La Composante Air à la croisée des chemins

Par Pierre Gillard

Bon nombre d'aéronefs de la Composante Air de la Défense belge, ex-Force Aérienne, ont été acquis durant les années 1970 et 1980. Accusant souvent un âge enviable pour du matériel militaire, leur remplacement est actuellement programmé, en cours ou en vue. Je vous propose, donc, d'en faire le tour, mais avant tout, voyons un peu ce que représente la Composante Air à l'heure actuelle.

Avec les composantes Terre, Marine et Médicale, elle dépend du département d'état-major opérations et entraînement (ACOS Ops&Trg) qui conseille le chef de la Défense (CHOD) dans sa fonction de commandant de la force d'intervention. Elle regroupe tous les moyens aériens militaires du royaume incluant les hélicoptères et les drones. Elle dispose d'un effectif d'environ 8600 personnes.

Depuis de nombreuses années, la Composante Air est engagée aux côtés de ses partenaires de l'O.T.A.N. et participe régulièrement à des opérations à l'étranger comme celle actuellement en cours en Irak où six Lockheed Martin F-16 opèrent au départ de la Jordanie au sein des forces de la coalition et sont mis en œuvre dans des opérations visant à entraver les exactions des combattants de l'État Islamique. Il y a peu, six appareils du même type étaient encore basés à Kandahar en Afghanistan et lors des frappes aériennes en Libye, encore six autres F-16 opéraient à partir d'Araxos en Grèce, ceci sans oublier le tour de rôle pour assurer la surveillance de l'espace aérien des pays baltes.

Souvent, il est fait appel au 15ème Wing de Transport pour des opérations humanitaires partout dans le monde, mais en Afrique en particulier; une spécialité belge, pourrait-on dire. Mais cette unité assure aussi le transport du souverain ainsi que de la famille royale de même que des membres

Dans le cadre de l'opération «Desert Faclcon», six Lockheed F-16 sont déployés en Jordanie pour effectuer des missions essentiellement de reconnaissance, mais aussi de bombardement, visant des cibles de l'État Islamique en Irak *(Malek Azoug / Défense Belge, DG-IPR)*.

Ci-dessus : déchargement d'un hélicoptère Agusta A109BA d'un Lockheed C-130H Hercules lors de l'opération «Serval» au Mali *(Christian Decloedt / Défense Belge)*.

Ci-contre : depuis plusieurs années la Frégate F931 Louise-Marie de Marine belge participe aux opérations de lutte contre la piraterie dans l'Océan Indien. Systématiquement, une Alouette III, éventuellement armée d'une mitrailleuse MAG, est embarquée à son bord *(Daniel Orban / Défense Belge)*.

du gouvernement et des militaires de tous rangs. Gérés par l'EATC (*European Air Transport Command*), ses avions peuvent être mobilisés par n'importe lequel des six pays membres de cette organisation implantée à Eindhoven aux Pays-Bas.

Parmi les services offerts à la nation, la recherche et le sauvetage en mer est également une des missions attribuées à la Composante Air. C'est ainsi que depuis 1976, les hélicoptères Westland Sea King de la base de Coxyde font régulièrement la manchette de la presse belge que ce soit pour avoir sauvé un pêcheur, avoir évacué un plaisancier en mauvaise posture ou toute autre mission de sauvetage de petite ou de grande envergure.

Les Lockheed C-130H Hercules interviennent partout dans le monde, mais l'expérience des équipages belges est principalement appréciée en Afrique *(Christian Decloedt/Défense Belge)***.**

Plus discrètement, la Marine belge participe à la lutte contre la piraterie dans l'Océan Indien dans le cadre de l'opération Atalante et, systématiquement, une Alouette III armée d'une mitrailleuse MAG est embarquée à bord des frégates. À plusieurs reprises, cet hélicoptère, malgré ses 43 années de service, a été la clé de l'arrestation de pirates. À plusieurs reprises également, un appareil de ce type a été embarqué à bord de navires néerlandais pour participer à des missions de lutte contre le trafic de drogue dans les Caraïbes.

Enfin, les hélicoptères Agusta A109BA sont souvent déployés en soutien aux troupes au sol, notamment un appareil en configuration médicale. Ceux-ci sont intervenus, par exemple lors de l'opération française Serval au Mali.

Ainsi, même si la Belgique est un petit pays avec un budget limité consacré à sa défense, sa force aérienne relève les défis et est présente avec les moyens dont elle dispose là où on a besoin d'elle.

Le successeur du Sea King.

