



L'Airbus A330 de la Défense belge

Par Pierre GILLARD

Comme de coutume, en ce 21 juillet 2013, je suis invité par la Défense belge à participer au défilé aérien pour la fête nationale. Cette année, et pour la seconde fois en trois ans, c'est à bord de l'Airbus A330 que je suis convié à prendre place pour cet événement rehaussé, cette année, par l'abdication de Sa Majesté le Roi Albert II et la prestation de serment de son fils, Son Altesse le Prince Philippe. Comme d'habitude, les passagers des différents vols se retrouvent au bar de l'aéroport militaire de Melsbroek à compter de 13h00. Pour ma part j'ai le plaisir de retrouver deux amis que je n'avais pas rencontrés depuis belle lurette et je passe donc un agréable moment en leur compagnie. Peu avant 16h00, les passagers destinés à voler avec l'Airbus sont priés de rejoindre l'avion et, une fois à bord, fort de mon expérience des éditions antérieures, je m'arrange pour être assis à un hublot situé du côté droit de l'appareil et devant l'aile afin de pouvoir photographier dignement la Place des Palais à Bruxelles où se déroule le défilé au sol.

Cet effort s'avérera vain dans la pratique car l'axe de présentation a été déplacé sans que je n'en sois informé. Je manquerai donc le classique cliché avec le Palais Royal ... royalement, disons-le !

Le dernier défilé du 21 juillet de l'A330.

Il est passé 16h30 de quelques instants. Le lourd Airbus se positionne en entrée de piste

DEPARTURES - BELGIAN A/C		
SUNDAY 21-07-2013		All times are local
DESTINATION	A/C	DEPARTURE TIME
MELSBROEK	CH-01	17H00
MELSBROEK	CH-11	17H00
MELSBROEK	CH-13	17H00
MELSBROEK	CE-03	17H00
MELSBROEK	CS-TMT	16H45

Ci-dessus : les avions du 15ème Wing participant au défilé du 21 juillet 2013 sont annoncés (Pierre Gillard). En titre : l'Airbus A330 CS-TMT escorté par deux Lockheed F-16 de la base de Florennes (DG-IPR/COMOPSAIR).

07 gauche. À 16h40 précises, la manette des gaz est avancée et notre avion décolle pour rapidement se stabiliser à une altitude de croisière d'environ 1500 pieds, chose plutôt inusitée pour un avion de ce gabarit ! La météo est magnifique et aucun nuage n'est présent dans le ciel bleu azur. Il en résulte que de nombreuses ascendances thermiques se font sentir à bord de notre Airbus qui évolue à vitesse réduite. Arrivés dans les environs d'Herentals, nous commençons une série de virages d'attente durant 25 minutes. Les changements réguliers d'assiette de même que les accélérations et décélérations des moteurs font que les estomacs de certains passagers n'apprécient guère l'exercice. Probablement aussi que le fait de consulter son téléphone intelligent ou de regarder les photos prises à l'instant à tout bout de champ n'aide pas non plus à éviter d'être malade. Très rapidement, autour de moi, plusieurs personnes commencent à faire usage du petit sac prévu en de telles circonstances. Ceux-ci, une fois pleins, sont évacués



par le personnel de cabine qui s'empressent de tout de suite fournir un exemplaire de remplacement qui, dans la majorité des cas, est utilisé dans la foulée. Un moment donné, nous sommes rejoints par les Embraer, les C-130H Hercules et le Transall allemand qui participent également au défilé. Nous emboîtons le pas à la formation en direction de Gand où le virage vers Bruxelles est effectué. Le passage au-dessus de la capitale s'effectue rapidement et une fois les faubourgs atteints, l'avion prend de l'altitude pour effectuer les procédures classiques de la phase d'atterrissage sur la piste 02 de l'aéroport de Bruxelles-National dont une partie du trafic aérien a été interdite pour la durée du défilé au grand dam de certaines compagnies aériennes. Une fois de retour sur l'aire de stationnement de l'aérogare militaire de Melsbroek, un sous-officier membre du personnel de cabine demande avec humour à la passagère assise devant moi, qui avait été particulièrement victime du mal de l'air, si elle serait déjà prête à reprendre un billet pour le vol de l'an prochain ! C'est ainsi que se clôture mon vol de la Fête nationale de 2013.

Un contrat innovateur.

