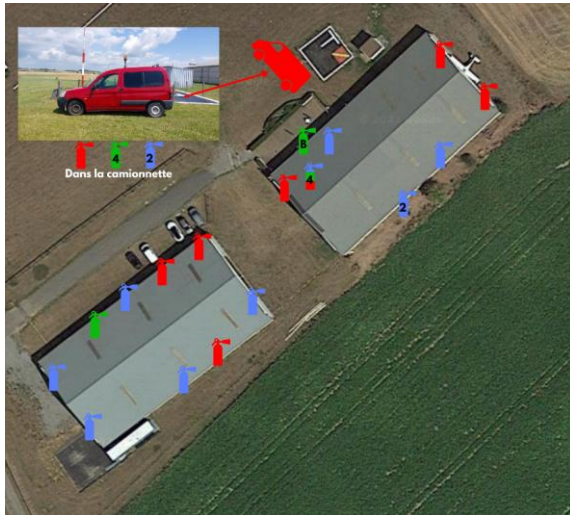
Certains ULM disposent d'un système de parachute de récupération actionné par un engin pyrotechnique. Un pictogramme informe que l'avion est équipé d'un tel dispositif.



Some examples of warnings on aircraft




Emplacement des extincteurs

Dans les hangars, le véhicule de sécurité et le club-house :



Location fire extinguishers

Legend

	Extincteurs à poudre	pour <u>les feux secs</u> (bois, carton, papier, tissu, plastique) ou <u>graisseux</u> (hydrocarbures, alcool, graisse, huile, peinture) et <u>les feux à gaz</u> (tous gaz inflammables)
	Extincteur à mousse	pour <u>les feux secs</u> (bois, carton, papier, tissu, plastique) ou <u>graisseux</u> (hydrocarbures, alcool, graisse, huile, peinture). NE PAS utiliser en cas d'incendie électrique.
	Extincteur CO2	pour <u>les feux électriques</u> et <u>les feux graisseux</u> (hydrocarbures, alcool, graisse, huile, peinture)
B		Extincteur situé à l'intérieur du bar.

Commenté [sl4]:

11. Signalement d'un incident ou d'un accident

Procédures et formulaires de signalement

Conformément à la réglementation en vigueur à ce jour, tout incident ou accident doit être signalé aux autorités.

La procédure à suivre par le commandant de l'aérodrome en cas d'accident ou d'incident est décrite : dans la documentation européenne pour le rapport d'accident/incident :

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

sur le site du Service Public Fédéral - mobilité :

<https://mobilit.belgium.be/en/aviation/accidents-and-incidents/notifying-accident-or-serious-incident> ;

Extrait du site web de Mobility :

Notification d'un accident ou d'un incident grave (mise à jour 10.01.2024)

Le pilote, le propriétaire ou le superviseur de l'aérodrome est tenu de signaler immédiatement et par téléphone tout accident ou incident grave à l'AAIU(Be) via :

Tél : +32 2 277 44 33

Téléphone portable : +32 476 76 18 65

De cette façon, un enquêteur peut se rendre sur les lieux s'il le juge nécessaire.

Si vous avez des doutes sur la gravité, nous vous demandons de nous en informer quand même. Vous trouverez plus d'informations sur ce qui constitue un accident ou un incident grave [ici](#).

Lieu de l'accident ou de l'incident

Sauf en cas de nécessité urgente, il est interdit de déplacer un aéronef qui a été impliqué dans un incident ou un accident grave. Il est également interdit d'enlever des objets ou des pièces sans l'autorisation des enquêteurs de l'AAIU(Be).

Accident dans un aéroport ?

Si l'accident ou l'incident se produit dans un aéroport ou à proximité de celui-ci, un superviseur d'aérodrome ou son adjoint doit remplir le [formulaire Accid-01](#). Celui-ci doit être envoyé dans les 24 heures à l'AAIU(Be).

soit par e-mail à notification.AAIU@mobilit.fgov.be

ou par courrier à AAIU(Be) - City Atrium - Rue du Progrès, 56 - 1210 Bruxelles

Contacteur l'AAIU

Unité d'enquête sur les accidents aériens (Belgique) :

Tél : +32 2 277 44 33

Téléphone portable : +32 476 76 18 65

Si l'AAIU n'est pas joignable aux numéros ci-dessus, veuillez en informer BRUSSELS A.C.C :

Tél. : +32 2 206 27 21

Tél. : +32 2 206 27 22

Ils prendront ensuite contact avec l'enquêteur en service.

12. Se souvenir

Avant d'arriver à l'aérodrome

N'oubliez pas que l'EBAV est un aérodrome PPR avec briefing pilote obligatoire !

N'oubliez pas vos documents : (licence de pilote - médical - lunettes - LAM - navlog - météo - NOTAM - documents avion...).

À l'aérodrome



Rendez-vous au bureau « C » = ARO.

Renseignez-vous auprès du commandant de l'aérodrome.

Remplissez le registre des vols.



13. Liens vers les documents

eAIP	https://ops.skeyes.be/html/belgocontrol_static/eaip/eAIP_Main/html/index-en-GB.html
EBAV in eAIP	https://ops.skeyes.be/html/belgocontrol_static/eaip/eAIP_Main/html/index-en-GB.html
EBAV.be	https://www.ebav.be/ https://www.ebav.be/pilot-info/ https://www.ebav.be/briefing/
Signalement d'accidents ECCAIRS	https://e2.aviationreporting.eu/reporting
Signalement d'accidents CAA	https://mobilit.belgium.be/en/aviation/accidents-and-incidents/notifying-accident-or-serious-incident
Formulaire d'accident	https://mobilit.belgium.be/en/publications/accid-01
Circulaire GDF-04-U	https://mobilit.belgium.be/fr/regulation/circulaire-gdf-04-u
ULIP	https://bulmf.be/ulip-en/
SPF	https://mobilit.belgium.be/en/aviation
EBAV & Facebook	https://www.facebook.com/aeroclub.hesbaye
Trucs et astuces	https://www.aero-hesbaye.eu/

14. Revision

Date de révision	Changements	Emplacement
240115	Met à jour les images En attente d'une mise à jour des vues aériennes	p. 9 et 10
240115	Ajout du chapitre « documents officiels » (réf dans le texte ci-dessus p 14) Sommaire à déterminer	P 21
240213	Modifications mineures de la phraséologie	
240304	Modifications mineures de la phraséologie Mettre à jour le site de mobilité des données	p. 16 et 17
240304	Mettre à jour des exemples de données AIP	P 20
240304	Modification de l'ordre des paragraphes	Description, circuits, urgences
240311	Mettre à jour la table des matières Dernière version préliminaire avant l'accord	
240404	Mettre à jour le retour en arrière de l'image Liens vers les documents	
240416	Mettre à jour les images	p. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
	Mettre à jour les liens	P 22 (en anglais seulement)
240425	Mise à jour Para infrastructure supprimé point 7	P 17