

Alouette sur La Valette



Par Pierre GILLARD

Lorsque vous parlez de Malte à quelqu'un, bien souvent, vous pourrez observer des yeux en forme de points d'interrogation chez votre interlocuteur. En effet, Malte, située au centre de la Mer Méditerranée et non loin de la Sicile, est très peu connue et pourtant recèle beaucoup d'attraits, ne fut-ce que pour la plongée sous-marine. Trois îles font partie du territoire maltais : Malte (avec sa capitale La Valette), Gozo et Comino.

Du fait de sa position stratégique au milieu de la Méditerranée, Malte, tout au long de son histoire, a été régulièrement convoitée par de nombreuses puissances. Étant à la croisée de nombreuses routes maritimes, la culture maltaise a également évolué au gré des échanges pour devenir ce qu'elle est actuellement : un subtil mélange de traditions britanniques, de tempérament italien, de langue arabe et de profonds fondements catholiques.

En 1800, l'archipel passe aux mains des Anglais. Avec la créa-

tion cette année-là d'un Bataillon d'Infanterie Légère Maltais au sein de l'Armée britannique, c'est également le départ d'une tradition militaire maltaise qui se perpétue actuellement par les Forces Armées de Malte (*Armed Forces of Malta* ou AFM).

Durant la Seconde Guerre Mondiale, Malte a joué un rôle primordial dans la chute de Rommel en Afrique du Nord résistant aux assauts incessants de la Luftwaffe et empêchant ainsi les Allemands et leurs alliés Italiens d'avoir la main mise sur la Méditerranée. Pour donner une idée, en 1942, en deux mois, il tomba deux fois plus de bombes sur Malte que durant toute l'année du Blitz sur Londres ! C'est donc un peuple extrêmement courageux et résigné qui a prêté main forte à la Royal Air Force et à la Royal Navy. Injustement ignorée, Malte a pourtant été un des facteurs capitaux ayant mené à la victoire alliée.

Le 21 septembre 1964, Malte acquiert son indépendance de la part du Royaume Britannique.

Mais, toutefois, un certain temps s'écoulera avant que la *Royal Malta Artillery* («Artillerie Royale de Malte» en français) soit dissoute et ne fasse plus partie de l'Armée britannique. C'est le 1^{er} octobre 1970, en effet, que la *Malta Land Force* («Force Terrestre de Malte» en Français), héritière des traditions de la *Royal Malta Artillery*, passe définitivement sous contrôle du Gouvernement de Malte. Cette force militaire changera de nom le 19 avril 1973 pour définitivement s'appeler *Armed Forces of Malta*, nom plus approprié suite à la création d'un escadron maritime (*Maritime Squadron*) et d'une unité d'hélicoptères (*Helicopter Flight*). Malgré tout, durant cette période, l'armée de Sa Gracieuse Majesté reste présente jusqu'au 31 mars 1979, moment où le dernier Union Jack est descendu de sa hampe au HMS Fort St Angelo.

Une fois l'indépendance acquise, la nécessité de disposer de moyens aériens tant pour effectuer des missions militaires que pour assurer la recherche et le sauvetage en mer se fait sentir. Vu les



L'Alouette AS9617 portant encore le camouflage hollandais vue à Luqa en juin 2000 (Pierre Gillard).

dimensions réduites de l'archipel (Malte couvre une surface de 316 kilomètres carrés !), l'hélicoptère semble être l'aéronef idéal. Toutefois, du fait de la présence militaire britannique sur place, aucun empressement immédiat n'a lieu en vue de l'acquisition de voilures tournantes. Ce n'est seulement qu'en 1971 qu'une entente a lieu avec le Gouvernement Allemand pour la cession par ce dernier de quatre Bell 47G-2 en mai 1972 et la formation de huit pilotes et de

neuf techniciens à Fassberg en Allemagne. Ce fait marque dès lors la naissance de l'*Helicopter Flight* qui opère au départ du camp de Saint-Patrick (*St Patrick's Barracks*). Les missions principales effectuées à ce moment sont les vols d'entraînement, de patrouille et de surveillance des eaux territoriales maltaises et aussi, dans la limite des moyens, de fournir une assistance à la recherche et au sauvetage en mer.



