

Historique de l'Aviation Légère

Historique réalisé par Olivier GILSON, Lieutenant Aviateur.

La genèse : les Escadrilles Air OP de la RAF

"The Royal Air Force said it was impossible.
But the Air OP proved them wrong !"
(Major Andrew Lyell. DFC)

Lors de la 2ème guerre mondiale, malgré une grande réticence de la part du Commandement de la Royal Air Force, naquit au sein de celle-ci une escadrille de réglage de tirs d'artillerie. Cette nouvelle unité, le 651 Air OP (Observation Post) Squadron, fut équipée de l'avion américain « Taylorcraft sport-plane aircraft », construit sous licence en Angleterre sous la marque Auster.



Le but unique de cette nouvelle unité était de mettre en l'air derrière le front, en deans des délais très courts, un pilote-observateur d'artillerie averti, au courant de la situation tactique, des besoins des troupes au sol, et capable de diriger le feu de l'artillerie à bon escient. Grâce à la hauteur au-dessus du sol et à la liberté de mouvement de l'avion, il était possible d'observer les portions de terrain invisibles depuis le sol, pour ensuite diriger un tir de batterie d'artillerie avec les corrections nécessaires sur des objectifs ennemis.

Cette Escadrille avait la particularité d'être une unité gérée par la RAF, mais sous commandement opérationnel de l'Artillerie. Les avions d'observation Auster et le personnel au sol faisaient partie de la RAF ; par contre, les pilotes étaient des Officiers issus de l'Artillerie comme observateur avancé.

Lors de la campagne d'Afrique du nord en 1941-42, le 651 Air OP Squadron prouva amplement l'efficacité du concept d'unités aériennes d'observation d'artillerie. Dès lors, la Royal Air Force donna son feu vert pour la création de 15 unités Air OP supplémentaires, numérotées de 652 à 666 et toutes équipées d'avions Auster. On trouvait parmi ces unités, un squadron polonais (le 663) et trois squadrons canadiens (664-666). Durant la guerre, un pilote belge viendra rejoindre les rangs du 658 squadrons Air OP de la RAF: le squadron leader Marcel Tyou.



Squadron Leader Marcel Tyou

Les unités Air OP furent employées sur tous les théâtres d'opérations, de Normandie jusqu'en Malaisie en passant par l'Afrique. Ils servirent à augmenter de manière redoutable l'efficacité des salves d'artillerie. Ces escadrilles se déplaçaient avec la ligne de front, obligeant les avions à se poser en campagne. Les Auster étaient également utilisés par les Officiers supérieurs des Armées du front qui se déplaçaient d'état-major de campagne en état-major de campagne. Chacun de ceux-ci avait son propre ALG (airfield landing ground) installé à proximité dans un champ où les Auster venaient se poser.

Pendant l'avancée alliée en Europe, ces petites unités aériennes se sont montrées redoutablement efficaces par la précision du réglage des tirs d'Artillerie et par les services rendus sur la ligne de front.

Le tout premier avion allié qui se posa sur l'aérodrome d'Evere en septembre 44, était un Auster du 658 Air OP Squadron.



Capitaine Terry Wykes et le Capitaine Tony Knight photographés devant leur avion par les officiers belges qui viennent de les accueillir après leur atterrissage sur l'aérodrome d'Evere.

A la fin de la guerre nonante pilotes Air OP avaient reçu la Distinguished Flying Cross, la

très convoitée distinction réservée aux aviateurs !

La création des Escadrilles Air OP belges (1947-1954)

Après la deuxième guerre mondiale, le gouvernement belge décide de réorganiser l'Armée selon le modèle britannique. L'Armée belge sera désormais composée de trois forces indépendantes (Terrestre, Aérienne et Navale).

C'est ainsi qu'en octobre 1946:

l'Aviation Militaire, issue de la Section belge de la RAF, devient une force autonome, dont l'organisation va s'inspirer du modèle de la RAF. Et le 1er juin 1947, l'Etat-Major confie au Colonel Aviateur Van der Stock , héros de guerre, la mission de mettre sur pied la toute première Escadrille AIR OP belge. L'endroit choisi pour l'implantation de cette nouvelle unité est la plaine de Brasschaat.



