

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



- VISITE DE LA BASE -

Historique

L'aérodrome de Bierset est occupé depuis 1922 par des militaires, à tour de rôle ou simultanément avec les civils, au rythme des disparitions ou mouvements des unités militaires. Le premier occupant fut l'aéronautique militaire avec des DH-4 et DH-9.



En 1940, 54 missions de guerre avaient été effectuées à partir de la plate forme. Ce sont ensuite des appareils américains qui la réoccupèrent. Dès 1954, la base vit au rythme des réacteurs. Le locataire le plus célèbre de la base de Bierset fut le Mirage V. De 1971 à 1993, ces appareils auront laissé de nombreux souvenirs tels de nombreuses alvéoles, de vastes parkings (et donc de grandes distances à parcourir pour aller d'un point à un autre), et les shelters (hangarettes durcies) qu'occupent aujourd'hui les A 109. L'histoire de la Force Aérienne est intimement liée à celle de la base, et si un F-16 bat des ailes en verticale piste, c'est un ancien des Mirage ! En 1955, la 255^{ème}

Compagnie de Maintenance ouvre le bal de l'arrivée des unités de la Force Terrestre sur la base.

L'Aviation Légère en est une composante dont la 6^{ème} Escadrille d'Observation (1916-1926) est la souche. Il faudra attendre 1947 pour que soit recréée la première escadrille au nom changeant fréquemment. 1951, deux Auster furent les premières montures de la 15^{ème} Escadrille. Elle s'installa en Allemagne, rejointe par la 16^{ème} Escadrille. 1954 est une date-clé : la dénomination d'Aviation Légère apparaît, et les unités sont dotées de Piper Cub. Voici les événements qui permirent ensuite de donner à l'Aviation Légère son profil actuel : 1959, la première Alouette II est affectée à la 16^{ème} ; 1960, acquisition d'avions Dornier DO 27 aux capacités STOL (décollages et atterrissages courts), et premières opérations extérieures pour les Alouette



au Rwanda ; 1976, remplacement des Dornier par des BN 2B ; 1988, décision d'acheter les Agusta 109,

dont 28 seront aptes à l'attaque antichar, les livraisons débutent en 1991. Cette même année, l'ensemble des moyens opérationnels de l'Aviation Légère sont regroupés à Bierset. 888 militaires et 13 civils y sont employés.

Service météo

Ce sont des hommes vêtus de bleu qui occupent les lieux : le service est géré par des hommes de l'Armée de l'Air Belge. Ce service est autonome et dispose de ses propres moyens d'observation. Bien entendu, l'unité est reliée via Intranet au réseau militaire, et surtout au réseau global, dont ils constituent un maillon essentiel.



Des hommes de deux spécialités complémentaires coopèrent. Les Observateurs font l'état des lieux du ciel, pression, vents, couverture nuageuse ... à chaque altitude. Ils sont un maillon du réseau international et transmettent d'autant plus fréquemment les données que la météo est instable. C'est aussi à eux que revient la tâche de traduire ces données avec des codes simples et directement utilisables : par exemple, la situation sur base sera représentée par un code de couleur, du bleu au rouge, qui traduira directement le plafond, la visibilité ... et donc les conditions ou l'impossibilité de vol.

Les prévisionnistes quant à eux ont la charge de lire ces informations pour envisager les évolutions probables. Bien entendu, ils adaptent leurs informations à leurs « clients ». « Proposer une route météo pour un pilote d'hélicoptère, ou répondre à la nécessaire précision d'une opération para-commando ne fait pas appel aux mêmes éléments. L'objectif est de proposer des renseignements directement utilisables et à cette fin, un briefing météo est proposé chaque matin de manière simple. Si la mission programmée nécessite de plus amples informations, les personnes intéressées viennent directement nous consulter. », nous confie le chef du service.

Le travail débute dès 4h30, heure où le maximum de données arrivent. Deux heures au moins sont nécessaires afin de traiter les informations. Le briefing météo doit être prêt à 8 heures. Il présentera sur support rétroprojecteur une idée générale de la situation climatique ainsi qu'une coupe verticale de la

météo locale en fonction de l'altitude, l'altitude 0° au-dessus de laquelle il y a risque de gel (primordiale pour les pilotes), la situation des vents de surface et en altitude et enfin, la situation en Europe avec les codes couleurs. «Aujourd'hui, on ne peut pas voler en Allemagne ! ».

Tour de contrôle

Située du côté Sud de la piste, du côté des installations civiles, elle culmine à 37 mètres. Gérée par les militaires de jour et lors des missions nocturnes, les civils prennent le relais pour gérer la cinquantaine de mouvements de fret quotidiens. La vue sur les deux pistes de 3300 et 2800 x 45 mètres ainsi que sur les vastes parkings est imprenable !



Un contrôleur sol gère les mouvements des avions au roulage ou des véhicules de piste et de sécurité. Un second assure à partir du circuit d'attente, l'approche, y compris en vol aux instruments jusqu'à 2500ft. C'est lui qui autorise les décollages et atterrissages. Enfin, un troisième gère la zone d'attente entre 2500 et 5500 ft ainsi que les transitions au-dessus du terrain. Il existe aussi une position de réserve et un chef de quart qui s'assure chaque jour du bon déroulement des 400 mouvements.



Prochainement, un radar principal sera installé et le contrôleur associé intégrera l'équipe. Pour le moment, c'est le centre de contrôle de Bruxelles qui transmet les images radar.