Lorsque l'on m'a assigné l'Airbus A330 pour le défilé de cette année, j'ai dû me dire « encore l'A330 », mais ayant appris que le contrat de location de cet appareil ne serait pas renouvelé en décembre prochain, tout compte fait, j'ai été bien content de pouvoir vivre le dernier 21 juillet de cet avion. L'histoire de la location de

En haut : les passagers se dirigent vers l'Airbus pour participer à l'édition 2013 du défilé aérien de la Fête nationale belge. Au milieu : la vaste cabine photographiée durant le vol. En bas : les commandants aviateurs Philippe Antoine et Tom Dewulf au terme du vol (Pierre Gillard).

l'Airbus A330 immatriculé CS-TMT à la compagnie portugaise HiFly remonte, en fait, à la fin des années 2000 alors que le 15^{ème} Wing opère deux Airbus A310-222, équipés de moteurs Pratt & Whitney JT9D-7R4E1, dont les pannes régulières font régulièrement les manchettes des médias belges et agacent les responsables du ministère de la Défense. Le remplacement des deux avions est donc envisagé et une idée novatrice fait son chemin : il s'agit, non plus d'acquérir un ou plusieurs avions de transport par la Défense, mais bien de le ou les louer « sec » à une compagnie civile spécialisée. Les équipages, quant à eux, demeurent des militaires de la 21^{ème} Escadrille.

Un appel à candidature est donc lancé en ce sens le 16 décembre 2008. Il y est stipulé que « le soumissionnaire aura la responsabilité de mettre à disposition de la Défense une capacité de l'ordre de 2.000 heures de vol par an au travers d'un avion gros-porteur hors équipage, avec un haut degré de fiabilité, tout en assurant la maintenance préventive et corrective ainsi que les services associés afin d'assurer une mise en oeuvre et une navigabilité dans les mêmes conditions que celles exigées par la réglementation civile applicable en Europe ». Par ailleurs, il est mentionné que seuls les types d'avions suivants seront considérés : Airbus A300, A310, A330 ou A340 et Boeing 767-200(ER) ou 767-300(ER). Au sujet des pilotes et du personnel de cabine, il est précisé que ceux-ci « seront mis à disposition par la Défense belge. Dans ce cadre, le soumissionnaire sera en mesure d'assurer leur conversion et les entraînements récurrents. Tout vol fera l'objet d'une information au soumissionnaire, avec un préavis d'au moins 24 heures. Vu ce qui précède, le soumissionnaire peut faire le choix de dédicacer un avion à la Défense belge ou de remplir ses obligations au travers d'un pool d'avions du même type (afin d'éviter tout retard dans la mise en oeuvre et/ou des frais

Équipage de l'A330 CS-TMT le 21 juillet 2013 :



L'équipage de la 21^{ème} Escadrille qui a effectué le dernier défilé du 21 juillet de l'Airbus A330 (Pierre Gillard).

Fonction :	Nom :
Commandant de bord	Cdt Avi Philippe ANTOINE
Premier officier	Cdt Avi Tom DEWULF
TRI	Luc BONDROIT
Loadmaster	1SgtMaj Sven LATET
Chef de cabine	Adjt Geert CALLEBAUT
Agent de bord	1CplChef Karine ENGELS
Agent de bord	1Sdt Wanda REYNDERS
Agent de bord	1SgtChef Danny SANNEN
Agent de bord	Cpl Frédéric VERHEYDEN
Agent de bord	Cpl Yves WARMOESKERKEN

de conversion des équipages de la Défense), répondant tous aux critères essentiels du futur cahier spécial des charges. La fiabilité du service se mesurera en termes de ponctualité au départ des vols et de disponibilité de(s) avion(s). Les minima requis, la procédure de suivi ainsi que le calcul de la fiabilité et des pénalités associées seront précisés dans le futur cahier spécial des charges ». Enfin, on apprendra aussi que la valeur maximale du contrat est fixée à 12 millions d'euros par année.

HiFly, un partenaire sérieux.

Le 25 août 2009, le marché est attribué au courtier français Avico faisant office d'intermédiaire pour la compagnie portugaise HiFly qui propose la location d'un Airbus A330-300 à la Défense belge. Celui-ci est officiellement mis en service par la Défense belge le 19 novembre 2009. Il s'agit du plus gros aéronef jamais mis en oeuvre par la Composante aérienne de toute son existence. Du fait de sa taille inhabituelle



Sans cocarde de la Défense sur la dérive ni titre sur le fuselage, l'A330 CS-CMT quasi anonyme est en finale à Bruxelles National le 9 octobre 2012 (Michel Davain).



