

Bierset, base majeure de l'Aviation Légère de la Force Terrestre Belge



©Groupement d'Aviation Légère

- MISSION ANTI-CHAR -

Huit heures quarante cinq, base de Bierset, près de Liège, l'adjudant Dupont qui sera notre guide pour la journée nous prend en charge. Après avoir rempli les formalités d'usage, nous pénétrons dans l'antre de l'Aviation Légère de la Force Terrestre Belge. Nous passons devant la ligne de vol. Les pistards s'affairent autour de trois Agusta 109 BA. Nous entrons dans les locaux de l'ancienne 17^{ème} brigade HATK, comprenez anti-char, devenue dernièrement 17^{ème} Brigade Multirôle.

Au bar du 17^{ème} Bataillon MRH, une poignée d'hommes en tenue de vol boivent une tasse de café. Ils viennent d'assister au briefing météo du matin : le temps est couvert mais rien ne leur interdit de voler. Le Capitaine Mignolet demande à ses hommes de rejoindre la salle de briefing. Dans une ambiance détendue mais studieuse, les équipages s'installent en demi-cercle au fond de la salle.



En sa qualité de commandant de compagnie, il choisit les caractéristiques de la mission et en définit le scénario. Ce qu'il recherche avant tout, c'est à confirmer les connaissances et le savoir-faire de ses hommes dans un cas de figure collant à l'actualité, au cas où... Une carte est fixée au tableau. Des

frontières fictives y sont tracées, de grandes flèches rouges n'indiquent rien de bon pour le pays de

Goodland, en faveur duquel interviendra la compagnie.

Badland lance donc une invasion. Zotreland, un pays aux frontières communes adopte une attitude neutre. Le cadre géopolitique est campé. Les pilotes sont visiblement coutumiers de ce genre d'agression. Débute alors la description de la tactique employée par « les méchants » : deux échelons, attaque frontale d'une position amie, puis infiltration. La mission consistera à intercepter une colonne de ces blindés.



©Groupement d'Aviation Légère

Le type de menace pour les A 109 est clairement identifié : blindés type pacte de Varsovie (T-55, BTR ...), défense aérienne absente, jamming (ou brouillage) ... Le Killing Ground est situé autour d'Ambly. Il s'agit d'une zone autour de laquelle se positionnent les hélicoptères d'attaque, se tenant prêts à y engager sur ordre les cibles qui leur sont assignées.

Voici comment la compagnie manœvrera. Dans un premier temps, le capitaine Mignolet décollera pour un vol de reconnaissance qui lui permettra plus tard de préciser des points particuliers à ses pelotons.



Les deux pelotons de 3 hélicoptères qu'il dirige, représentés chacun par un appareil pour la mission, prendront l'air après 30 minutes et rejoindront leur commandant en un lieu désigné par transmission cryptée, afin qu'ils prennent connaissance des observations du leader. Ils mèneront alors leur propre reconnaissance et définiront avec une grande précision les lieux qu'eux, ou leurs ennemis, seront susceptibles d'occuper. Puis retour à la base.

Une heure avant que la colonne ennemie atteigne le Killing Ground, le capitaine Mignolet sera prévenu par le commandement ami qui aura accepté le plan d'action qui lui a été présenté. Il décollera alors pour observer la progression de ses cibles. A 11h50 Zoulou, les deux pelotons se tiendront prêts à décoller sur ordre, ou quoi qu'il en soit décolleront à 12h10 Zoulou pour se rendre à leur Point d'Attaque.



©Groupement d'Aviation Légère

Aucun missile TOW II ne sera tiré : des miroirs positionnés sur le toit des véhicules de l'armée Belge permettront de définir par simple réflexion du faisceau si la cible est détruite. Les équivalences entre matériel sont définies, et par exemple, un Mercedes Unimog ne devra plus être nommé que T-55. En cas d'avarie, les hélicoptères assureront leur self-

rescue (assistance mutuelle autonome). Sont enfin donnés la marche à suivre en cas d'attaque, les fréquences de transmission, les mots code. Aucune question : la présentation de la mission est exhaustive.