L'Alouette AS9618 prête pour une mission sous un soleil de plomb. D'ordinaire, les hélicoptères ne restent que peu de temps à l'extérieur pour éviter d'être abîmés par le soleil (Pierre Gillard).

Mais l'aide la plus généreuse vient de la Libye. En juin 1973, d'abord, l'état africain fait don de l'Agusta Bell 206A Jet Ranger No. 8185 immatriculé 9H-AAJ. Ensuite, le Colonel Kadhafi envoie un détachement constitué d'un SA321 Super Frelon (probablement l'appareil immatriculé LC155, No 155) ainsi que leurs équipages pour compléter le dispositif de recherche et de sauvetage (SAR) de l'*Helicopter Flight*. Jusqu'en 1978, les hélicoptères restent basés à Saint-Patrick. En septembre de cette année-là, l'*Helicopter Flight* déménage sur l'aérodrome d'Hal Far où il occupe un vieil hangar de la Royal Navy. Ce déménagement est devenu nécessaire car les Libyens ont prévu d'augmenter leur présence avec trois Alouette III venant renforcer le dispositif constitué du Super Frelon et le camp de Saint-Patrick est trop exigu pour accueillir ces appareils supplémentaires. Coïncidant avec ce déménagement, deux avions de transport Lockheed C-130H Hercules Libyens se posent à Hal Far et débarquent les trois Alouette III prévues de même que toute la logistique s'y rattachant ainsi que du personnel complémentaire. Rapidement, les trois hélicoptères sont remontés et mis en ligne de vol aux côtés des autres aéronefs de l'unité. A ce moment, donc, neuf hélicoptères sont mis en œuvre par l'*Helicopter Flight* : quatre Bell 47G-2, trois SA-316B Alouette III, un Super Frelon et un Agusta Bell AB-206A Jet Ranger. Les Alouette, tout comme le Super Frelon, gardent malgré tout leurs couleurs et leur identité Libyenne.

En mars 1979, avec le départ des Britanniques et du No 13 Squadron de la Royal Air Force de l'aéroport international de Luqa, l'*Helicopter Flight* fait mouvement vers cette nouvelle base spacieuse. Situées à proximité de la tour de contrôle, les installations comprennent des bâtiments administratifs et surtout un hangar capable d'abriter l'ensemble de la flotte, y compris le Super Frelon.



Les deux dernières Alouette III acquises par l'AFM auprès de la Force Aérienne Royale Néerlandaise (Pierre Gillard).

Suite à un incident diplomatique en août 1980, les Libyens sont priés de quitter Malte, mais laissent derrière eux sur la base de Luqa leurs trois Alouette III. En 1981, un protocole est alors signé avec l'Italie pour le détachement de deux hélicoptères Agusta Bell 204B à Luqa et pour assurer ainsi les missions SAR préalablement effectuées par les Libyens. En 1987, les AB-204B sont remplacés par deux Agusta Bell 212 plus puissants, plus spacieux, équipés pour le vol IFR et permettant d'étendre la couverture SAR jusqu'à 100 miles nautiques. Actuellement, ce détachement existe toujours et, régulièrement, des pilotes, des mécaniciens de bord ou des plongeurs-sauveteurs maltais volent avec leurs collègues italiens sur les AB-212.

Début des années nonante, plusieurs faits importants viennent marquer l'histoire de l'*Helicopter Flight*. Tout d'abord, le 11 juin 1991, les autorités libyennes cèdent officiellement les trois Alouette III à l'AFM. Durant onze ans, ces trois appareils étaient restés entreposés à Luqa sans au-

cun entretien. Ce jour-là, donc, le colonel libyen El Sharif remet officiellement l'ensemble des documents techniques des trois hélicoptères au Brigadier Général John Spiteri, commandant de l'AFM, signifiant ainsi le changement de propriétaire. Ce fait étant accompli, une procédure internationale d'appels d'offres est lancée en vue de remettre les trois Alouette en état. Eurocopter France part avec le marché et, sans attendre, les Alouette Nos 2295 et 2315 sont placées sur des remorques et envoyées par la route à Marignane pour une révision générale chez le constructeur.