L'Airbus A330-243 CS-TFZ d'HiFly arborant une petite cocarde de la Défense et les titres « Belgian Air Force » à Bruxelles le 14 mars 2010 lors d'un remplacement du CS-TMT immobilisé en maintenance périodique à ce moment-là (Philippe Deweert).

pour un appareil militaire belge, il est sympathiquement surnommé « *Belgian Air Force One* ». Sa décoration est semblable aux autres appareils « blancs » de la 21^{ème} Escadrille avec la cocarde de la Défense peinte sur la dérive sur fond bleu foncé. Toutefois, à la différence des Embraer et Falcon, une crête aux couleurs nationales est peinte au sommet du fuselage. Un moment donné, une rumeur circule que ce serait l'épouse du ministre de la Défense qui aurait choisi la décoration de l'avion, ce que l'intéressé est amené à devoir démentir publiquement !

Néanmoins, au fil du temps, le personnel se rode avec le nouvel appareil et de bonnes relations s'établissent avec les équipes d'HiFly. Finalement, la fiabilité de l'avion s'améliore et, quatre ans plus tard, on peut dire que le bilan est positif. Le ministre de la Défense déclarera d'ailleurs sans équivoque en commission de la défense de la Chambre le 16 avril 2013 que l'Airbus A330 a « *exceptionnellement bien fonctionné durant la courte période pendant laquelle il a pu être engagé* ».

Chaque fois que l'Airbus CS-TMT a été immobilisé, HiFly s'est toujours efforcée de fournir un appareil de remplacement dans les délais les plus courts. C'est ainsi que, par exemple, en mars 2010, un autre Airbus A330, l'appareil immatriculé CS-TFZ, a volé pour la défense lors d'un entretien périodique du CS-TMT. Selon le correspondant de l'agence Belga, à plusieurs reprises, HiFly a prépositionné à Melsbroek un appareil de remplacement lors de missions diplomatiques importantes à l'étranger de membres du gouvernement au cas où le CS-TMT ferait défaut. Parmi ceux-ci, il y a eu au moins un Airbus A310 et un A340 en plus de l'A330 CS-TFZ cité plus haut.

Lors des premiers mois de sa mise en service, l'A330 est sujet à quelques incidents techniques comme une fuite de carburant ou un problème de rétraction du train d'atterrissage qui causent délais et retards dans l'exécution des missions. Un moment donné, c'est une compagnie d'assistance aéroportuaire qui enlève le « *Belgian Air Force One* » le long d'une piste à Melsbroek. Évidemment, les médias populaires se délectent de ces avatars. Pour couronner le tout, il arrive même qu'un Airbus A310 de remplacement fourni par HiFly connaisse lui aussi des avaries !



Portant l'immatriculation OO-SFX, l'Airbus A330 de la Défense avait dans le passé volé sous les couleurs de la SABENA. Le voici à l'aéroport de Bruxelles-National en 1999 (Guy Viselé).

Un avion qui était destiné à la Belgique.

L'Airbus A330-322 exploité par la Défense belge porte le numéro de série 096. Il effectue son premier vol à Toulouse le 12 avril 1995 pour être ensuite livré à la société de location ILFC (*International Lease Finance Corporation*). Le 11 janvier 1996, il est mis en service par Malaysian Airlines avec l'immatriculation 9M-MKZ. Par la suite, ILFC loue cet appareil à la SABENA pour ce qui sera sa première présence en Belgique. La compagnie nationale belge le met en service le 14 avril 1999 avec l'immatriculation OO-SFX jusqu'à cette triste date du 7 novembre 2001, moment de la mise en faillite de la compagnie. À partir du 4 décembre 2002, il est loué par ILFC avec l'immatriculation CS-TMT à la compagnie Air Luxor qui, à ce moment-là, commence à se tailler une réputation enviable sur le marché européen grâce à son service personnalisé et raffiné. D'ailleurs « louxo », en portugais, signifie « luxe ». Durant quelques mois, au début de l'année 2004, l'Airbus est sous-loué à Garuda Indonesia. En 2005, il est vendu à une nouvelle compagnie portugaise, HiFly, qui se spécialise dans la location d'avions gros-porteurs Airbus à courts et moyens termes aux compagnies qui ont des besoins sporadiques pour ce type d'appareils. À partir du 11 octobre 2005, toujours immatriculé CS-TMT, il est le premier avion à entrer dans la flotte d'HiFly et, à compter du 19 novembre 2009, débute le contrat avec la Défense belge pour sa seconde vie en Belgique.