Le Colonel Avi Van der Stock

Vue aérienne des installations prévues pour accueillir la première unité Air OP en 1947

Elle s'appellera 369^{ème} Escadrille Air OP (Air Observation Post). A l'instar des escadrilles Air OP britanniques, la 369^{ème} Esc sera dotée de 22 avions légers non armés de type Auster AOP Mk VI, qui seront pilotés dans un premier temps par des pilotes issus de l'Aviation Militaire en attendant de recevoir à Brasschaat ses premiers Officiers pilotes-observateurs issus de l'Artillerie.



On voit encore les assises bétonnées du camp de prisonniers allemands, installé sur la plaine de Brasschaat par les Américains pendant la 2ème guerre mondiale.

14 février 1948:

La 369^{ème} Escadrille Air OP réceptionne son premier avion: un de Haviland DH Tiger Moth. L'Escadrille sera équipée de deux avions de ce type afin que les pilotes de l'unité

puissent garder leur qualification au vol acrobatique.



Février 1948: Huit mois après sa création, la 369^{ème} Escadrille Air OP change de dénomination et devient la 15^{ème} Escadrille Air OP.

15 janvier 1949: L'appellation Aviation Militaire disparaît et est remplacée officiellement par Force Aérienne.

27 avril 1949: Le premier avion Auster AOP Mk VI se pose sur la plaine de Brasschaat.



Au total, la 15^{ème} Escadrille Air OP recevra 22 appareils de ce type (A-1 à A-22). Le Auster était employé lors de la seconde guerre mondiale dans les Escadrilles Air OP britanniques.



26 juin 1949:

Sur l'aérodrome de Brasschaat, les trois premiers officiers artilleurs (les Capitaines Lejeune, Goidts et Verbruggen) reçoivent solennellement du chef d'Etat-Major de la Force aérienne, le Lieutenant Général Aviateur D.F.C Leboutte, les ailes de pilote-observateur Air OP. Ils furent les premiers à porter les nouvelles ailes Air OP, qui seront plus tard adoptées par l'Aviation Légère de la Force Terrestre et ensuite par le Wing Heli.



***Les ailes brodées encadrent deux canons croisés
enserrés dans la lettre O (pour Observation),
le tout surmonté de la couronne royale.***

A partir de cette date, le nombre des Officiers issus des différentes armes de la Force Terrestre, brevetés par la 15^{ème} Escadrille augmenta régulièrement (au total 33 brevets de pilotes Air OP seront attribués jusqu'au moment du passage des Air OP à la Force Terrestre).

01 septembre 1949:

Une cérémonie est organisée sur la base de Florennes, au cours de laquelle le chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le Général Aviateur Leboutte, remet officiellement à huit nouvelles escadrilles de la Force Aérienne, huit fanions portant les emblèmes des glorieuses escadrilles de 14-18 et 40-45 («Le Chardon », « La Comète », « Le Dragon », « **L'Abeille** », « Le Sioux Bleu », « Le Sioux Rouge », « Ambiorix » et le « Goedendag »).



Le Major Aviateur Van Der Stock, CO de la 15ème Escadrille Air OP de Brasschaat, reçoit le fanion portant l'insigne de « L'Abeille » (de la 6ème Escadrille d'observation de la première guerre mondiale) des mains du Général Bergé (ancien pilote de la 6ème escadrille).

Décembre 1949:

Le Major Aviateur Oger, ancien pilote de la section Belge au sein de la Royal Air Force, devient le nouveau chef de Corps de la 15ème Escadrille Air OP de Brasschaat.



Le Major Aviateur Oger vola sur Spitfire au sein de la 349ème Escadrille de chasse pendant la 2ème guerre mondiale. Il participa à 62 sorties opérationnelles, totalisant dans son log book 103 heures de vols en mission de guerre.

Juin 1951:

Jusqu'en 1953, deux Auster AOP MkVI détachés sur l'aérodrome de Wahn (actuellement l'aérodrome de Koln-Bonn) sont mis en renfort du 1er Corps d'Armée stationné en Allemagne occupée.



Auster Mk VI

16 juillet 1952:

Livraison à Brasschaat du premier avion d'observation biplace américain Piper Cub L-18C. Ce type d'avion va remplacer l'Auster dans les unités Air OP. Au total 157 appareils seront livrés (OL-L01 à OL-157) dans le cadre du programme MDAP (Mutual Defence Aid Program). La générosité américaine permet en 1957 la cession de 16 avions (L-88 à L-103) à l'armée danoise et de 9 autres (L-104 à L-112) à l'armée néerlandaise. Six L-18C, rachetés au Gouvernement américain, furent transférés au Congo belge pour l'Aviation militaire de la Force Publique.