Ensuite, toujours en 1991, l'AFM acquiert cinq Cessna O-1E Bird Dog forçant l'*Helicopter Flight* à changer de nom pour devenir l'*Air Squadron*. Ces avions, préalablement utilisés par l'Armée italienne, sont vendus pour une somme symbolique à Malte par le gouvernement américain, en fait par l'*American Disposal Administration*, pour être précis. Auparavant, en 1976 déjà, le gouvernement Allemand avait proposé trois Dornier Do 27, mais pour différentes

raisons, ceux-ci n'ont jamais été acquis.

1992 voit donc arriver à Luqa une série de «nouveaux» aéronefs : le 4 février, d'abord, avec l'atterrissage des cinq Bird Dog en provenance de l'Italie, dont un d'entre eux sera le tout premier aéronef de l'AFM à porter la nouvelle cocarde à la Croix de Saint Georges. Le 6 juin, ensuite, avec l'arrivée de deux Nardi Hughes NH500C immatriculés 9H-ABY et 9H-ABZ, cédés par l'Italie où ils opéraient pour la *Guardia di Finanza*.



Détail de la cocarde «Croix de Saint Georges» portée par tous les aéronefs de l'AFM (Pierre Gillard).



En haut : l'équipement «médévac» dans une des deux Alouette «allégées». Ci-dessus : l'Alouette No 2315 en attente de remise en état de vol assure un rôle de «tampon» de pièces de rechange pour les autres hélicoptères de ce type (Pierre Gillard).

Enfin, le 24 décembre, les deux Alouette III immatriculées 9H-AAW et 9H-AAX se posent sur l'aire numéro 7 de retour de Marignane, pimpantes et arborant les couleurs verte et blanche de l'AFM. Ces hélicoptères sont maintenant parfaitement équipés pour la mission de recherche et sauvetage (SAR) : flottabilités de secours, treuil, réservoir supplémentaire et avionique étendue font partie du lot. Quant à la troisième Alouette III, 9H-AAV, elle quittera Malte par la route en février 1993 pour revenir de Marignane en vol le 19

juillet de la même année, entièrement reconditionnée par Eurocopter. À partir de 1992, donc, avec l'Alouette III, l'AFM devient ainsi quasi autonome pour les missions SAR. Néanmoins, ce fait ne signifie pas pour autant le retrait des deux Agusta Bell 212 Italiens dont les possibilités et la capacité IFR complètent celles des hélicoptères français.

Par la suite, l'AFM acquière encore deux Britten Norman BN-2 Islander (l'un équipé de moteurs à pistons, ex-malaisien, l'autre, à tur-

bomoteurs, en provenance directe du constructeur) et, en 1996, le premier ministre maltais inaugure officiellement le nouvel hangar rendu indispensable du fait de l'accroissement de la flotte de l'*Air Squadron*.

Le 8 octobre 1996, deux Alouette III supplémentaires sont présentées à la presse. Elles ont été acquises auprès de la Force Aérienne Royale Néerlandaise (*Koninklijke Luchtmacht*). Trois jours plus tôt, elles avaient effectué leur vol de convoyage depuis les Pays-Bas jusqu'à Luqa en passant par la Belgique, la France, et l'Italie. Contrairement aux trois autres hélicoptères du même type, ces derniers ne sont pas repeints en blanc et vert. Ils gardent donc leur camouflage hollandais, reçoivent la cocarde maltaise ainsi que les immatriculations 9H-ADA et 9H-ADB. Par ailleurs, aucun équipement particulier comme un treuil ou des flottabilités de secours ne sont ajoutés à ces deux hélicoptères. En effet, les missions qui leur sont assignées sont des vols de liaison au profit des autres unités de l'AFM ainsi que des évacuations médicales au-dessus des trois îles. Dans le cas de *medevacs*, une civière démontable est ajoutée dans la cabine et l'hélicoptère se pose sur la plate-forme de l'Hôpital St Luke à Guardamangia où le personnel médical, constitué d'un médecin et d'un infirmier, ainsi que son matériel sont embarqués à bord. De là, l'Alouette se rend auprès du lieu de l'accident nécessitant son intervention. Parfois aussi, l'Alouette peut aussi aller se poser à l'Hôpital Général Craig de Gozo. On compte environ 65 interventions médicales par année.