Depuis leur mise en service en 1976 à la base de Coxyde, les cinq Westland Sea King Mk. 48 ont principalement été affectés aux opérations de recherche et de sauvetage en Mer du Nord. Ils ont également été mis en œuvre dans le cadre de missions de protection civile et, parfois, de soutien aux troupes.

Pour les remplacer, il était donc nécessaire de trouver un hélicoptère capable d'effectuer la mission de recherche et de sauvetage, mais disposant aussi de la capacité à être embarqué à bord de navires, notamment dans le cadre de la coopération entre les marines belges et néerlandaises. Lorsque les premières recherches d'un successeur ont débuté, il était même question de construire un navire multifonctionnel

Le Westland Sea King Mk. 48 est bien connu des Belges car, depuis 1976, il a effectué bon nombre de missions de sauvetage au profit de la population *(Pierre Gillard)*.

belgo-luxembourgeois à bord duquel ces hélicoptères auraient été embarqués, mais le projet dut être abandonné faute de budget adéquat.

C'est ainsi, qu'en juin 2007, quatre hélicoptères NH90 NFH de la classe des 11 tonnes sont commandés au consortium européen NH Industries formé par Airbus Helicopters (62,5%), Agusta-Westland (32%) et par Stork Fokker (5,5%). Cette commande fait suite à la décision du Gouvernement belge prise en avril 2007 d'acquérir huit hélicoptères NH90, dont quatre en version NFH (*NATO Frigate Helicopter*) et quatre autres en version TTH (*Tactical Transport Helicopter*) pour un montant global avoisinant les 300 millions d'euros. Deux autres appareils sont pris en option et, en juillet 2008, le ministre de la Défense, Pieter De Crem, intervient auprès de ses collègues afin de les convertir en commandes fermes. Mais les restrictions budgétaires imposées à la Défense auront finalement raison de cette proposition.

Les NH90 NFH belges sont assemblés par l'usine d'Airbus Helicopters (ex-Eurocopter) à Donauwörth en Allemagne. Mais le programme prenant beaucoup de retard du fait de difficultés rencontrées en ce qui concerne l'intégration des systèmes à bord, les Sea King, à bout de souffle, commencent à montrer des signes de faiblesse et un manque de fiabilité. Par ailleurs, les pièces de rechange viennent également à manquer et un lot doit même être acheté en Australie, un pays qui a utilisé une version fort semblable à celle de la Belgique. Par ailleurs, un appareil (RS-01) a été définitivement retiré du service, car à bout de potentiel, et a été cannibalisé ensuite pour maintenir les autres en état opérationnel. Il est maintenant exposé au Musée de l'air à Bruxelles. Un second (RS-03) a également été retiré du service en 2013 et placé sous cocon à Coxyde. Au besoin, dit-on, il pourrait être remis en service avec un délai de trois semaines.

Finalement, la relève arrive. Le premier NH90 NFH (RN-01) effectue son premier vol à Donauwörth le 5 avril 2013. Il s'agit d'une version « Step B » qui est très proche de celle utilisée par les Pays-Bas, ceci afin de faciliter la coopération

Le Sea King et son successeur à Coxyde le 21 juillet 2014 *(Pierre Gillard)*.

Le NH90 NFH immatriculé RN-02 est le premier hélicoptère de ce type livré à Coxyde pour reprendre à terme la succession définitive des Sea King *(Pierre Gillard)***.**

militaire entre les deux pays. Les commandes de vol sont électriques (*Fly-by-wire*) et son avionique, de type *Glass Cockpit*, est articulée autour de deux bus *Core Avionics Systems* et inclut un pilote automatique à quatre axes, une nécessité pour les opérations envisagées avec cet hélicoptère. En ce qui concerne les équipements de mission, il est équipé de capteurs électro-optiques, de systèmes de contrôle et de communications tactiques, d'un radar multimode et d'un système embarqué de surveillance et de diagnostique. Le fuselage est réalisé en matériaux composites et est conçu pour résister aux *crashes*. Quant à la motorisation, la puissance est fournie par deux turbomoteurs Rolls-Royce/Turbomeca RTM322.

Le premier NH90 NFH immatriculé RN-01 est livré à la Défense belge le 1er août 2013, à Donauwörth, mais il est ensuite convoyé et utilisé à Marignane en France pour la formation des équipages à partir du mois de septembre. Il est à noter que l'hélicoptère est dans sa configuration opérationnelle finale (FOC-*Full Operational Capability*), ce qui signifie qu'il ne devra pas retourner en usine pour y être modifié et mis aux derniers standards. Contrairement à d'autres pays, la Belgique a préféré dès le départ prendre livraison de ses NH90 en configuration opérationnelle finale, moyennant un certain retard dans la livraison, mais en évitant ainsi, par la suite, de devoir retirer des appareils du service afin de les expédier au constructeur pour effectuer les modifications ainsi que les mises à jour.