Piper encore peint en jaune vif

20 Nov 1952:

Deux avions monoplans Chipmunk sont livrés à Brasschaat (15^{ème} escadrille). Ces appareils de voltige sont destinés aux pilotes Force Aérienne de l'unité pour le maintien de leur qualification au vol acrobatique. Ils remplacent les deux biplans Tiger Moth.



15 septembre 1953 :

Une deuxième Escadrille Air OP est créée. La 16^{ème} Escadrille Air OP s'installe en Allemagne occupée, à Butzweilerhof au nord de Cologne. L'Escadrille est dotée d'Auster et de Piper Cub L18C. Le Capitaine-Commandant Baudot en prend le commandement.



Le Capitaine-Commandant Baudot

Aviation légère de la Force terrestre (1954-2004)

15 avril 1954:

Les deux Escadrilles Air OP, la 15^{ème} à Brasschaat et la 16^{ème} à Cologne-Bützweilerhof, passent sous commandement de la Force Terrestre et deviennent ESCADRILLES D'AVIATION LEGERE (en abrégé « LtAvn » pour Light Aviation). La LtAvn est rattachée à l'Artillerie. L'instruction des ses pilotes débute à l'école de pilotage élémentaire de la Force Aérienne à Schaffen, sur avion d'entraînement SV-4 et se termine à Braschaat (Force Terrestre) sur Piper L-18C.

01 septembre 1954:

Création à Brasschaat de la 255^{ème} Compagnie d'Ordonnance (Aviation Légère). Sa mission initiale est l'entretien et la réparation des avions Piper-Cub. Sa devise « Semper Melior » (Toujours meilleur).



L'insigne de la 255 porte en son centre une roue dentée à fond carmin et deux foudres d'or (composantes de l'emblème du Corps de la Logistique) surmontés d'une couronne royale belge et traversée par la silhouette d'un hélicoptère « Alouette II ». Un listel d'or porte la devise de l'unité.

21 octobre 1955:

Les Auster AOP MK6 en dotation à la 15^{ème} et à la 16^{ème} Esc Lt Avn sont définitivement retirés du service.



L'Auster A11 est exposé au Musée de l'Air au sein de la section Aviation Légère

01 février 1956:

La 255^{ème} Compagnie d'Ordonnance est transférée à Cologne-Bützweilerhof où elle est rattachée au 20^{ème} Bataillon d'Ordonnance.

19 juin 1956:

Création d'une nouvelle escadrille d'Aviation Légère : la 17^{ème} Escadrille Lt Avn basée à Werl en Westphalie. Elle est rattachée à la 1^{ère} Division d'Infanterie. Le Major Boury devient le premier patron de cette nouvelle unité.



Premier insigne de la 17esc Lt Avn qui était à l'origine l'insigne que la Force Aérienne avait donnée aux Air OP avant leur transfert à la Force Terrestre

Le Major Boury

3 juillet 1956:

La quatrième et dernière unité volante de l'Aviation Légère voit le jour. La 18^{ème} Escadrille Lt Avn s'installe à Merzbrück (région de Aachen) et est affectée au 1^{er} Corps d'Armée. Le Capitaine Herelixka en prend le commandement.



Un Piper de la 18^{ème} avec la mascotte de l'époque : un lama



Premier insigne de la 18^{ème} Escadrille. On voit l'Abeille représentée humoristiquement avec une longue vue faisant référence à la mission première de l'Escadrille : l'observation et le réglage de tirs d'Artillerie.

12 décembre 1956:

A l'occasion des fastes de l'Aviation légère, chaque escadrille se voit attribuer un fanion.

Juin 1957:

Les couleurs et attributs distinctifs propres à l'Aviation légère de la Force Terrestre sont adoptés : béret de couleur bleu outremer (bleu foncé). Insigne de béret : une abeille (insigne de la glorieuse 6^{ème} Escadrille) sur la lettre A (le monogramme du Roi Albert, qui créa la 6^{ème} Escadrille) surmontée de la couronne royale. Tandis que la devise de l'unité de tradition « Ad Fata Trahunt » est remplacée par « Semper Labora » (toujours au travail).



On porte sur la manche le badge de la grande unité à laquelle l'escadrille est affectée. Les pilotes portent au-dessus de la poche gauche de la vareuse et de la veste les ailes de pilotes identiques à

celles reçues par les premiers Air OP.