Récemment, l'AFM a encore fait l'acquisition de quatre petits monomoteurs Scottish Aviation Bulldog T.1 provenant des surplus de la Royal Air Force auprès de la *British Ministry of Defence's Disposal Agency*. Par la même occasion, l'arrivée de ces nouveaux avions signifie le retrait des anciens Cess-



Pas de doute possible, cette photo a été prise à Malte (Pierre Gillard)!

na Bird Dog qui sont revendus à un particulier aux États-Unis.

Le 1^{er} mai 2000, l'ensemble de la flotte militaire maltaise reçoit de nouveaux codes marquant ainsi officiellement l'abandon des immatriculations civiles utilisées jusqu'à ce moment. Le principe de codage est assez simple : «AS» signifie «Air Squadron» et est suivi par l'année et le numéro d'ordre de la livraison de l'aéronef.

Actuellement, un des objectifs de l'AFM est d'étendre ses relations avec les pays amis afin d'effectuer des missions conjointes. Ainsi, l'année 2000 a vu une Alouette III effectuer un entraînement au vol en montagne en Italie au Gran Sasso et, en juillet, une manœuvre a eu lieu avec la Marine Française. Dans le cadre de ce dernier exercice, une SA-319B Alouette III française codée 347, basée à bord du R-615 «Loire», s'est posée à Luqa le 12 juillet et a effectué un vol en formation avec l'AS9211 pilotée par le Sergent Angelique

Galea et dont les autres membres d'équipage étaient le mécanicien de bord, le Sergent Falzon, et le sauveteur, le Bdr Mulvaney. À noter que la cocarde française de l'Alouette 347 était entourée des pavillons des pays visités par cet

hélicoptère lors de son embarquement à bord du «Loire».

L'Air Squadron est commandé actuellement par un homme extraordinaire : il s'agit du Major «Ronnie» Xuereb. Régulièrement,



L'Alouette AS9211 s'apprête à décoller pour un vol d'essai technique devant le grand hangar de l'AFM à Luqa (Pierre Gillard).



L'Alouette AS9315 au cours d'un exercice de treuillage dans la petite baie de Marsaskala. L'équipage est constitué du pilote, le Lieutenant P. Gauchi, du mécanicien de bord, le Sergent D.J. Falzon, ainsi que du plongeur-sauveteur, l'Artilleur B. Xuereb (Pierre Gillard).

lorsque le besoin se fait sentir, il donne un coup de main aux techniciens, peu importe le moment ou l'heure. Il n'est donc pas rare de le voir, la lampe torche à la main, effectuer une inspection d'un aéronef dans le hangar, ce qui est n'est pas très usuel pour un officier supérieur. C'est également un homme très débrouillard devant le dilemme constant de maintenir la petite flotte d'avions

et d'hélicoptères de l'AFM en état malgré les budgets alloués souvent fort restreints. «*Tu as vu ce papier ?*» me fait-il en me tendant un bulletin de service traitant des câbles des treuils. «*Voilà le genre de choses dont je me passerais bien, tu vois !*». Et il m'explique qu'il apprécie beaucoup les qualités de l'Alouette III, que c'est un hélicoptère très fiable malgré son âge, mais que la disponibilité des

pièces chez le constructeur ou le coût exagéré des entretiens des composants effectués en France lui donnent bien des tracas. Depuis quelque temps, d'ailleurs, l'Alouette 2315 sert de «tampon» pour les pièces en rupture de disponibilité: lorsqu'un composant est nécessaire pour une autre Alouette, il est démonté de la 2315 le temps qu'un nouveau arrive. Parmi les autres points négatifs, il cite encore la consommation élevée, le bruit ainsi que le poids des équipements limitant quelque peu les trois Alouette SAR, mais globalement, il est malgré tout assez satisfait de ces hélicoptères.