Le capitaine Mignolet rejoint son appareil accompagné de son pilote. En l'occasion, fait plutôt rare, c'est le Colonel patron du 17^{ème} bataillon qui assurera ce rôle. Le capitaine est chef de bord : il assure la désignation et le tir sur cible. Assisté des pistards, chacun d'eux fait le tour de sa moitié de la machine. Contact tour, check list, mise en route, roulage autorisé, alignement sur la piste, « clear take off » à 7h30 Zoulou.

Dès lors, tout se déroule comme prévu... mais à vitesse élevée et au ras du sol. Le capitaine Mignolet, et ses hommes après lui, reconnaissent leur cheminement tactique, jusqu'au centre du Killing Ground. Vers le Nord, une crête, déjà repérée à la lecture de la carte, constituera une excellente position de combat : les deux pelotons y seront invisibles et à portée de tir. A l'opposé, le capitaine choisit une position d'observation discrète, très proche de l'ennemi, puis se rend vers les alliés au sol afin de présenter la tactique envisagée.



©Groupement d'Aviation Légère

Caché derrière le relief et les cimes des arbres, le capitaine Mignolet observe la progression de la colonne de blindés. Être vu signifie être abattu. Le vol tactique nécessite une parfaite maîtrise de la machine, ainsi qu'une coopération efficace des membres de l'équipage. Mais l'enjeu est important : le commandant de compagnie n'a observé que cinq blindés sur les six attendus. Le but sera d'intervenir avec la plus grande efficacité, dans le plus petit laps de temps possible, afin de limiter son exposition, et toute nouvelle information est donc primordiale.



©Groupement d'Aviation Légère

Si la tactique employée n'est pas standard, elle n'en est pas moins efficace. De la Zone de Combat, un peloton se tiendra en embuscade, tandis que le second restera en retrait pour engager les véhicules dans le dos. Le capitaine les autorise à quitter la position d'attaque (position d'attente sûre, où furent transmises de vive voix les dernières précisions), et gagnent le point qu'ils avaient précisément défini dans la zone de combat. Il faut alors prendre le plus grand soin pour se dissimuler et assurer son autoprotection. Ceci est délicat après avoir passé de longues minutes à attendre ce moment précis, surtout vu le degré d'attention que requièrent la mission d'observation et le vol tactique. L'ordre d'engagement est donné. Quelques dizaines de secondes suffisent à détruire chaque cible.



©Groupement d'Aviation Légère

Ce qui semble n'être qu'un jeu de guerre, auquel nous pouvons jouer devant un écran d'ordinateur, prend toute sa dimension lors du débriefing. La question fatidique est posée au chef du détachement de véhicules : « Nous avez-vous vus ? ». Il s'avère qu'un équipage a été repéré, la machine a été vue entièrement. En opération, il aurait été abattu. Le capitaine Mignolet nous signale, à la décharge de l'équipage, que c'était, pour les chefs de bord, la première mission à ce poste. Il ne faut alors plus voir la mission comme un pilote, question d'habitude.

Le capitaine nous fait part de ses conclusions : « Se faire abattre fait partie du jeu. Ce n'est bien sûr pas ce que nous attendons, mais chercher les réponses aux difficultés rencontrées permet de progresser. Les missions que je programme visent à confronter les pilotes à des cas de figures différents et complexes où ils doivent composer avec différentes menaces. Il nous faut maintenir nos compétences, notre aisance en vol, notre savoir-faire.

Mais savoir nous remettre en cause pour acquérir de nouveaux automatismes et pouvoir nous concentrer sur des tâches délicates est l'enjeu de l'entraînement. Bien sûr, nous essayons de coller à la réalité afin de pouvoir être déployés au sein d'une force internationale et d'effectuer les missions qui nous seront confiées. Un détachement sera d'ailleurs probablement envoyé prochainement dans les Balkans. »



Il est presque 17 heures locales et les trois équipages achèvent une journée chargée. Certains visages sont particulièrement fermés. Les images de la mission resteront encore un peu dans les esprits. Le capitaine Mignolet conclut avec le sourire : « On fera mieux demain ! Nous avons beaucoup de chance de faire ce métier. Cette mission était grisante... et je suis encore vivant ! »

L'équipe net-aviation