10 février 1959:

Le Colonel Bruart devient le premier chef de la Section Lt Avn de la Direction de l'Artillerie. Cette nouvelle fonction est créée au sein de l'Etat-major de la Force Terrestre situé à Bruxelles.



Le Major Bruart

26 octobre 1959:

Les trois premiers hélicoptères (A-01, A-02 et A-03) Sud Aviation Alouette II à turbine Turboméca Artouste II B, venant de France, se posent sur l'hélistrip militaire de la plaine des manœuvres à Etterbeek (Pilotes : Baudot, Dezaeger et un pilote de l'usine Sud Aviation). Après les présentations aux autorités, les Alouette II s'envolent vers Butzweilerhof : les trois nouveaux hélicoptères sont affectés à la 16^{ème} escadrille. Au total 39 Alouette du type Artouste équiperont les quatre escadrilles de l'Aviation Légère et remplaceront progressivement les Piper-Cub L-18C.



Alouette II à turbine Artouste immatriculée A3

De mai 1960 à juillet 1962:

Premières missions de l'Aviation légère en Afrique. Hélicoptères, avions, pilotes et mécaniciens sont envoyés, au Congo, ensuite au Ruanda-Urundi (actuel Rwanda et Burundi), pour des missions de liaison et de maintien de l'ordre auprès des forces métropolitaines et des forces belges envoyées sur place. Au moment des élections au Ruanda-Urundi, ces moyens atteignent leur maximum: sept Alouette II et six Piper L-18C. Le premier détachement resta là 6 mois; puis la relève se fit tous les trois mois. Durant ces deux années 6800 heures de vol ont été effectuées. On enregistre la perte accidentelle de deux hélicoptères (A1 et A2).



07 octobre 1960:

L'Aviation Légère commande 12 Dornier Do 27J2, avion monomoteur de liaison à décollage et atterrissage courts (ADAC). Les trois premiers appareils arrivent, de l'usine Dornier, à Brasschaat le 7 octobre (Pilotes: De Permentier, Jeanette et Arnhem). Le premier Do 27 de la 16^{ème} se pose à Butzweilerhof le 13 octobre.



Refueling d'un Do 27 à Brasschaat



***Tableau de bord du Do 27 qui
Introduisit le vol IFR à la Lt Avn***

Janvier 1963:

Les stages de qualification sur hélicoptère des pilotes Lt Avn à l'ESALAT de Dax prennent fin avec le lancement de la première session de conversion sur Alouette II organisée par la 15^{ème} Esc à Brasschaat pour deux pilotes (Major Dumoulin et Lieutenant de Biolley). L'instruction au sol et en vol est donnée par nos moniteurs formés en France.

1964:

Après avoir été, dès leur livraison en 1960, répartis à raison de deux avions dans chacune des trois escadrilles des Forces belges en Allemagne, les Dornier Do 27 sont regroupés à la 16^{ème} Esc qui mettra en œuvre ces 6 avions. Les 6 autres appareils sont basés à Brasschaat.



Avril 1964:

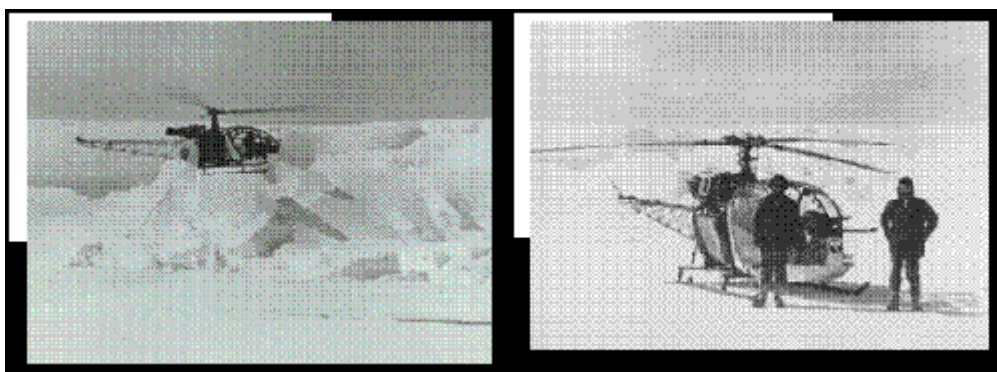
La 15^{ème} Escadrille change de dénomination et devient l'Escadrille Ecole d'Aviation

Légère.