Simulateur de vol

Les hommes qui gèrent «leur flight sim » en sont très fiers. Il est vrai que le travail qu'ils ont réalisé est parfaitement impressionnant. Opérationnel depuis 1995, il s'agit d'un simulateur complet avec un champ de vision de 150° x 40°, monté sur vérins, le tout pesant 13 tonnes. Les mouvements combinés de la cabine et de l'image donnent des sensations proches de la réalité.



Beaucoup de temps a été passé à reproduire la topographie exacte de tout l'environnement de la base et de la Belgique, les données étant transmises par l'Institut Géographique National. Tous les points les plus remarquables, utiles à la navigation, sont parfaitement reproduits, avec détails et textures. C'est le cas de la tour de contrôle, des églises, des lignes à haute tension, des ponts ... D'autres appareils sont présents et nettement identifiables.



A 80%, le flight sim est utilisé pour l'entraînement des pilotes et la formation de base sur A 109. Son intérêt majeur est de pouvoir préparer les pilotes à réagir dans des conditions extrêmes, ou lors de pannes. Depuis sa console, un instructeur est capable de proposer chaque cas de figure : météo, menaces, partenaires et adversaires ... pour toutes sortes de missions.

Détail insolite, nous avons eu la chance de croiser dans la Meuse proche ... le Nimitz, un porte-avions Américain !

255 Cie Maintenance

Les deux hangars ressemblent à un cimetière d'hélicoptères. Des A 109 présents, rares étaient les appareils complets. En effet, c'est ici que sont réalisées les visites périodiques de tous des BN 2, Alouette et Agusta de la Force Terrestre.

Les premiers niveaux de maintenance sont réalisés au sein des bataillons. Les techniciens réalisent les révisions des 300, mais surtout des 600 heures de vol. Les grandes visites des 1200 heures y sont aussi réalisées. Les hélicoptères y sont entièrement démontés, aucun élément n'est épargné.



Pour ce faire, les 250 personnels sont répartis en 3 spécialités plus une : l'avionique, la mécanique, et l'électronique. L'armement occupe une place un peu à part : un chantier est actuellement en cours afin d'intégrer en série les nouveaux armements employés par les A 109, et notamment les lance-roquettes qui seront de plus en plus souvent embarqués sur les machines. Une attention toute particulière est aussi portée au viseur Saab Helios (épiscopes, système de poursuite, et système infrarouge). C'est en effet sur lui que repose tout le travail d'attaque des Agusta.

Les bataillons

16^{ème} Bn HLn : A tout seigneur, tout honneur : c'est au 16^{ème} Bataillon d'Hélicoptères de Liaison que sont affectées les dernières Alouettes II opérationnelles (école excepté). Le cursus de formation vient de changer afin d'être rendu plus rationnel. Les jeunes pilotes reçoivent maintenant leurs ailes sur Alouette à Brasschaat et sont affectés au 16^{ème} afin d'y réaliser leur « vieillissement opérationnel ».



Là, les pilotes effectuent désormais des missions de commandement et de liaison en priorité, des missions sanitaires, mais aussi des missions de reconnaissance à vue et de renseignement. Une étude est menée en vue du remplacement de ces vieux appareils, qui viennent cependant de voir leur vie prolongée. Les personnels sont très attachés à « ces bonnes vieilles machines bien fiables ».

Pour les épauler, 5 avions Britten Norman BN 2 Islander. Ils peuvent emporter jusqu'à huit passagers, et quatre en configuration VIP. Certains sont équipés d'un radar et sont qualifiés IFR. Une étude est aussi en vue afin de les remplacer... peut-être par des TBM 700 ?

L'originalité de ce Bataillon est que certains pilotes passent sans difficulté du pilotage de l'avion à l'hélico et inversement, c'est dire le degré de compétence des équipages.

17^{ème} et 18^{ème} Bn MRH : Nouvelle dénomination, nouvelles missions, nouvelle organisation. Les anciens Bataillons Anti-Tank changent de figure, au fur et à mesure que les hélicoptères sont câblés pour être aptes au tir des nouveaux armements.



Malgré tout, l'organisation de chaque bataillon reste inchangée : 2 Compagnies de 9 hélicoptères adopteront chacune une mission principale, soit attaque anti-char, soit appui (2 de ces hélicoptères sont en version observation HO) plus un Peloton Reconnaissance de 5 hélicoptères HO. Notons aussi la présence d'un hélicoptère équipé de portes bombées destinées à lui permettre d'accueillir un brancard.



Cet appareil se charge des évacuations sanitaires au profit du Bataillon.

Lors de leur acquisition, les A 109 reçurent les dénominations HA (attaque), et HO (observation), mais leur différence n'étant que la capacité au tir d'armements, tous les Agusta reçurent le suffixe BA pour Belgian Army. Ces appareils sont aptes au vol de jour comme de nuit, notamment grâce à l'utilisation de jumelles de vision nocturne. Le système de tir, équipé lui aussi d'un capteur infrarouge, permet le tir de 8 missiles TOW II, filoguidés, d'une portée de 3750 mètres. Des roquettes sont maintenant fréquemment visibles en place des lanceurs TOW, et des mitrailleurs latéraux permettent maintenant toute sortes de missions, notamment de maintien de la paix, n'importe où dans le monde.



Afin de s'assurer que les techniques employées répondent aux normes OTAN, des échanges sont pratiqués. Lors de notre visite, des équipages devaient se rendre au 5^{ème} Régiment d'Hélicoptères de Combat à Pau, afin d'observer les doctrines d'emploi de leur collègues français. Au titre des originalités, citons aussi les échanges avec une unité Tchèque volant sur Mi-24. Un Bataillon fait partie du corps d'armée Européen et l'entraînement réalisé doit répondre à de possibles déploiements de forces à l'étranger.

L'équipe net-aviation