Les missions.

Bien entendu, la principale mission de l'Airbus A330 est le transport de personnel et de marchandises. Sa vaste cabine peut accueillir 42 passagers assis dans des fauteuils de classe business équipés d'un système de divertissement individuel situés à l'avant de l'appareil ainsi que 221 passagers en classe économique.

Qui est HiFly ?



L'Airbus A310-304 immatriculé CS-TEI de la compagnie HiFly photographié en approche de la piste 25 gauche de l'aéroport de Bruxelles-National le 30 juin 2012 (Pierre Gillard).

La compagnie Hifly a été fondée au Portugal en 2005 avec comme objectif de proposer des services de location d'avions gros-porteurs Airbus au niveau mondial. Elle a obtenu son certificat d'exploitation aérienne en avril 2006 de l'INAC, l'autorité nationale de l'aviation portugaise et répond à toutes les exigences EU-OPS de même que celles de l'EASA. Devant satisfaire une grande variété de clients dans toutes les régions du monde, HiFly est également certifiée ETOPS 180, RNP5 et pour le transport de matières dangereuses. Elle opère réguliè-

rement dans toute l'Europe, aux États-Unis, en Amérique du Sud, dans les Caraïbes, au Moyen-Orient, en Afrique et en Australie. Comme toute autre compagnie aérienne de renom, HiFly est structurée en plusieurs départements : opérations aériennes, opérations au sol, ingénierie et maintenance, sûreté, sécurité, service commercial, finance administration et assurance-qualité. À l'heure où ces lignes sont écrites, HiFly dispose d'une flotte de douze Airbus comprenant un A310, cinq A330 et six A340. Pour plus d'informations : www.hifly.aero.

Pour le reste, l'aménagement de la cabine est en tout point semblable à n'importe quel autre avion de transport commercial. Il est, toutefois, possible d'installer trois civières si nécessaire.

En soute, l'avion peut embarquer six palettes au standard de 96 pouces ou 18 conteneurs LD3 dans la zone cargo située à l'avant de l'avion tandis que 14 conteneurs LD3 ou deux palettes de 88 pouces et trois palettes de 96 pouces de

Les prédé



Si l'on remonte le temps et l'histoire du 15ème Wing à la recherche des prédécesseurs de l'Airbus A330, on arrive en septembre 1950, moment où un premier DC-4 (KX-1) est acquis auprès de la SABENA afin d'assurer les liaisons avec le Congo. Un second (KX-2), en provenance de la SAS, est livré en juin 1954. Ces deux appareils sont retirés du service en 1971. À partir de mai 1958, quatre Douglas DC-6 (KY-1 à KY-4) viennent renforcer la flotte de la 21ème Escadrille. Deux proviennent directement de Douglas tandis que les deux suivants sont transférés de la SABENA en octobre 1960. Ils sont retirés du service tous les quatre pour être entreposés en vue de leur revente à Coxyde à la fin de 1976. Le retrait des DC-6 coïncide

**En haut : le Douglas C-54A-10-DC (DC-4) KX-2/OT-CWV (SID).
Ci-contre : le Boeing 727-29C CB-01 (Michel Houbeau).**

même qu'un peu de fret en vrac peuvent prendre place dans la zone cargo à l'arrière de l'appareil. C'est ainsi un total de 44 tonnes de cargo qui peut être embarqué à bord de l'Airbus.

L'équipage est constitué d'un commandant de bord, d'un premier officier ainsi que du personnel de cabine comprenant un chef de cabine, cinq agents de bord et un *loadmaster*. Tous

les membres d'équipage, bien qu'ils soient militaires, doivent également répondre aux exigences et à la réglementation civiles car l'aéronef est exploité selon les règles EU-OPS. Par ailleurs, au cours de leurs missions, ils doivent aussi respecter tous les aspects du manuel d'opération de la compagnie HiFly.