Ce n'est que le 9 mai 2014 que le premier NH90 NFH rejoint enfin Coxyde. Il s'agit, en fait, du second appareil (RN-02), le premier étant toujours en France pour la formation du personnel. Progressivement, les équipages se familiarisent avec le nouvel hélicoptère qui représente un bond technologique d'une bonne quarantaine d'années par rapport au Sea King ! Depuis

le 31 juillet 2014, le premier NH90 NFH a également rejoint Coxyde. Durant quelques années encore, les derniers Sea King voleront encore aux côtés de leurs successeurs car certains évoquent un retrait définitif de l'hélicoptère anglais seulement en 2018.

Une capacité de transport tactique.

À la fin des années 1960 et du début des années 1970, la Force Terrestre avait envisagé l'acquisition d'hélicoptères de transport tactique (ou de manœuvre, comme on disait à ce moment-là) qui auraient été mis en œuvre par son Aviation Légère (LtAvn). À l'époque, il fallait faire face aux énormes forces blindées des armées du Pacte de Varsovie et ces hélicoptères auraient permis de transporter des équipes antichars mobiles équipées du missile portable Milan. Malheureusement, le matériel volant n'était pas nécessairement dans les vues de l'État-Major

En haut : le NH90 NFH représente un bond technologique de près de quarante ans par rapport au Sea King *(Pierre Gillard)***.**

Ci-contre : symbole de la transition en cours à Coxyde, un NH90 NFH précédé par un Sea King et deux Alouette III survolent la base à l'occasion du défilé aérien de la Fête nationale *(Pierre Gillard)***.**

de la Force Terrestre et les budgets initialement prévus pour les hélicoptères ont été alloués à l'achat de matériel plus « terre-à-terre » ! L'appareil qui avait été retenu était le SA330 Puma de l'Aérospatiale. Trois appareils de ce type ont malgré tout été commandés par la Gendarmerie et mis en œuvre par l'Aviation Légère de la Force Terrestre. Utilisés essentiellement aux missions dévolues au corps policier, ils ont parfois été utilisés lors de certains exercices militaires, la Gendarmerie dépendant également du ministère de la Défense Nationale. C'est ainsi que, depuis cette « erreur », l'armée belge a toujours manqué d'hélicoptères de transport lors de ses déploiements et, dans le besoin, a chaque fois dû demander l'appui d'alliés de l'OTAN.

La nécessité de l'acquisition d'hélicoptères de transport tactique devenant évidente, l'accord gouvernemental d'avril 2007 prévoit la commande de quatre NH90 TTH en plus des quatre autres en version NFH déjà évoqués. Immatriculé RN-05, le premier hélicoptère de ce type destiné à la Belgique effectue son vol inaugural le 18 septembre 2012 à Marignane et est officiellement livré à la Défense belge le 21 décembre 2012 au même endroit au cours d'une cérémonie à laquelle participe une délégation emmenée par le ministre Pieter De Crem.

Durant les années 1970, il avait été envisagé par la Force Terrestre d'acquérir des hélicoptères Aérospatiale SA330 Puma. Toutefois, seule la Gendarmerie avait procédé à l'achat de trois appareils de ce type. On voit ici l'un d'entre eux utilisé pour le transport de la batterie paracommando lors d'un exercice à Tielen-Ostmalle le 23 février 1983 *(collection Victor Brulez).*

Le NH90 TTH immatriculé RN-07 prêt à quitter Beauvechain pour une mission d'entraînement le 24 juillet 2014 *(Pierre Gillard).*

Toutefois, l'hélicoptère reste en France pour la formation initiale des équipages à Marignane, puis, faute de place, déménage à partir de mai 2013 à la base de l'École d'Aviation Légère de l'Armée de Terre (E.A.L.A.T.)

Un hangar de la base de Beauvechain a été entièrement remis à neuf et réaménagé afin de pouvoir effectuer la maintenance de l'ensemble de la flotte des huit NH90 de la Défense belge, NFH ou TTH *(Pierre Gillard)***.**

située au Luc-en-Provence et connue aussi sous le nom du Cannet-des-Maures.