La 16^{ème} Escadrille est affectée au 1er Corps d'Armée; la 17^{ème} et la 18^{ème} sont mises en appui respectivement de la 16^{ème} Division blindée et de la 1^{ère} Division d'infanterie.

Octobre 1964:

L'Aviation Légère participe pour la première fois aux expéditions belgo-néerlandaise en Antarctique au cours de la campagne d'été austral 1964-1965. Un hélicoptère Alouette II Artouste (A-36) (Pilote de Biolley; mécaniciens Beyens et Doolaeghe) sont engagés dans cette campagne. L'appui fourni par l'Aviation Légère en Antarctique se poursuivra jusqu'en 1970 avec des moyens et des effectifs variables.



1967:

L'Aviation Légère complète sa flotte d'hélicoptères, pour remplacer les avions Piper Cub L-18C; elle passe une deuxième commande de 42 Alouette II (A-40 à A-81) à turbine Astazou (version plus performante). La gendarmerie s'équipe également de 6 Alouette II Astazou (A-90 à A-95). Au total avec 87 Alouette II, la Belgique, se classe au rang de troisième utilisateur mondial de ce type d'appareil après la France et l'Allemagne.



1968:

La Force terrestre lance un projet de programme dit « Hélicoptère de manœuvre » pour l'acquisition d'hélicoptères de transport tactique. La Section Aviation Légère de l'Etat-Major constitue une équipe d'étude et d'évaluation des appareils apte à remplir cette mission. Le budget est inscrit au programme des années 1971-1973.

La Gendarmerie souhaite se joindre à ce programme. Elle exprime un besoin minimum de 3 appareils du type que choisirait la Force terrestre. Comme pour les Alouette II, elle en confierait le pilotage et la maintenance à l'Aviation Légère.

L'étude conduit à recommander l'acquisition de l'hélicoptère de manœuvre français Sud Aviation SA-330 Puma. L'escadrille d'hélicoptères de manœuvre (en principe la 18^{ème} Escadrille Lt Avn) serait dotée de 25 à 30 de ces appareils.

31 mars 1970:

Le Piper Cub L-18C est retiré du service après 18 ans de mise en œuvre par la Force Terrestre. A partir de cette date, les voilures tournantes forment l'épine dorsale des escadrilles.



1971:

Le budget prévu pour le programme d'hélicoptères de manœuvre est attribué à un autre programme majeur de la Force terrestre et l'achat des hélicoptères retardé d'un à deux ans. La Gendarmerie, dont le budget est disponible, décide de passer néanmoins commande de ses 3 Puma, anticipant l'achat ultérieur de ce type d'appareil par la Force terrestre.

1972:

L'Etat-Major de la Force Terrestre crée la Direction de l'Aviation Légère qui était jusqu'à cette date une Section subordonnée de la Direction de l'Artillerie.

De 1972 à 1979:

L'Aviation Légère de la Force terrestre est présente dans les grands meetings aériens nationaux et internationaux avec la patrouille des « Blue Bees » présentant en formation un ballet aérien à quatre, six ou neuf hélicoptères Alouette II. Vu la valeur représentative de l'équipe, la Défense Nationale élève en 1974 les Blue Bees au rang de « Patrouille nationale » dont les participants sont autorisés à porter sur l'uniforme et l'équipement de vol l'insigne tricolore d'« International militaire ».



01 mars 1973:

L'Escadrille Ecole de l'Aviation Légère prend rang parmi les écoles d'Armes de la Force Terrestre : elle devient Ecole de l'Aviation Légère.

3 juillet 1973:

Livraison du premier hélicoptère SA-330 Puma (G-01) commandé par la Gendarmerie (Equipage: pilotes Dumoulin et Legros; mécaniciens de bord Van de Velde et Neiryndck). Les deux autres Puma (G-02 et G-03) seront livrés respectivement en octobre 1973 et en juillet 1974. Basés à Brasschaat, ils sont pilotés par les équipages de l'Aviation Légère.

Le budget pour le programme des Hélicoptères de manœuvre de l'Aviation Légère ne sera plus reprogrammé. La Gendarmerie devra, par conséquent, mettre elle-même en place l'infrastructure logistique et de maintenance de ses trois SA 330 opérant à partir de l'aérodrome de Brasschaat.