Au cours de ses vols au profit de la Défense belge, l'Airbus A330

CS-TMT effectue de nombreuses missions fort variées et vers des destinations parfois très exotiques. C'est ainsi qu'il peut transporter des membres de la Famille Royale ou du gouvernement lors de voyages diplomatiques, accompagnés, par exemple par des journalistes ou du personnel. Bien entendu, il est régulièrement sollicité pour effectuer les rotations de troupes dans le cadre de l'ISAF en Afghanistan et on l'a vu également

Prédécesseurs

avec l'arrivée de deux Boeing 727-29C (CB-01 et CB-02) également en provenance de la SABENA. Ces deux avions, qui permettent le transport mixte de passagers et de fret, se révéleront être parfaitement adaptés aux missions à longue distance dévolues au 15ème Wing. C'est avec beaucoup de regrets qu'ils sont remplacés en 1997 et 1998 par deux Airbus A310-222 (CA-01 et CA-02) de Singapore Airlines et ce, d'autant plus, que leur fiabilité est loin d'égaliser celle de leurs prédécesseurs. Ils sont entreposés à Melsbroek en 2009 et 2010 avant d'être revendus à une entreprise civile. Actuellement, ces deux appareils attendent encore leur sort sur le tablier de Lufthansa Technics à l'aéroport de Bruxelles National.

En haut : le Douglas DC-6A KY-1/OT-CDA (collection Pierre Gillard). **Ci-contre : l'Airbus A310-222 CA-01** (Belgian Air Force/Eddy Kellens).



acheminer hommes et matériels lors de catastrophes naturelles, tel le tremblement de terre en Haïti en janvier 2010.

Bien entendu, au cours des quatre années de vols effectués pour la Défense, les équipages ont vécu plusieurs moments cocasses. Le Commandant Aviateur Philippe Antoine nous livre deux anecdotes qu'il garde parmi ses souvenirs en tant que commandant de bord

de l'A330 : « Lors de la mission d'évacuation de Tunisie de réfugiés originaires de différents pays africains ayant fui la Libye lors de l'éclatement du conflit, beaucoup de ces jeunes gens ne parlaient que l'arabe. Lors du premier briefing de sécurité donné par le personnel de cabine, une vingtaine d'entre eux ont cru qu'il fallait mettre les gilets de sauvetage et les ont gonflés avant que le personnel de cabine ne puisse

intervenir. Nous avons décidé de donner les briefings suivants en arabe et non plus en anglais. Le briefing était en fait traduit par un militaire belge d'origine nord-africaine, ne faisant pas partie du personnel navigant, mais présent lors de cette opération afin de renforcer le détachement ». Ensuite, « lors d'un atterrissage de nuit à Kinshasa, nous avons touché un grand duc au moment où le train principal touchait le sol.



L'Airbus A330 à Melsbroek, prêt pour une prochaine mission (Pierre Gillard).

Lors de la dérotation, nous avons ressenti un choc relativement violent provenant de la roulette de nez. Il s'avèrera que nous venions de toucher un chacal. Il est rare de percuter une espèce aviaire et un mammifère lors du même atterrissage ! »

Quand l'Airbus n'est pas utilisé par la Défense, il peut être loué à d'autres compagnies aériennes par HiFly. C'est ainsi que, par exemple, on a pu le voir opérant un vol Royal Air Maroc entre Casablanca et Montréal en août 2013. C'est pour cette raison, que les grands titres « Belgian Air Force », qui

étaient appliqués à l'origine sur les flancs de l'appareil, ont disparu afin de lui donner une allure plus « anonyme ».

La formation des équipages.

L'Airbus A330 utilisé par la Défense belge étant un appareil civil immatriculé au Portugal, les équipages doivent répondre aux exigences de formation et de maintien des compétences établies par l'EASA en plus des requis strictement militaires. Par ailleurs, ils doivent également suivre les recommandations du manuel d'opération du propriétaire de

l'avion, la compagnie HiFly. C'est ainsi que celui-ci exige d'avoir suivi un *Command Course CRM*, d'avoir réalisé une formation en ligne sous la supervision des instructeurs HiFly et d'avoir réussi un test de compétences opérationnelles en qualité de commandant de bord.

Pour devenir commandant de bord, il est nécessaire d'être détenteur d'une licence ATPL émise par l'EASA, d'avoir une expérience de 5000 heures de vol au grand total dont 1000 heures sur jet de plus de 24 tonnes et d'avoir des connaissances en anglais de niveau quatre au minimum.

Pour qu'un co-pilote qualifié, travaillant déjà pour HiFly, puisse devenir commandant de bord, il doit détenir une licence EASA sans restriction, justifier une expérience de 4000 heures de vol au grand total dont la moitié sur jet de plus de 24 tonnes et aucun échec, ne fut ce que partiel, durant les 24 derniers mois au OPC/LPC.