Le NH90 TTH belge est très semblable à la version TTH « Caïman » française permettant ainsi l'interopérabilité entre les forces des deux pays. Grâce à un système de casques à vision nocturne, il peut être utilisé de jour comme de nuit. Il est équipé des moyens de protection habituels et, en ce qui concerne l'avionique de base, elle est quasi en tout point identique à celle déjà décrite pour la version NFH. La motorisation est également identique, mais, au contraire du NFH, la version TTH dispose d'une rampe arrière mobile permettant le chargement de matériel ou de véhicules légers à bord de la cabine. En configuration « transport de troupes », celle-ci peut accueillir jusqu'à 16 soldats équipés et 12 brancards peuvent être installés lors d'évacuations sanitaires. La charge utile maximale interne est de 2500 Kg alors que quatre tonnes peuvent être levées en charge maximale externe à l'élingue.

À Beauvechain, on est patriote ou on ne l'est pas *(Pierre Gillard)* ***!***

Si la définition de type du manufacturier parle de « TTH », au 1er Wing au sein duquel les NH90 sont mis en œuvre, on parlera plutôt de « MTH » pour « *Multirole Tactical Helicopter* » car l'hélicoptère est prévu pour effectuer d'autres missions que du transport. C'est ainsi qu'il pourra être engagé également dans des opérations de recherche et de sauvetage terrestres ou des opérations spéciales. Il peut aussi effectuer du levage de charges à l'élingue, assister les autorités dans des missions de protection civile ou, encore, effectuer des évacuations médicales. Des seaux de type *Bambi Buckets* pour la lutte contre les incendies sont également en voie d'acquisition, semblerait-il. Ceci fait suite à un accord de collaboration entre la Défense et les Affaires Intérieures afin de permettre aux NH90 d'intervenir en cas d'incendies majeurs. À ce titre, ils renforceraient les

MD900 Explorer de la Police Fédérale qui peuvent aussi intervenir à l'aide de *Bambi Buckets*, mais de bien plus faible capacité.

Pour célébrer la fête nationale du 21 juillet 2013, le NH90 n'étant toujours pas opérationnel à Beauvechain, le RN-05 fait un saut en Belgique depuis la Provence pour participer au traditionnel défilé aérien. Le 19 juillet 2013, le ministre Pieter De Crem ainsi que le Général Gerard Van Caelenberge (CHOD) en profitent, d'ailleurs, pour effectuer un petit tour à son bord et découvrir cet hélicoptère ultramoderne qui devrait combler les besoins de la Défense belge dans les années à venir.

L'arrivée du NH90 à la Défense belge a nécessité la formation tant du personnel navigant que du personnel technique sur cet hélicoptère ultramoderne *(Pierre Gillard)*.

C'est finalement le 2 octobre 2013 que le RN-05 arrive à Beauvechain. Il est suivi par le RN-06 le 24 janvier 2014 et le RN-07 le 13 juin 2014. Toutefois, ce dernier est envoyé le 24 juin 2014 à Bückeburg en Allemagne où se tient la conférence annuelle des utilisateurs du NH90. En fait, il s'agit du 200ème NH90 à sortir des chaînes de production et le constructeur profite de l'occasion pour organiser une cérémonie de circonstance.

La mise en oeuvre du NH90 comble un manque en matière d'hélicoptères de transport tactique qui existait dans l'armée belge depuis toujours et surtout depuis l'opportunité manquée de l'acquisition de Puma à l'époque par la Force Terrestre. Pour faire face aux besoins en la matière, appel a régulièrement dû être lancé aux partenaires de l'OTAN *(Pierre Gillard)*.

Bien entendu, acquérir de nouveaux aéronefs nécessite une adaptation des infrastructures, notamment en ce qui concerne la maintenance. C'est ainsi qu'un vaste hangar de la base de Beauvechain a été remis à neuf et adapté en vue d'effectuer la maintenance des huit NH90, tous types confondus. Il peut accueillir trois hélicoptères de ce type simultanément. De l'outillage

Pour succéder à un Airbus A330-322 quelque peu surdimensionné par rapport aux besoins effectifs de la Belgique, le choix s'est porté sur cet Airbus A321-231 fort probablement plus adapté et moins onéreux à exploiter pour le contribuable *(Pierre Gillard)***.**

spécialisé ainsi que des stands de travail adaptés ont également été acquis. Par ailleurs, de nouveaux abris ont été bâtis afin de placer les NH90 en ligne de vol sans qu'ils subissent les assauts d'une météo que l'on sait parfois capricieuse en Belgique. Mal pris, il existe encore un emplacement qui peut être occupé par un NH90 dans le hangar réservé aux Agusta A109.

