

Journée d'étude Green Spring 2001

Traditionnellement notre journée d'étude Green Spring se déroule, comme son nom l'indique, au printemps ; ce fut encore le cas cette année, le samedi 17 mars.

La cuvée 2000, auprès du 4^{ème} Bataillon de Génie à Amay, fut un réel succès et a fait école. En effet, suite à l'accueil sans réserve de ce Bataillon pour notre Journée d'Etude Green Spring de 2000, ce furent, à la fois, le Régiment Territorial des Cyclistes Frontière Province de LIEGE et le Cercle des Sous-Officiers de Réserve de LIEGE qui se tournèrent vers cette unité pour appuyer (et partiellement organiser) certaines de leurs activités.

Poursuivant l'innovation, commencée avec journée du 24 mars 2000, nous prenons maintenant l'habitude nous adresser à une unité de la région liégeoise pour l'appui de notre journée Green Spring ; nous nous sommes, cette année, tournés vers le Groupement d'Aviation Légère à Bierset¹.



C'est lors de notre exercice annuel White Autumn du mois d'octobre 2000 que l'idée a germé auprès de notre S3, le Capitaine Lambert L'HOEST. Pour cette activité, nous avons obtenu l'appui de deux hélicoptères antichar du Groupement d'Aviation Légère de Bierset. Le Chef de Corps et le S3 de cette unité sont très ouverts à la Réserve ; aussi nous leur avons demandé si nous pouvions compter sur leur appui pour organiser notre journée d'étude Green Spring 2001.

L'offre du Chef de Corps et de son S3 a largement dépassé nos attentes, car ils proposaient, non seulement l'accès à leurs installations, mais en plus d'organiser entièrement les activités de la journée en les centrant à la fois sur la théorie et la pratique, la démonstration statique et dynamique.

¹ Le Cdt DI DUCA nous signale que, concomitamment à notre journée d'information, la revue « RAIDS » n° 178 de mars 2001 présente sur six pages le Gpt Lt Avn de Bierset que nous avons choisi de découvrir cette année...

C'est ainsi que près de cinquante Officiers et Sous-Officiers de Réserve se sont retrouvés dès 8 heures 30 à la Base de Bierset, le samedi 17 mars 2001.

Après un « accueil café » très réconfortant, car la journée s'annonçait très fraîche, le S3 du Groupement – le Commandant Aviateur NOLEVEAUX a exposé l'organisation, les missions et le devenir de l'Aviation Légère au sein de la Force Terrestre. A l'issue de ce briefing les participants ont eu l'occasion de poser leurs questions, le nombre de celles-ci démontraient tout l'intérêt qu'ils portaient à l'exposé.

Après cette première activité, les participants ont été divisés en quatre groupes pour se rendre aux quatre ateliers d'information prévus.



Le premier atelier avait trait à la 255^{ème} Compagnie de Maintenance et Dépôt de l'Aviation Légère qui assure tout le soutien logistique des « machines » (le terme « machine » comprend à la fois les hélicoptères et les avions de reconnaissance). Cette unité prend en charge tous les niveaux logistiques jusqu'au niveau C5. C'est elle qui entretient, vérifie, teste et révisé tous les aéronefs des trois bataillons qui composent le Groupement d'Aviation Légère ; sans oublier les « machines » de l'Ecole Lt Avn de Brasschaat.

Le deuxième atelier proposait d'approcher techniquement le simulateur de vol et de participer à un test en cabine de simulation. Les participants ont effectué un vol dans la cabine d'un Agusta A109 au-dessus du canal Albert et même d'effectuer un atterrissage sur le pont du porte-avions français « Charles de Gaulle » encre en rade de la darse Nord de l'île Monsin!!!! Il faut savoir que le vol en simulateur est complètement dirigé et assisté par un ordinateur imposant, qui permet d'introduire tous les paramètres de vol, tels que les conditions atmosphériques des plus anodines au plus difficilement gérables, des situations de vol en formation ou encore la présence d'ennemis potentiels voire des pannes techniques. La cabine reproduit exactement les mouvements et inclinaisons de l'hélicoptère ainsi que l'ambiance sonore... On s'y est cru !

Le troisième atelier était organisé par 16^{ème} Bataillon d'hélicoptère antichar. Il nous a été possible d'approcher de très près les Agusta et de poser toutes les questions possibles sur le matériel.

