

Quand les Alouette défilent ...

Par Pierre GILLARD



L'Alouette A62 survolant la Place des Palais et le Palais Royal de Bruxelles. Un agrandissement de cette photo a été demandé par le 16^{ème} BnHLn pour être remis à Sa Majesté le Roi Albert II de Belgique (photo © Pierre GILLARD).

21 juillet 1997. Salle de briefing du 16^{ème} Bataillon de la Force Terrestre Belge à Bierset, 14h00.

Le briefing commence par un exposé météo donné en Anglais par un adjudant prévisionniste de la Force Aérienne. Des nuages épars sont signalés dont quelques-uns pourraient évoluer en cumulo-nimbus en fin de journée et pourraient provoquer l'un ou l'autre orage isolé. En gros, on devrait éviter la "drache nationale" pour le défilé et, mieux encore, le soleil devrait être de la partie malgré tout. Un second sous-officier, contrôleur aérien de la Force Aérienne, prend ensuite la parole et nous fait état de l'ensemble des NOTAM's (1) valables pour la Belgique.



Les quatre Alouette II prêtes pour le défilé du 21 juillet 1997 (photo © Pierre GILLARD).

Une fois l'exposé terminé vient le tour du leader, le 1LT Avi Venet, qui nous explique que nous volerons en formation de quatre "vics" (2) de trois hélicoptères chacun, soit au total neuf Agusta A109 et trois Alouette II. Deux Agusta et une Alouette de réserve compléteront le dispositif de même qu'une formation de trois Britten Norman BN-2A Islander. L'ordre de passage est défini : d'abord les Agusta, puis les Alouette à 600 pieds QNH (3) et, finalement, les Britten, ces derniers à 700 pieds QNH. L'indicatif de la formation est "Army Formation" et celle-ci suivra l'AWACS de l'OTAN si le timing est au point (le Boeing volant beaucoup plus haut, bien sûr). Derrière nous, à

600 pieds également, les trois Alouette III de la Marine devraient clôturer le défilé aérien. Chaque hélicoptère reçoit son indicatif "Army" suivi d'un chiffre, le leader étant, bien entendu, "Army Zero One". Pour ma part, j'accompagnerai l'Adjudant Chef Aviateur Postiaux pour qui ce sera le dernier défilé de la Fête Nationale car ce sympathique pilote prendra sa retraite en janvier prochain. L'Alouette A69 (surnommée "l'Alouette érotique" pour des raisons qui ne s'expliquent pas ...) nous est attribuée. Le second pilote sera le 1Sgt Avi Mazy. Chaque hélicoptère reçoit un code transpondeur individuel. L'ensemble des fréquences VHF que nous devons utiliser est répété de même que deux fréquences BAMS (4), une active et une de réserve, sont définies. Les procédures de sécurité sont rappelées une dernière fois et le timing développé : l'heure de décollage est fixée à 14h45 locales. Le briefing se termine par la traditionnelle synchronisation des montres.



Décollage au-dessus de la piste parallèle 23 de Bierset (photo © Pierre GILLARD).

Vers 14h30, les sifflements des turbines Allison des Agusta commencent à se faire entendre dans les alvéoles réparties sur la base de Bierset. « Les Agusta doivent démarrer plus tôt » m'explique mon pilote « car, au contraire de l'Alouette, les A109 doivent attendre deux minutes par moteur avant de décoller ». Un peu plus tard, donc, les quatre moteurs Astazou sont lancés et les rotors embrayés. En bon ordre, les hélicoptères se positionnent sur la piste parallèle de l'aérodrome suivant leur emplacement dans la formation. Pour notre part, nous sommes en queue de peloton, sur l'aile gauche, juste suivis par les deux Agusta et l'Alouette de réserve. Puis l'ordre du leader crépite dans les écouteurs : « Army Formation from Army Zero One, to all helicopters, lift off ... now ». Simultanément, les quinze hélicoptères se mettent en stationnaire à deux mètres du sol. L'ordre de décollage suit immédiatement et c'est le départ. Etant à la fin de la formation et grâce à l'excellente visibilité offerte par l'Alouette II, la vue est grandiose. Inévitablement, la Walkyrie de Wagner résonne dans ma tête en même temps que je me souviens de quelques images du film "Apocalypse Now".