Pour ce qui est de la formation des pilotes, si le contrat d'acquisition prévoyait la formation initiale de quelques équipages à Marignane et au Luc-en-Provence, par la suite la Composante Air s'est tourné vers l'Allemagne. C'est ainsi que, le 14 octobre 2014, le commandant aviateur Frédéric Hardenne et le capitaine aviateur Bart Vanhauwaert ont été les deux premiers pilotes belges qualifiés sur NH90 par la *Heeresflieger*, l'armée de terre allemande, au terme d'un stage de neuf semaines à Bückeburg et des vols d'entraînement effectués à Beauvechain avec des instructeurs allemands.

Un Airbus plus modeste.

Durant les années 2000, le 15ème Wing utilisait deux Airbus A310-222 (CA-01 et CA-02) dont les pannes régulières entravaient souvent les missions qui leur étaient dévolues. Rompant avec la tradition de posséder des avions de transport en nom propre, la Défense belge a innové en louant à partir de 2009 un Airbus A330-322 immatriculé CS-TMT à la compagnie portugaise HiFly et en se séparant de ses deux A310. Au terme du contrat de quatre années, le bilan s'est avéré fort positif pour la Défense à l'exception du fait que l'A330 était un peu surdimensionné pour les besoins effectifs de la Belgique. Par ailleurs, au sein de l'EATC, il y avait suffisamment d'avions de cette capacité pour combler l'ensemble des besoins des pays membres. Judicieusement, la Défense a donc opté pour continuer dans la formule de location à sec d'un avion de transport, mais avec un appareil de plus petite capacité qui est aussi plus rare au sein de l'EATC.

Le Conseil des ministres du 22 avril 2013 a donné son approbation à l'émission d'un appel d'offres en ce sens se clôturant le 28 août 2013.

Après avoir évalué cinq offres émanant de trois candidats pour trois Boeing 757 et deux Airbus A321, le choix s'est porté sur un Airbus A321-231 loué à la compagnie HiFly par l'entremise du courtier français Avico et mis en œuvre par les équipages de la 21ème Escadrille du 15ème Wing comme ce fut le cas avec l'A330. Dans le contrat, il est spécifié qu'en cas d'immobilisation technique de plus de trois jours, un autre appareil devra être fourni en remplacement par HiFly. Immatriculé CS-TRJ, il est revêtu d'une livrée moins flamboyante que son prédécesseur puisque, à l'exception du drapeau belge sur la dérive (qui avait été peint à l'envers à l'origine du côté droit !), toutes les marques sont de type « basse visibilité ».

Le fait que ce soit la même compagnie qui ait emporté le marché de location de l'appareil a permis une transition de l'A330 vers l'A321 dans la continuité de la bonne collaboration établie entre l'entreprise portugaise et les militaires belges. Toutefois, à cause d'un peu de retard pris dû à l'adaptation de l'avion à certaines exigences opérationnelles de la Défense, le contrat de l'A330 prenant fin le 31 décembre 2013 et été

Vues de la cabine organisée en trois classes (en haut) et du cockpit (au centre) de l'Airbus A321. Ci-dessus : comme c'était le cas avec l'A330, l'A321 est loué à la compagnie portugaise HiFly *(Pierre Gillard).*

Contrairement aux Airbus A310 et A330 l'ayant précédé, l'A321 est décoré d'une livrée «basse visibilité» à l'exception du drapeau repris sur la dérive *(Pierre Gillard).*

prolongé jusqu'au 24 mars 2014.

L'A321 a été officiellement mis en service à la base de Melsbroek le 20 mai 2014. Portant le numéro de série 1004, il avait déjà 47 000 heures de vol au compteur au moment de sa prise en compte par la Défense belge. Ayant effectué son premier vol le 12 avril 1999, il est acquis par la compagnie de location ILFC et débute sa carrière sous les couleurs d'Aero Lloyd en Allemagne avec l'immatriculation D-ALAK. À partir de février 2004, il est opéré avec l'immatriculation TC-OAL par Onur Air en Turquie qui le sous-loue à deux reprises à Saudi Arabian Airlines en 2007 et en 2009. À la fin 2013, il est retiré du service et est entreposé à Dublin par l'ILFC qui l'immatricule EI-FDP. Il est ensuite acquis par HiFly en mars 2014.