Enfin, pour devenir premier officier, il faut être titulaire d'un ATPL de l'EASA ou une licence de pilote professionnel (CPL « Frozen ATPL »), avoir 1500 heures de vol au grand total dont 500 heures sur jet au minimum. De plus, il faut détenir une qualification de vol aux instruments valide et avoir



L'ombre de l'A330 planant sur la campagne belge le 21 juillet 2013 (Pierre Gillard).



Saisi en plein vol par l'objectif de Katsuhiko Tokunaga, l'Airbus A330 de la Défense demeure un avion élégant malgré sa taille (Belgian Air Force / Katsuhiko Tokunaga).

des connaissances en anglais de niveau quatre au minimum.

Toutefois, ces minima n'ont pas toujours été appliqués aux pilotes des la Défense belge du fait de leur expérience militaire spécifique. Toutefois, à l'origine, la priorité a été donnée aux pilotes disposant d'une expérience antérieure sur les deux Airbus A310 de la 21^{ème} Escadrille lors de la formation initiale des premiers équipages sur l'A330. L'expérience acquise par certains pilotes sur C-130 Hercules, Lockheed F-16 ou Embraer 135 et 145 a ainsi été prise en compte.

Pour un pilote souhaitant effectuer une conversion sur l'Airbus A330, la procédure est assez standard. Il s'agit d'effectuer une formation au sol de trois semaines prodiguée par l'entreprise canadienne CAE qui consiste à passer en revue la description ainsi que les performances de l'avion, les procédures spéciales et d'urgence ainsi que d'autres aspects requis

par la réglementation. S'en suivent 42 heures sur simulateur de vol incluant des pratiques d'atterrissage et des opérations par visibilité réduite. Par la suite le pilote suivra un cours de conversion opérationnelle portant, notamment, sur les équipements de sécurité, le transport de matières dangereuses, les espacements verticaux RVSM, etc. Quant à la partie pratique sur aéronef, elle consiste à effectuer au minimum 20 secteurs ou 50 heures de vol sous la supervision d'un instructeur puis d'un *Line Training Captain* d'HiFly.

Pour maintenir ses qualifications sur Airbus A330, il faut réussir le test de compétences opérationnelles (OPC-Operator Proficiency Check) consistant en quatre heures effectuées au simulateur de vol et se déroulant six mois après le test de vérification des compétences de la licence (LPC-License Proficiency Check) qui, lui, comporte également quatre

heures de simulateur à effectuer trois mois avant l'expiration de la licence. Toutefois, afin de se pratiquer en vue du LPC, trois heures de pratique sont réalisées au simulateur de vol. En plus de tout ceci, les pilotes passent au moins deux tests avec un commandant de bord-instructeur en ligne d'HiFly. Enfin, il existe aussi plusieurs tests et cours de révision au sujet de



Une agente de bord de la 21^{ème} Escadrille durant la démonstration des mesures de sécurité et d'urgence avant un vol (Pierre Gillard).

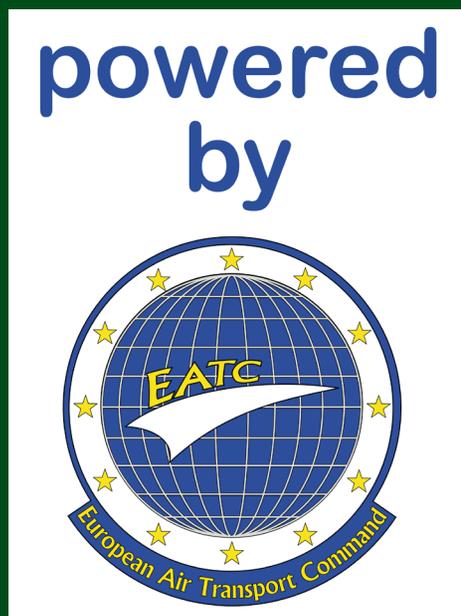
L'European Air Transport Command

Établi à Eindhoven au Pays-Bas le 1er septembre 2010 dans le cadre de la politique de défense et de sécurité européenne, l'EATC a pour vocation de mettre en commun de façon efficace les moyens de transport militaires allemands, belges, français et néerlandais. Depuis le 22 novembre 2012, le Luxembourg s'est également joint à cette organisation assez unique en Europe bien que ce pays ne dispose actuellement d'aucun avion militaire en nom propre.