Inauguration du hangar de maintenance des Puma à Brasschaat



Le G-01 au-dessus du port d'Anvers

22 mai 1976:

Le premier d'une commande de 12 avions bimoteurs IFR, Britten Norman Islander BN2A-21 est livré à l'Aviation Légère pour remplacer les Dornier DO-27 (Equipage: Dumoulin et Dooms).



Allocution du Lieutenant Colonel Dumoulin, Directeur a.i. de la Lt Avn, lors de la réception des 3 premiers avions Islander le 18 juin 1976.

Mars 1977:

Après 17 années de mise en œuvre, les Dornier DO-27 sont retirés du service.



Mai-juin 78:

Lors des troubles au Zaïre, dans la région du Shaba, l'Aviation Légère envoie un détachement (une Alouette II, pilotes et mécaniciens) afin d'appuyer les troupes belges dépêchées sur place. L'hélicoptère est acheminé par avion cargo américain C-141.



9 janvier 1979:

Après 25 ans d'existence au sein de la Force Terrestre, l'Aviation Légère devient une Arme indépendante (au même titre que l'Infanterie, les Troupes Blindées,...).

17 mai 1979:

Concrétisant l'existence de la nouvelle Arme, Sa Majesté le Roi Baudouin remet l'Etendard de l'Aviation Légère (portant les citations de la 6ème Escadrille: Yser 1917, Flandres 1918, Anvers et Liège-Namur) au Colonel Aviateur De Permentier sur l'esplanade du Cinquantenaire à Bruxelles.



Sa Majesté le Roi Baudouin confie l'Etendard de l'Aviation Légère au Directeur Lt Avn, le Colonel De Permentier



Les citations de la 6è escadrille gagnées pendant première guerre mondiale sont inscrites en lettres d'or sur nouvel étendard de l'Aviation Légère

La remise de ce nouvel Etendard est suivie par un défilé aérien de 54 appareils de l'Aviation Légère. Venaient en tête, 6 Alouette II des Blue Bees tirant dans le ciel des fumées aux couleurs nationales, suivies de 36 Alouette II, de 3 Puma, et de 9 Britten Norman. C'est à l'École d'Aviation Légère de Brasschaat qu'est confiée la garde du nouvel Etendard.



A Brasschaat, impressionnant rassemblement de 42 hélicoptères Alouette II prêts pour l'envol vers l'esplanade du Cinquantenaire.

Août 1980:

La Force terrestre veut se doter de moyen antichar de longue portée (4000m) héliportés. Le Ministre de la Défense a donné son accord de principe en vue de remplacer une première tranche des Alouette II par des hélicoptères à capacité antichars. L'inscription budgétaire est de 5 milliards de Francs belges (valeur 1979).

13 décembre 1983:

Par Arrêté Royal, les pilotes brevetés du personnel navigant de la Force Terrestre sont autorisés à mentionner la qualification « Aviateur » après l'énoncé du grade.

19 décembre 1988:

Signature du contrat d'achat de 46 exemplaires de l'hélicoptère bimoteur Agusta A109 dans le cadre du projet Aéromobilité II qui prévoit le remplacement des Alouette II Artouste par des hélicoptères dotés d'une capacité antichar.

13 janvier 1992:

Livraison du premier des Agusta A109 BA à l'École d'Aviation Légère à Brasschaat. En plus de l'École, ces nouveaux appareils sont destinés aux 17^{ème} et 18^{ème} Esc qui deviendront des Bataillons d'hélicoptères antichars. A mesure des livraisons des nouveaux hélicoptères, les Alouette II ARTOUSTE sont déclassées après 32 ans de service. Les Alouette ASTAZOU sont regroupées à l'École à Brasschaat pour la formation des pilotes, et à la 16^{ème} Escadrille qui deviendra un Bataillon de Liaison.



Décembre 92:

Un détachement de la 16^{ème} Esc participe à la mission humanitaire Restore Hope, sous l'égide du 1^{er} Bataillon Parachutistes, à Kismayo en Somalie. Le détachement fort de 20 personnes et de 2 à 5 Alouette II, fera des missions de liaison, d'appui feu rapproché et d'évacuations médicales. En avril 94, la 17^{ème} Esc continuera la mission pour une période de quatre mois sous l'égide des Nations Unies (UNOSOM). Suivie par la 18^{ème} Esc qui prendra le relais pour également une période de quatre mois. Les A-109 BA qui sont en cours de livraison ne seront pas envoyés.