L'équipage normal est constitué de deux pilotes et de quatre agents de bord. La cabine est habituellement configurée avec 4 sièges de première classe, 12 sièges de classe « affaires » et 137 sièges en classe économique pour utiliser la comparaison avec les avions commerciaux. Quatre sièges de la classe « affaires » peuvent être isolés par un rideau et servent au repos d'un éventuel équipage en réserve pour les missions à longue distance. Il n'y a pas de système de divertissement individuel, mais des iPads peuvent être

Le Lockheed C-130H Hercules est en service depuis si longtemps qu'on pourrait le croire immortel ! À l'image, deux avions de ce type survolant la ville d'Anvers et l'Escaut en juillet 2012 *(Pierre Gillard)***.**

distribués aux passagers. Les soutes ont une capacité de quarante mètre cubes et peuvent embarquer un chargement dont le poids total maximum peut aller jusqu'à 10 tonnes. Quant à la charge utile totale, elle est de l'ordre de 20 tonnes.

L'A321 CS-TRJ est équipé de moteurs International Aero Engines V2533-A5 permettant un poids maximum au décollage de 89 tonnes. Un réservoir central supplémentaire a été ajouté à la demande de la Défense. Ainsi, avec une charge utile maximale d'un peu plus de 15 tonnes correspondant à 153 passagers avec bagages, le rayon d'action a été accru d'environ 300 miles nautiques pour passer à pratiquement 2350 miles nautiques (environ 4350 Km).

Avec l'introduction de l'A321, la Défense belge estime pouvoir effectuer des économies de l'ordre de 4,2 millions d'euros par année par rapport à l'A330.

L'A400M.

Depuis des décennies, le Lockheed C-130 Hercules est l'avion de transport tactique par excellence. Pas nécessairement beau, mais tellement efficace, on l'a vu se poser partout dans le monde même dans des endroits impensables. En Belgique, le C-130H a été mis en service au sein de la 20ème Escadrille du 15ème Wing à partir de 1972 où il a succédé au Fairchild C-119G Flying Boxcar. Depuis, il a subi des modifications régulières permettant de le garder au goût du jour. Des 12 appareils initialement acquis, un (CH-06) a été perdu lors d'un accident controversé à Eindhoven aux Pays-Bas le 15 juillet 1996 et un autre (CH-02) a été détruit dans l'incendie qui a embrasé le Hangar 40 de SABENA Technics à l'aéroport de Bruxelles national où il était en révision le 5 mai 2006. Pour compenser ces deux pertes, un C-130H

Une maintenance rigoureuse et de constantes mises à jour font que, 42 années après leur entrée en service, les C-130 Hercules forment encore l'essentiel du transport aérien militaire belge *(Pierre Gillard)***.**

d'occasion (CH-13) a été acheté aux États-Unis et mis au même standard que les 10 autres.

Mais, même si le C-130 Hercules semble inusable, il ne l'est pas. Pour le remplacer, il y avait le choix essentiellement entre la continuité, avec l'Hercules de nouvelle génération C-130J, et la nouveauté, avec l'avion européen Airbus A400M conçu et développé à partir de zéro. La Défense belge a opté pour le choix européen en mai 2003 de même que l'Allemagne, l'Espagne, la France, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Turquie et l'Italie qui se retirera par la suite. En choisissant l'A400M, les retards dans le programme étaient prévisibles et inévitables. Beaucoup de temps a ainsi été perdu lors du choix du moteur. En effet, alors que Pratt & Whitney Canada proposait son PW180 immédiatement disponible, une décision politique a amené à préférer le développement d'un nouveau moteur sous la bannière Europrop, le TP400-D6, afin que l'avion ne dépende pas de technologies extérieures à l'Europe. Ce fut un choix stratégique, mais qui s'est avéré être un gaspillage de temps incroyable. Toujours est-il que le premier vol d'un A400M a eu lieu à Séville le 11 décembre 2009.

La Belgique a commandé sept exemplaires de l'A400M. Un appareil supplémentaire, appartenant au Luxembourg sera également opéré au sein de la 20ème Escadrille un peu comme ce fut le cas dans le passé avec les C-130 néerlandais. Mais l'Airbus A400M étant un intermédiaire entre l'Hercules et le Boeing C-17 Globemaster III, l'ensemble des missions actuellement accomplies par les C-130H ne pourront plus être effectuées par l'A400M, notamment sur les pistes très courtes non préparées. Des adaptations seront donc nécessaires au niveau opérationnel, mais il faut,

Même si l'Airbus A400M Atlas a été retenu en 2003 pour succéder au C-130 Hercules, il faudra malgré tout attendre 2018 avant de voir les premiers exemplaires belges *(Airbus)***.**

bien entendu, les voir au travers de la vision globale de l'EATC.