Enfin, le dernier atelier accueillait les participants au 18^{ème} Bataillon d'hélicoptère de liaison au sein duquel se trouvent regroupés les hélicoptère Alouette et les avions de reconnaissance Norman – Britten.

A midi, le self-service de la base de Bierset nous a gratifié d'un excellent repas.

L'après-midi était réservée à deux activités, très attendues, d'une part l'apprentissage du « marshalling » et d'autre part un vol – récompense suprême – en Alouette.



Le « marshalling » consiste en une série de signaux manuels ou lumineux qui servent à communiquer des ordres d'évolution entre un homme au sol et le pilote d'un hélicoptère.

En fin de journée vers 16 heures 30, le Commandant Aviateur NOLEVEAUX nous a exposé ce que sera le « Bierset Happening 2001 » des 2 et 3 juin. On y retrouvera une bonne cinquantaine d'hélicoptères de quelques trente nations pour des démonstrations statiques et dynamiques ainsi que beaucoup d'autres shows des plus intéressants.

Voilà assurément une excellente journée qui restera gravée dans la mémoire collective du Cercle.

**En marge de notre visite au Groupement d'Aviation Légère à
Bierset le 17 mars 2001...**

Quelques spécifications techniques ...

LE MATERIEL

L'hélicoptère A109BA – AGUSTA :

Moteur : 2 turbines Allison 250 C20-R1 développant chacune 450 CV Max.

Vitesse de croisière : 230 km/Hr.

Poids à vide de la version observation : 1.944 Kg.

Poids à vide de la version antichar : 2.124 Kg.

Poids Max au décollage : 2850 Kg.

Autonomie tactique de la version observation : 2 Hr 30 Min.

Autonomie tactique de la version antichar : 1 Hr 50 Min.

Equipage : un commandant de bord, un copilote tireur/observateur.

Passagers : Max 4.

L'armement antichar :

Système d'observation et de tir jour/nuit HELITOW 2 (équipé d'une caméra thermique infra-rouge).

Nombre de missiles : 8 Max du type TOW2A (filoguidé à double charge creuse).

Portée : 3.750 m.

L'hélicoptère Alouette II :

Moteur ASTAZOU turbo compressé (Max 530 CV).

Vitesse de croisière : 150 Km/Hr.

Poids à vide : 1.000 Kg.

Poids Max au décollage : 1.650 Kg.

Autonomie : 3 Hr 30 Min.

Equipage : 1 pilote.

Passagers : 4 Max .

Il existe aussi une version évacuation médicale.

L'avion Britten Norman – Islander :

Moteur : 2 x LYCOMING.

Vitesse de croisière : 250 Km/Hr.

Poids à vide : 2.000 Kg.

Poids Max au décollage : 3.150 Kg.

Autonomie : 5 Hr 30 Min

Equipage : 2 pilotes

Passages : 8 Max

Il existe 3 versions : la version de base (Tpt/Obn), la version MedEvac et la version observation technique (comme l'avion observateur de la pollution de la Mer du Nord).

LES MISSIONS

Le Bataillon d'hélicoptères de Liaison (16 Bn HLn)

Commandement et liaison

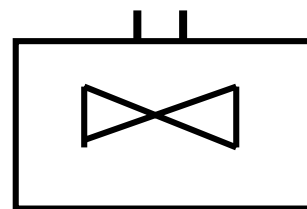
- Aide au commandement
- Vols de liaison
- Contrôle et régulation du trafic routier
- Aide aux transmissions

Missions de transport

- Evacuation sanitaire de blessés
- Transport de matériel critique

Missions de reconnaissance et de renseignement

- Reconnaissance à vue d'itinéraires, de positions, d'obstacles, de zones de cantonnements ...
- Appui de missions à l'étranger



Les Bataillons d'hélicoptères antichar (17 et 18 Bn HATk)

La missions principale du Bn HATk consiste à arrêter ou à freiner des formations de blindés ennemies en les détruisant ou en les neutralisant. Il peut également être utilisé pour d'autres missions appelées secondaires, à savoir, la protection d'un flanc contre une formation ennemie, l'exécution d'opérations conjointes ainsi que la coordination et l'ajustage des feux indirects.