Toutefois, un Airbus A400M a été commandé par ce pays et sera intégré avec les sept appareils de ce type qui seront mis en œuvre par le 15ème Wing de la Défense belge basé à Melsbroek. C'est donc un parc comprenant environ 150 avions qui est mis à la disposition des cinq états. Les capacités vont des avions de transport tactique C-130 Hercules, C-160 Transall, CN-235 et bientôt A400M, aux avions de transport et/ou de ravitaillement en vol Airbus

A310 et McDonnell Douglas DC-10 en passant par des appareils VIP ou de transport de passagers comme les Airbus A310, A330 et A340 ainsi que des Gulfstream IV. Pour ce qui est de la Belgique, ce sont les C-130H Hercules ainsi que l'Airbus A330 qui sont intégrés à l'EATC. Quant à la structure opérationnelle, elle est répartie entre tous les pays membres avec, toutefois, un observateur espagnol. Pour plus d'informations :

<http://eatc-mil.com>.



Ci-contre : le logo de l'EATC tel qu'apposé sur les avions. Ci-dessus : illustration de la mise en commun d'avions, un C-160 Transall français charge du matériel aux côtés de C-130 Hercules belges à Melsbroek (Pierre Gillard).

différentes matières spécifiques incluant, entre autres, l'avion, ses systèmes et les procédures d'urgence. Inutile de dire que le maintien des compétences est très exigeant pour les équipages, mais la sécurité des vols est à ce prix.

En ce qui concerne les agents de bord et le personnel de cabine, ceux-ci sont aussi formés selon la réglementation civile EU-OPS qui est donnée par le WAN (*Wallony Aerotraining Network*), une école

agrée par l'EASA et établie à l'aéroport de Charleroi-Gosselies.

Le futur.

Le mardi 16 avril 2013, le ministre de la Défense nationale, Pieter De Crem, annonce que le contrat de location de l'Airbus A330, qui arrive à échéance à la fin de l'année, ne sera pas renouvelé, mais qu'un nouvel appareil monocouloir, donc plus petit, le remplacera. Cet appareil sera loué par le biais

d'une procédure négociée avec publication d'un appel d'offres au niveau européen « *en raison de la complexité et de la nature du marché* », selon les termes du ministre.

Cette décision est motivée par le fait que l'Airbus A330 est surdimensionné pour les besoins de la Défense belge. D'autre part, alors que le contrat de location spécifiait que 2000 heures de vol annuelles pouvaient être

accomplies, l'avion n'a volé que 1.165 heures en 2010, 1.114 heures en 2011 et 1.138 heures en 2012. Par ailleurs, dans le cadre du parc d'aéronefs de l'EATC (*European Air Transport Command*) duquel l'A330 fait partie, il y a, semblerait-il, une surabondance d'avions gros-porteurs alors qu'il y aurait un manque pour des aéronefs de plus petit calibre, tels des appareils des familles Airbus A320, Boeing 737 ou Boeing 757. Il est donc tout indiqué pour la Belgique de profiter de l'opportunité de louer un avion plus petit, donc moins coûteux, et de, malgré tout, être en mesure de répondre à ses engagements européens au sein de l'EATC ainsi que du système d'échange ATARES (*Air Transport, Air-to-air Refuelling and other Exchange Services*).

Le Conseil des ministres du 19 avril 2013 autorise le ministre de la Défense Pieter De Crem à lancer des procédures de marchés publics pour « *un contrat pluriannuel pour la livraison de services pour une capacité de transport aérien longue distance de l'ordre de 1500 heures de vol par an* ». Une invitation à demande de participation est émise le 23 avril 2013 et est libellée comme suit : « *Mise à disposition de la Défense belge d'une capacité de l'ordre de 1.500 heures de vol par an, par le biais d'un avion dédié de type narrow-body, sans équipage, pour le transport de troupes, de (V)VIP, l'évacuation urgente de civils et le transport de fret (au moyen de palettes et containers). Les distances suivantes doivent pouvoir être parcourues dans un même Flight Duty Period : Bruxelles-Kinshasa (3.400 NM), Bruxelles-Dushanbe (3.300 NM) ou Bruxelles-Washington (3.400 NM) avec arrêt technique éventuel respectivement à Cotonou/Niamey, Tbilisi ou Gander. Le contrat doit également permettre la mise à disposition d'un appareil supplémentaire (narrow-body ou wide-body, en fonction de la mission)* ». Les propositions des cinq candidats les mieux classés,



Démonstration de l'Airbus A330 encadré par deux Lockheed F-16 de la Composante Air lors du meeting aérien de Coxyde le 6 juillet 2011 (Pierre Gillard).