En avant-goût de l'avenir, dans le cadre de l'EATC justement, un A400M français s'est posé à Melsbroek le 12 août 2014 en provenance de Washington, de Calgary et de Québec. Mais pour voir les premiers A400M frappés de la cocarde belge, il faudra attendre encore jusqu'à la fin de 2018, soit quinze ans après que la Belgique se soit engagée dans le programme. D'ici là, les C-130H auront encore bien des occasions de s'illustrer en dépit de pannes fréquentes.

Dès que l'on parle en Belgique d'un possible remplacement des Lockheed F-16, les critiques s'emballent *(Pierre Gillard)***.**

Les prochains sur la liste.

Parmi les prochains aéronefs à remplacer au cours des dix prochaines années, il y a le Lockheed (ex-General Dynamics) F-16 Fighting Falcon qui fait immédiatement couler beaucoup d'encre dans la presse dès que l'on ose en parler ne fut-ce que du bout des lèvres. Il est vrai que Lockheed Martin verrait bien son F-35 succéder aux vénérables F-16 de la Composante Air. Contrairement à d'autres pays comme les Pays-Bas et le Danemark, la Belgique a fait le choix de ne pas être membre des pays participant au développement de cet avion qui se révèle extrêmement coûteux et dont les interminables problèmes de mise au point ne cessent d'alimenter la chronique. En fait, la question est assez simple : la Belgique a-t-elle réellement besoin d'un avion comme le F-35 compte tenu de ses engagements, de sa taille et de son budget alloué à sa défense ? Ne serait-il pas préférable d'opter pour des avions moins chers comme le SAAB Gripen ou des F-16 de dernière génération ? Nous laisserons donc les stratèges militaires et le monde politique effectuer le choix adéquat.

Aucun remplacement n'est envisagé actuellement pour les Dornier-Dassault Alpha Jet utilisés conjointement avec l'Armée de l'Air Française pour la formation des pilotes de chasse *(Pierre Gillard)***.**

Un autre avion à remplacer à plus long terme sera le Dornier-Dassault Alpha Jet utilisé par la Composante Air pour la formation de ses pilotes de chasse conjointement avec la

Les Agusta A109BA, qui avaient suscité la polémique lors de leur acquisition, se succèdent à eux-mêmes, en quelque sorte, par une modernisation de leur équipement avionique en vue de pouvoir effectuer des vols aux instruments. Ici, l'appareil H30 est vu en configuration médicale lors de l'opération «Serval» au Mali *(Christian Decloedt/Défense Belge).*

Contrairement à une majorité de pays accroissant leur parc de drones militaires, la Belgique ne semble pas vouloir aller de l'avant avec ce type d'engins. Une fois les IAI B-Hunter arrivés au terme de leur vie opérationnelle en 2017, ils ne seront pas remplacés et la 80ème escadrille les mettant en oeuvre à partir de la base de Florennes sera dissoute *(Pierre Gillard).*

France. Contrairement à l'Armée de l'Air, la Belgique a modernisé ses Alpha Jet étendant ainsi leur durée de vie opérationnelles au moins jusqu'au début des années 2020. Par contre, de leur côté, les Français commencent à regarder pour un successeur à leurs Alpha Jet et, à ce titre, une présentation de l'avion italien Aermacchi M.346 a été effectuée récemment.

Du côté des hélicoptères, il y a encore les Agusta A109BA dont le nombre est passé de 46 unités à 20 à l'heure actuelle suite à des pertes et, principalement, à une réduction volontaire de la flotte. Actuellement,

rien n'est prévu à l'horizon quant à leur remplacement à brève échéance. Par contre, une mise à jour en matière d'avionique est en cours et un premier prototype (H38) est en cours de validation IFR (*Instrument Flight Rules*). À terme, de 12 à 16 hélicoptères modernisés IFR pourraient être conservés et, en quelque sorte, succéder à eux-mêmes !

Aucun remplacement n'est prévu non plus en ce qui concerne les drones IAI B-Hunter au terme de leur vie opérationnelle en 2017 si l'on en juge par les affirmations du ministre Pieter De Crem en commission de la Chambre le 9 juillet 2013. Pour rappel, trois systèmes comprenant chacun six drones et deux postes de contrôle ont été acquis en 1998. Pleinement opérationnels depuis 2004, ils ont été déployés à deux reprises à l'étranger : en Bosnie-Herzégovine en 2005 et en République Démocratique du Congo en 2006. Ils sont régulièrement utilisés en Mer du Nord et le long de la côte belge pour effectuer des missions de contrôle de la pollution à partir de la base de Coxyde. Les 12 appareils demeurant en état de vol sont actuellement mis en œuvre par la 80ème Escadrille UAV basée à Florennes.