L'Alouette II et l'Agusta A109, les deux modèles d'hélicoptères en service à la Force Terrestre, au-dessus de la campagne brabançonne (photo © Pierre GILLARD).

Beauvechain est laissé au Nord et nous rencontrons les Siai Marchetti du 1^{er} Wing de la Force Aérienne qui se rendent également au défilé au-dessus de la Place des Palais. Très vite, ils nous laissent sur place. Nous passons ensuite au-dessus de Wavre, du lion de Waterloo et nous arrivons au-dessus d'Enghien où nous prenons un virage vers la droite pour survoler Ninove. Notre point de ralliement avec les autres formations est fixé au-dessus d'Alost. Lorsque nous approchons de la petite ville flamande, nous sommes un petit peu en avance et le leader nous fait procéder un holding (5). Au loin, trois Sea King de la 40^{ème} Escadrille de Koksijde prennent les devants. Nous les suivons et derrière nous viennent se placer les trois Alouette III de la Marine dont l'apparition simultanée est tout à fait exceptionnelle car elle représente 100% des moyens aéronautiques de cette force ! Les trois "spares" (6) nous quittent à ce moment et rentrent directement à Bierset.

Nous approchons des faubourgs de Bruxelles et le spectacle devient féérique : alors que nous sommes établis à 600 pieds et à une vitesse sol de 60 nœuds (7), nous sommes survolés par les formations de Marchetti, de C-130, d'HS-748, de Merlin, de Falcon. Devant nous, au loin, on aperçoit les couleurs nationales provenant des fumigènes générées par les Alpha Jet et qui persistent quelque temps au-dessus du Parc Royal. Au même moment, à une altitude bien plus élevée, l'AWACS passe au-dessus de nos hélicoptères. Il est suivi par les "box" de F-16. Enfin, 100 pieds plus haut, les trois Britten, qui ont décollé quinze minutes après nous, nous dépassent.



Tandis que la formation de la Force Terrestre fait route depuis Bierset, celle de la Marine progresse de Koksijde vers Alost. (photo © Pierre GILLARD)



Formation des trois Alouette III de la Marine photographiée au point de rendez-vous à Alost; ces trois hélicoptères défilent pour la première fois ensemble dans le ciel Bruxellois en 1997 (photo © Pierre GILLARD).

Nous défilons face au Roi et aux représentants du gouvernement probablement la tête en l'air dans la tribune d'honneur installée sur la Place des Palais. Je dois dire que je n'ai pas le temps de regarder car j'essaye, tant bien que mal, de cadrer les deux Alouette de notre formation avec le Palais Royal. Difficile, car la formation est relativement serrée, on est à contre-jour et le 35mm n'a pas un angle d'ouverture suffisant que pour faire le plan que je souhaitais. Tant pis, on fait ce que l'on peut en essayant de se déjouer des reflets de la lumière dans la légère courbure de la porte en plexiglas de l'Alouette. Le moment est intense et inoubliable.



*Dans les faubourgs de Bruxelles,
notre formation est survolée par
les box de F-16
(photo © Pierre GILLARD).*

Une fois le passage terminé et après avoir survolé l'imposant Parlement Européen écrasant la désormais minuscule gare du Quartier Léopold esseulée, je vois derrière nous les trois Alouette III de nos amis de la Marine prendre un virage par la droite dans une formation impeccable. Ils rentrent à Koksijde ... et nous à Bierset. En chemin, alors que nous nous trouvons au Sud de Beauvechain, nous retombons sur les Marchetti qui sont maintenant en formation à douze appareils : impressionnant !

A l'approche de Liège, à notre gauche, un "CB" (8) commence à se faire menaçant mais, vu la direction du vent, il ne devrait pas nous gêner pour l'arrivée à Bierset. Dans mon casque Silec, j'entends l'AWACS qui s'exerce aux "touch and go" sur la piste liégeoise. Nous arrivons en base droite pour la piste parallèle 23 et le leader demande à la tour pour effectuer un passage bas. Nous volons maintenant en formation très serrée au point que j'ai du mal à cadrer l'Alouette II juste à côté de nous avec le 35mm ! « L'astuce », me dit le 1Sgt Mazy, « c'est que tu mettes ton rotor au niveau des patins de l'Alouette d'à côté. Avec l'Agusta, on ne nous a pas expliqué ce genre de choses, mais avec l'Alouette, nous avons pas mal d'expérience » continue-t-il. En effet, la formation des Agusta est bien plus large que la nôtre. De ma place, l'illusion est telle que je vois les deux disques rotor se chevaucher à certains moments !

