

Préface



Kolonel vlieger b.d. Henri Cuypers ir

En tant que participant privilégié ayant pris part à plusieurs développements importants au sein de l'Aviation Légère Belge, je me réjouis de voir son histoire publiée dans un livre. Ce projet ambitieux, nécessitant beaucoup de temps pour sa réalisation, a évolué avec le temps sous forme de livre virtuel, ce qui me fait très plaisir. Plusieurs chapitres sont terminés et maintenant accessibles, pendant que le travail sur les autres continue avec, j'ose espérer, le soutien nécessaire de quelques volontaires.

L'auteur considère une période très longue et a glané une énorme quantité de témoignages, histoires,

anecdotes et rapports de tout genre. Il donne la parole aux pilotes, mais interroge également le personnel technique. Son intérêt tout particulier pour le sujet est à attribuer à sa passion pour l'hélicoptère Alouette.

Le lecteur attentif constatera que la part dévolue à l'Aviation Légère dans les opérations terrestres deviendra, avec le temps, de plus en plus importante. Au début les missions se limitaient aux observations aériennes, mais, en fin de compte, elles évoluent de manière telle à ce qu'on engage les hélicoptères comme élément de combat. Contrairement aux autres moyens aériens, l'Aviation Légère se déplace

en permanence dans l'espace des forces terrestres aussi bien au sol que par la voie des airs.

En suivant le fil de l'histoire, nous constatons des changements importants dans les types d'aéronefs, l'organisation des unités ainsi que les techniques de vol. Que l'auteur consacre plus d'importance aux interventions en Afrique ou en Antarctique plutôt que de commenter les exercices traditionnels effectués en Allemagne ne nous étonne guère. Nous aimons les récits d'aventures. La coopération avec la gendarmerie et la naissance de son détachement d'appui aérien sont aussi largement commentés ainsi que le soutien fourni à d'autres organismes tel que l'Institut Géographique National et le Département de l'Environnement.

A chaque fois que l'Aviation Légère a reçu du nouveau matériel, sa capacité opérationnelle s'est accrue. Avec l'Auster, les pionniers parvinrent à réaliser un appui sous forme de reconnaissances, de vols de liaison et, surtout, des observations de tir d'artillerie. Les Piper furent fort bien accueillis, mais les nouvelles possibilités restèrent encore fort limitées. Le Dornier

27, quant à lui, permit une évolution considérable dans les domaines du transport et la pratique du vol aux instruments. L'hélicoptère Alouette II autorisa une coopération plus étroite avec les opérations des troupes au sol. Le développement des procédures de vol tactique constitua un sérieux pas en avant dans l'exécution des missions. Le travail en équipe nous fut enseigné à tel point que l'engagement d'une patrouille devint la règle pour tous les vols de reconnaissance. Les possibilités d'emploi et d'engagement furent sensiblement améliorées grâce aux nouveaux moteurs et à l'équipement de bord relatif aux communications, à la navigation, à l'identification et, même, à celui du vol dans des conditions de visibilités réduites. La désignation des objectifs pour l'appui aérien rapproché aux forces terrestres fut confiée principalement à des équipages d'hélicoptère. La mise en service des Britten Norman Islander permit non seulement une capacité de transport accrue, mais surtout la mise en pratique effective du vol aux

instruments et ceci pour la première fois. L'hélicoptère A109 pourvu d'équipements numériques et modernes contribua à un accroissement substantiel des possibilités opérationnelles de l'Aviation Légère. L'armement constitué par des missiles de haute technologie, des systèmes de visée stabilisés et des lunettes à amplification de lumière permirent l'exécution de tirs de nuit, une nouveauté incontestée.

Des équipements complémentaires, tels que les kits d'évacuation médicale, des roquettes et des mitrailleuses permettent une utilisation très polyvalente de l'appareil.

A l'instar des Forces Armées, l'Aviation Légère a dû s'adapter aux changements engendrés par le passage de la grande confrontation Est-Ouest aux opérations multiples de crises et du maintien de la paix. La zone opérationnelle jouxtant le Rideau de Fer en Allemagne a eu pendant des décennies un caractère pratiquement permanent. Après la chute du mur de Berlin, les zones d'engagement furent beaucoup plus éloignées

du territoire national. Les unités n'y restent que temporairement et souvent démunies des moyens habituels. La perte d'un de nos pilotes en Somalie montre très clairement que les engagements de l'Aviation Légère ne sont pas exempts de risques.

Après le rapatriement des Forces Belges en Allemagne, la création du Groupement de l'Aviation Légère, la fin des activités sur l'aérodrome historique de Brasschaat et le passage de nos unités à la composante Air, l'histoire de l'Aviation Légère se clôture.

Les chapitres consacrés au contexte actuel auront toute notre attention. Ils traiteront des activités et du matériel mis en œuvre par les unités actuelles qui continuent à exécuter certaines missions de leurs prédécesseurs ainsi que des missions des anciennes Force Aérienne et Force Navale. La mise en œuvre du NH90 nous fait rêver.

... Semper Labora.

Colonel Aviateur e.r. Henri CUYPERS ir