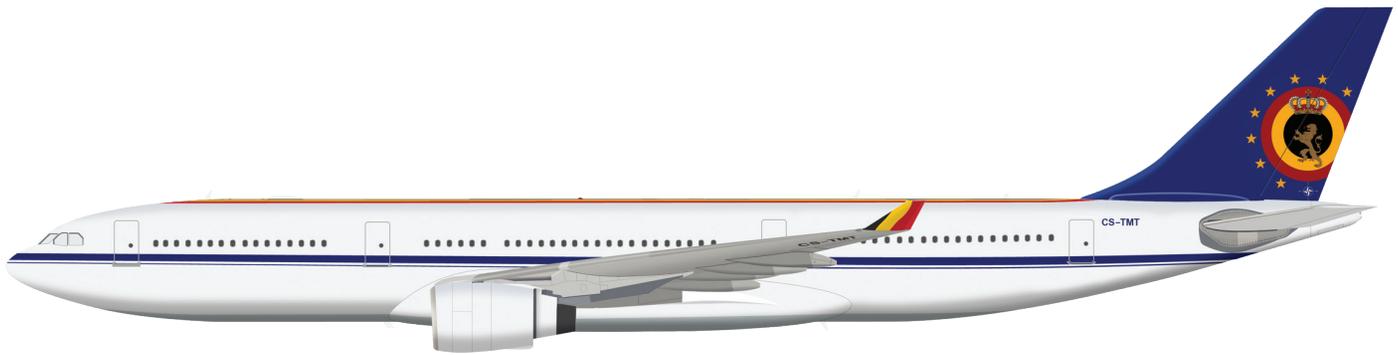
qui doivent être reçues avant le 24 mai 2013, seront évaluées et ceux-ci pourront, après vérification de leur conformité aux critères de sélection, recevoir le cahier spécial des charges et se voir invités à remettre une offre ainsi qu'à participer aux négociations. On note aussi dans le document que la durée du contrat porte 48 mois.

Plusieurs entreprises ont pu répondre favorablement en soumettant valablement une proposition de service suite à la diffusion du cahier spécial des charges. Les offres sont actuellement analysées par les spécialistes du ministère de la Défense et l'on devrait s'attendre à l'annonce de l'octroi du contrat

vers le mois de novembre 2013. À ce moment, l'Airbus A330 CS-TMT quittera définitivement Melsbroek.

L'auteur tient à remercier l'équipage de l'Airbus A330 de même que le personnel des Relations publiques de COMOPSAIR, notamment Madame Sofie Naeyart, l'Adjudant-Chef Wim Verschueren et l'Adjudant Jozef Vanden Broeck, pour les facilités accordées lors du défilé aérien du 21 juillet 2013. Il tient aussi à remercier très chaleureusement le Major Aviateur François Passagez, les commandants aviateurs Philippe Antoine et Michel Campers, le Lieutenant-Kolonel Vlioger Kristof De Winter, Messieurs Bob Block, Michel Davain, Jean-Luc Debroux, Philippe Deweert, Gérard Gaudin, Jos Schoofs et Guy Viselé pour leur participation à la réalisation de cet article.

Caractéristiques de l'Airbus A330 CS-TMT :



Dimensions :

Longueur :	63,60 m
Hauteur :	16,85 m
Diamètre de la cabine :	5,64 m
Longueur de la cabine :	50,35 m
Envergure :	60,30 m

Motorisation :

Moteurs (2) :	Pratt & Whitney PW4168
Puissance maximale de chaque moteur :	68.000 livres (302,48 KN) de poussée
APU:	Honeywell GTCP331-350C

Poids et capacité :

Poids maximum au décollage :	215.900 Kg
Poids maximum à l'atterrissage :	177.000 Kg
Poids maximum à vide sans carburant:	167.000 Kg
Poids à vide (sec) :	123.000 Kg
Capacité maximale en carburant :	98.000 litres
Charge utile :	45.000 Kg
Passagers :	263 (C42Y221)

Performances :

Plafond maximum :	41.100 pieds
Vitesse de croisière :	464 KTS (860 Km/h)
Vitesse maximale :	475 KTS (880 Km/h)
Rayon d'action :	10.500 Km



En haut : très beau profil de l'Airbus A330 CS-TMT réalisé par Bob Block (Bob Block). Ci-dessus : vue assez inhabituelle de l'A330 de la Défense mettant en évidence la crête tricolore peinte au sommet du fuselage de l'avion (Belgian Air Force / Katsuhiko Tokunaga).