19 mai 1993:

Création du Groupement d'Aviation Légère comprenant un Etat-Major et services, deux Bataillons d'hélicoptères antichars (Bn HATk), un Bataillon de liaison (Bn Ln) et une Compagnie Logistique de Maintenance (la 255 Cie). Les Escadrilles changent donc

d'appellation et deviennent des Bataillons. Le 16^{ème} Bn HLn est équipé de 15 Alouette II et de 4 avions Islander BN2A-21. Les 17^{ème} et 18^{ème} Bn HATk sont équipés chacun de 23 A-109BA.



Le geai du 16^{ème}



Le griffon du 17^{ème}



Le soldat grec du 18^{ème}



255 Cie Maint

Septembre 1993:

La 255^{ème} Compagnie de Maintenance Lt Avn est opérationnelle à Bierset.

Octobre 1993:

La Gendarmerie décide de constituer son propre Flight d'appui aérien et quitte le giron de l'Aviation Légère à Brasschaat pour s'installer à Melsbroek avec les 3 SA330 Puma et 3 Alouette II.

Du 29 novembre 93 au 25 mars 1994:

Un détachement de 3 Alouette II est mis en œuvre au Rwanda dans le cadre de l'opération UNAMIR sous la bannière des Nations Unies. 400 heures de vols seront effectuées pour des missions de liaisons et d'évacuations de ressortissants belges.



30 juin 1994:

Le 17^{ème} Bataillon d'Hélicoptère Antichars quitte définitivement Werl et prend ses quartiers à Bierset.

15 septembre 1995:

L'existence du Groupement d'Aviation Légère est officialisée sur la base de Bierset par le chef d'Etat-Major de la Force Terrestre, le Lieutenant Général Berhin.

L'Etendard qui était confié à l'Ecole de l'Aviation légère à Brasschaat depuis 1979, est désormais confié au commandant du Groupement d'Aviation Légère, le Colonel Aviateur Van Raemdonck.



24 septembre 1995:

Le 18^{ème} Bataillon d'Hélicoptère Antichars quitte sa base de Merzbrück pour participer à une manœuvre OTAN au Danemark, d'où il rejoindra directement son nouveau cantonnement de Bierset.



Les A-109 du 18ème Bataillon alignés sur la base de Merzbrück, prêts pour le départ.

15 janvier 1996:

La 16^{ème} Escadrille, devenue 16^{ème} Bataillon de Liaison, quitte définitivement Bützweilerhof et inaugure ses nouvelles installations à Bierset.

Du 3 au 18 septembre 1998:

Quatre A-109 BA du 17^{ème} Bataillon HATk participent en Bosnie à l'opération GLABOS sous l'égide de l'OTAN (SFOR)



Juin 99 à juin 2000:

Quatre A-109 BA opèrent au Kosovo sous l'égide de l'OTAN, au sein de la force multinationale de la KFOR. Un cinquième A-109 en version d'évacuation médicale, vole au profit de la AFOR en Albanie (jusque fin juillet 99). Deux détachements du 18^{ème} Bataillon HATk et un détachement du 17^{ème} Bataillon HATk se relaient successivement tous les quatre mois.



30 juin 2000:

Sa Majesté le Roi Albert II remet solennellement un nouvel Etendard à chaque Chef de Corps de chaque bataillon du Groupement d'Aviation Légère (le Lieutenant-Colonel Aviateur Van Den Neste pour le 16^{ème} Bataillon, le Lieutenant-Colonel Aviateur BEM Colmant pour le 17^{ème} Bataillon, et le Major Aviateur BEM Meskens pour le 18^{ème} Bataillon). Le Groupement d'Aviation Légère conserve la garde de l'Etendard portant les citations de la 6^{ème} Escadrille d'observation (1916).



18 mai – août 2000:

Suite à un accord de coopération militaire signé entre le Bénin et la Belgique, il est décidé d'organiser plusieurs exercices au Bénin. Un avion Britten-Norman du 16^{ème} Bataillon est dépêché sur place afin d'assurer l'évacuation médicale lors des périodes d'exercices. Le trajet aller via Perpignan, Malaga, Agadir, Laayoune, Nouadhibou, Dakar, Tambacounda, Bamako, Ouagadougou, Cotonou et Natitingou se fait en 37 heures de vol.