Les « increvables ».

Parmi la flotte d'aéronefs de la Composante Air, deux sortent du lot pour leur longévité qui semble vouloir perdurer à l'infini. Il s'agit de l'Aérospatiale (maintenant Airbus Helicopters) SA316B Alouette III et du Siai SF.260 Marchetti.

Contrairement à d'autres hélicoptères de sa génération, l'Alouette III entrée en service en 1971 ne semble pas vieillir et a toujours sa place lors des opérations de la Marine, qu'il s'agisse d'intervenir contre la piraterie au large de la Somalie ou d'effectuer des vols de liaisons lors de déploiement d'escadres maritimes de l'OTAN. Son seul défaut est le poids de l'équipement embarqué à son bord qui limite régulièrement sa capacité d'emport ou son autonomie. On parle ici, principalement, du harpon et des flottabilités de secours. Par ailleurs, cet hélicoptère, qui est le plus petit en usage militaire en Belgique depuis le retrait

L'Alouette III est un hélicoptère polyvalent réputé pour sa robustesse et sa fiabilité qui devrait être retiré du service vers 2020 après presque 50 ans de bons et loyaux services *(Pierre Gillard)*.

Cinq années se sont déjà écoulées depuis que ce Siai SF.260D Marchetti a été repeint pour célébrer les 40 ans de service de cet élégant avion italien qu'il n'est toujours pas prévu de remplacer *(Pierre Gillard)***.**

des dernières Alouette II en 2009, sert régulièrement pour les vols d'entraînement des pilotes d'état-major.

Airbus Helicopters ayant décidé de ne plus produire certaines pièces et composants vitaux pour ce type d'hélicoptère, la Composante Air a estimé pouvoir être en mesure de les maintenir malgré tout en service jusqu'en 2020. Au-delà, on peut régulièrement lire que leurs missions seront reprises par les NH90 NFH. En fait, ce n'est pas tout à fait vrai car le NH90 apportera une capacité supplémentaire à la Marine en ce qui concerne les opérations à bord des frégates. Une convention a été passée en ce sens entre les composantes Air et Marine pour fournir un NH90 NFH embarqué sur un navire durant six mois par année.

Donc, si l'on en croit les informations actuelles, faute de remplaçant, un terme sera mis aux missions de soutien logistique en mer dévolues aux Alouette III lorsque ces dernières seront retirées du service.

Quant au Siai SF.260 Marchetti, quelle bonne idée a eu la Force Aérienne Belge d'acquérir cet avion en 1969. Si l'on en juge par sa très longue carrière, on n'a pas trouvé mieux encore pour assurer la formation de base des pilotes militaires. Équipé d'un moteur à pistons Lycoming O-540 de 260 chevaux, il est élégant et racé, issu de l'imagination de Stelio Frati, une référence en matière de beaux avions. Ses performances, lui permettant d'effectuer toutes les figures acrobatiques de base, le rendent idéal pour couvrir l'ensemble de la formation élémentaire d'un pilote militaire. Par ailleurs, depuis quelques années, quatre appareils de ce type, regroupés au sein de la patrouille acrobatique des Red Devils, portent haut les couleurs nationales belges dans de nombreuses manifestations aéronautiques et spectacles aériens. À ce jour son remplacement n'est pas évoqué.

L'avenir.

Depuis la disparition de la menace soviétique et des forces du Pacte de Varsovie, le Gouvernement belge, endetté, n'a eu d'autre choix que de continuellement restreindre le budget de la Défense nationale. Malgré tout, la Composante Air relève les défis jour après jour. Étant à la croisée de chemins en ce qui concerne le renouvellement d'une partie de son parc aérien, probablement que l'avenir de celle-ci réside en du matériel judicieusement choisi en harmonie avec ses partenaires européens afin de pouvoir continuer à effectuer les tâches qui lui sont confiées tout en tenant compte des énormes contraintes financières qui lui sont imposées.

L'auteur tient à remercier très chaleureusement Madame Sofie Naeyaert, les commandants aviateurs Michel Campers, Jan Hanssens et Fred Hardenne, le capitaine aviateur Tony Mazy, les lieutenants aviateurs Yvan Monie et Jurgen Verleyen, l'adjudant-chef Philippe Van Huyck ainsi que messieurs Daniel Brackx, Pierre Decot et Gérard Gaudin pour leur collaboration à la réalisation de ce reportage. Merci aussi à ma compagne Louise pour la relecture du texte.