Après un circuit à droite, nous arrivons en stationnaire au-dessus de la piste parallèle. Le leader donne l'autorisation au Alouette de quitter la formation. L'un après l'autre, nous taxions vers nos emplacements situés face aux bâtiments du 16^{ème} Bataillon. Nous maintenons l'alignement au-dessus de nos aires de poser. A la radio, nous entendons la pilote de l'Alouette de tête : « for the Alouettes, ninety degrees to the left ... now ». Les trois hélicoptères tournent simultanément sur place pour se présenter face aux familles, amis et autres pilotes ne volant pas ce jours-là. « Landing ... now », continue-t-on d'entendre à la radio et, une fois posés, nous désembrayons le rotor tous en même temps. Une fois ceux-ci arrêtés, il en va de même pour le moteur. L'Adjudant Chef Postiaux vient de vivre son dernier 21 juillet en tant pilote à l'Aviation Légère.

Mais la fête n'est pas terminée pour autant ! En effet, un superbe barbecue est en train de se préparer et le bar du bataillon fonctionne à plein rendement. Au moment où l'AWACS fait un passage à basse altitude au-dessus de nous, quelques gouttes de pluies commencent à tomber ... les météorologues de la Force Aérienne ne se sont pas trompés : on l'a notre "drache nationale" !

Juste avant le virage marquant le retour vers Koksijde, l'Alouette III "Papa-Bravo" de la Marine survole le "Caprice des Dieux", édifice central du nouveau Parlement Européen (dont le surnom a été attribué du fait de sa forme ... bien entendu !) (photo © Pierre GILLARD).





La prolongation de l'axe nous oblige à passer au-dessus du Parlement Européen. Devant l'important bâtiment, la petite gare du Quartier Léopold (photo © Pierre GILLARD).

- (1) NOTAM signifie "Notice to Airmen" et est un avis signifiant des conditions temporaires pouvant, dans certains cas, être une menace sur la sécurité. Exemple de NOTAM's : date et lieux de manifestations aériennes, interdiction de survol du Grand Prix de Francorchamps, etc.
- (2) Vic est une formation en "V" avec le numéro 1 en tête, le numéro 2 à l'aile gauche et le numéro 3 à l'aile droite.
- (3) QNH est la pression atmosphérique d'un lieu donné ramené au niveau de la mer au contraire du QFE. Un altimètre calé sur le QFE d'un aérodrome indiquera "0" tandis que le même altimètre calé sur le QNH donnera l'élévation de l'aérodrome par rapport au niveau moyen de la mer (MSL pour Mean Sea Level)
- (4) Le BAMS est la radio HF standard de la Force Terrestre Belge.
- (5) Holding signifie une procédure d'attente ; en vol, il s'agira d'effectuer un cercle à altitude constante.
- (6) "Spare" veut dire réserve ou recharge.
- (7) 60 nœuds valent environ 110 km/h.
- (8) CB est l'acronyme désignant un cumulo-nimbus, le plus dangereux de tous les nuages.

L'auteur tient à remercier le 1LV Pierre LEJEUNE et le 1LV Walter VAN GOOL, tout du Flight Marine, le Capitaine BERGER de ZS1-IRP, l'Adjudant Chef Avi POSTIAUX, l'Adjudant Chef Avi Fernand DAVIN de même que le Premier Sergent Avi MAZY du 16^{ème} BnHLn LtAvn ainsi que tout le personnel du Flight Marine et du 16^{ème} BnHLn LtAvn qui a participé à la réalisation de ce reportage pour leur aimable collaboration aux journées mémorables des 21 juillet 1997 et 1998.

Pierre GILLARD,
09-09-97 et 15-04-00.