Pour pouvoir certifier le retour en service des Alouette III, le Major Xuereb, ainsi que le responsable de la maintenance, le Lieutenant Thomas Briffa, se sont rendus à Versailles pour suivre le cours technique approprié. Depuis le début, en 1972, les deux forment une paire quasi inséparable. Depuis les premiers Bell 47G jusqu'au Bulldog récemment arrivés, ils se sont forgés une culture technique aéronautique absolument extraordinaire. Avec l'aide d'autres techniciens consciencieux, comme le Sergent Douglas John Falzon en ce qui concerne les systèmes électriques et l'avionique, on peut dire que la petite flotte de l'AFM est maintenue de manière exemplaire. Certes le travail ne manque pas (les deux Hughes 500 de même qu'une Alouette sont à réviser et un Bell 47G doit être complètement remonté), mais la maintenance effectuée est de premier ordre et surtout basée sur l'expérience comme en témoigne le Major Xuereb : «*nous sommes une petite unité. Nos méthodes sont inspirées des armées étrangères. Nous avons appris beaucoup de choses des Italiens, des Anglais, mais aussi des Libyens, par exemple*».

Particularité aussi de l'Air Squadron, bien souvent le personnel technique a deux fonctions. Ainsi, par exemple, le Sergent Douglas John Falzon, dont nous avons déjà



Les deux types d'Alouette III en service à l'AFM sur l'aire de stationnement de Luqa : la SA-316B à l'avant-plan et la SE-3160 à l'arrière-plan (Pierre Gillard).

évoqué le travail en qualité de technicien en électricité et avionique, assume aussi le rôle de mécanicien de bord lors de missions avec les Alouette SAR. Il en va de même pour le plongeur-sauveteur, l'Artilleur Brian Xuereb (homonyme du major !): *« nous faisons plusieurs métiers différents au contraire des sauveteurs professionnels qui travaillent soit à terre, soit en mer. Nous sommes aussi des professionnels, mais nous avons aussi bien à intervenir sur terre qu'en mer et, de plus, nous avons d'autres tâches moins liées à notre métier »*. En effet, ce sera ce plongeur-sauveteur qui assumera le rôle du chauffeur chargé de me ramener à mon hôtel !

Parmi les souvenirs d'interventions en Alouette, une photo à l'entrée du bâtiment de l'escalier rappelle un incendie s'étant produit dans une fabrique de feux d'artifice. Une gigantesque explosion s'est alors produite juste au moment où l'Alouette arrivait à proximité des lieux. Fort heureusement, aucun dégât, ni matériel, ni humain, ne s'en suivit pour l'hélicoptère. Une autre fois, une Alouette fut appelée suite à l'atterrissage en urgence d'un des Mil Mi-8 effectuant le trajet Luqa-Gozo et ayant perdu l'usage d'un moteur. Là aussi, il ne s'agissait, tout compte fait, que d'un incident sans gravité. Bien entendu, il y a aussi toutes les interventions en

mer au profit de pêcheurs blessés, par exemple. Souvent, il s'agit de pêcheurs maltais, italiens ou libyens accidentés lors de campagnes de pêche en mer. Ce type d'intervention a malgré tout lieu environ deux fois par mois. Mais, par modestie sans doute, tous les pilotes de l'Air Squadron restent fort discrets quant à raconter des anecdotes de sauvetages.