En 2000 et en 2001:

Deux A-109 participent à des manœuvres sur le continent africain au Bénin pour des durées de cinq semaines



Un A-109 du 17^{ème} Bataillon sur le strip de Dassa en appui du 1Para

2003:

L'Aviation Légère participe à l'opération Concordia en République de Macédoine (FYROM), au sein d'une force européenne (EUFOR) de stabilisation de paix. C'est une première pour l'Europe. Quatre hélicoptères A-109 sont basés sur l'aéroport de Skopje, où ils effectuent des missions de liaison au profit de l'Etat-major de l'EUFOR et un appui médical avec un hélicoptère MEDEVAC en stand-by 24hr sur 24.



Transfert des Unités à la Composante Air - L'Aviation Légère devient Wing Heli

Juillet 2004:

Après 50 ans d'appartenance à la Force Terrestre et dans le cadre d'une nouvelle réorganisation des Forces Armées, l'Aviation Légère est transférée au sein de la Composante Air. L'Aviation Légère change de nom également et devient le Wing Heli. Les unités perdent leur nom de Bataillon et redeviennent des Escadrilles. Le Wing Heli se compose dorénavant de 3 groupes stationnés à Bierset:

- un Groupe de vol (FlGp) qui se compose:
 - d'un Etat-Major
 - des 16^{ème}, 17^{ème}, 18^{ème} Escadrilles (A-109)
 - la 15^{ème} Escadrille OCTU assurant la conversion des nouveaux pilotes sur A-109BA.
- un Groupe de Maintenance (255 Gp M)
- un Groupe d'Appui (SpGp)

Le nombre d'A-109 est revu à la baisse : on passe de 46 à 32 hélicoptères (10 antichars TOW 2A, 5 équipés de lance-roquettes, 7 en version d'observation, 5 équipés de mitrailleuses Mag (7,62mm), 5 en version Medevac). La 16^{ème} Escadrille vole désormais sur A-109.



Nouvel emblème du 15 Sqn OCTU



Suite à son passage sur A109, la 16^{ème} Escadrille adopte un nouvel emblème

Janvier 2005:

Les avions de transport Britten-Norman Islander sont déclassés après 29 ans de service.



Les Britten-Norman Islander sur la piste 35 de Brasschaat

Janvier - novembre 2005:

Le Wing Heli est intégré à nouveau pour une période de un an, dans une Force Européenne de stabilisation de la paix en Bosnie-Herzégovine. Il déploie quatre A-109 BA sur la base de Tuzla et les trois Escadrilles se relaient tous les quatre mois.



Avril à novembre 2006:

Quatre A-109 BA du Wing Heli sont déployés à nouveau en Bosnie, mais cette fois à Mostar. Cette mission au sein de l'Eufor est effectuée par la 16^{ème} et par la 17^{ème} Escadrille.



Mai 2006:

Après 95 ans d'existence, la base de Brasschaat, premier champ d'Aviation militaire belge, ferme ses portes. Une partie de l'école du Wing Heli est transférée à Bierset (la 15^{ème} Escadrille OCTU) tandis que la formation de base des futurs pilotes d'hélicoptères se déroule en France au sein de l'Ecole de l'Aviation Légère Française de Dax. C'est en quelque sorte un retour au point de départ, puisque les premiers pilotes d'hélicoptères de notre Aviation Légère ont été formés à Dax de 1960 à 1962.



L'Air Component Commander, le Lieutenant-général Aviateur Van Caelenberge, reprend symboliquement le fanion de l'Ecole des mains du Lieutenant-colonel Aviateur Van Den Neste, dernier Commandant de l'Ecole d'Aviation Légère.



L'Ecole à Brasschaat a formé des pilotes pendant 57 ans. 2006 sonne le glas de cette formation en Belgique. Dernière remise d'ailes « LtAvn » à Brasschaat, aux Sous-Lieutenants Blancke et Schutyser

[L'intégration du Wing Heli au 1 Wing](#)

Septembre 2010:

Après 6 ans d'existence, le Wing Heli déménage à Beauvechain pour être intégré au 1 Wing qui est transformé afin de répondre au mieux à cette nouvelle capacité et aux adaptations en cours à la Défense.



Par la même occasion, l'étendard de la 6ème Escadrille d'observation est attribué au Centre de compétence Air, le 1 Wing gardant l'étendard du 1^{er} Régiment d'aéronautique.

Dernière mise à jour : jeudi 30 avril 2015