Il est toutefois important de souligner que plus de 25.000 heures de vol ont actuellement été accomplies sans accident par les pilotes de l'AFM. Même si le soleil présent durant quasi toute l'année à Malte pourrait laisser croire à une certaine facilité pour l'exécu-

Liste des Alouette III des Forces Armées de Malte

Immatr. :	Type :	No. :	Ex- :	Mise en service :	Remarques :
AS9211	SA-316B	2295	9H-AAW LC2295	24-12-1992	entreposée à Malte entre 1981 et 1992 version SAR
AS9212	SA-316B	2315	9H-AAX F-WIPH LC2315	24-12-1992	entreposée à Malte entre 1981 et 1992 version SAR
AS9315	SA-316B	2288	9H-AAV LC2288	19-06-1993	entreposée à Malte entre 1981 et 1993 version SAR
AS9617	SE-3160	1209	9H-ADA A-209	05-10-1996	
AS9618	SE-3160	1399	9H-ADB A-399	10-1996	

tion des missions de sauvetage, le vent pouvant souffler à plus de 40 nœuds consécutivement durant plus de trois jours, peut venir sérieusement perturber les treuillages. Une bonne dose d'habileté est donc requise de la part des équipages d'Alouette dans ces conditions. Les températures élevées et la consommation accrue sont également des paramètres dont il faut tenir compte et qui limitent souvent les interventions à un rayon de 80 miles nautiques centré sur Luqa.

Depuis 1983, la formation des pilotes est assurée à Malte même et en Italie. En ce qui concerne les hélicoptères, la formation commence avec le Bell 47G-2 sur lequel les élèves effectuent 80 heures de vol avant d'être convertis sur Alouette ou Hughes 500. Par après, ils continuent leur progression sur les Agusta Bell 212 italiens. Quant aux techniciens, ils suivent localement des formations techniques militaires spécifiques ainsi que des cours chez les constructeurs lorsque la possibilité existe.

Lorsqu'on demande aux pilotes leur appréciation de l'Alouette III, le Lieutenant Michael Farrugia résume assez simplement le point de vue de tous : «*Les Alouette sont très stables et on peut leur faire confiance. En plus de dix années de vol sur Alouette III, je n'ai pas eu connaissance d'un seul*

problème technique majeur sur les appareils de l'escadrille. Les aspects négatifs se situent principalement dans le fait que nos Alouette souffrent énormément durant les mois chauds d'été. Il en résulte que nous ne sommes pas capables de voler à masse ou à vitesse maximales lors de conditions météo très chaudes et, ce, tout spécialement lorsque le vent souffle à faible vitesse. Aussi, elles sont monomoteurs et nous assurons quasi l'entièreté de nos missions au-dessus de la mer. L'espace dans la cabine est plus qu'adéquat et le panneau d'instruments permet au pilote d'avoir une visibilité totale lors d'approches pour atterrir. Les sièges sont extrêmement confortables. Par temps froid, le rapport poids/puissance est plus que suffisant.»

Pour conclure, voici quelques chiffres. En juin 2000, l'Air Squadron était constitué de 18 pilotes (parmi lesquels cinq étaient qualifiés «avions», onze «hélicoptères» et deux «mixtes»; parmi eux, il y avait aussi quatre instructeurs), 22 techniciens (dont trois contrôleurs pouvant signer pour les retours en service d'aéronefs et/ou de composants), un civil et douze plongeurs-sauveteurs (tous qualifiés comme «paramédic» et capables d'assurer les premiers soins). Chaque pilote accomplit annuellement environ 250 heures de vol.

L'auteur tient à remercier les majors «Ronnie» XUEREB et E. MALLIA, les capitaines SAMMUT et Ivan CONSIGLIO pour leur excellente collaboration à la réalisation de ce reportage. Un grand merci également à tout le sympathique personnel de l'Air Squadron, notamment les lieutenants Thomas BRIFFA, Michael FARRUGIA et Clinton O'NEILL, ainsi que le Sergent Douglas John FALZON (mon sympathique «collègue avionique» maltais!) Enfin, merci aussi à Michael HARRISON qui a effectué une traduction anglaise de cet article afin d'être visé par les autorités maltaises.



Le tableau de bord des Alouette «SAR» comporte des équipements spécialisés comme des radios «marine» et un GPS (Pierre Gillard).

Missions de défense assurées par l'Air Squadron :

Missions primaires :	1. Maintenir l'intégrité du territoire. 2. Maintenir l'intégrité des eaux territoriales maltaises : a. fournir une surveillance du territoire de Malte contre le trafic de drogues et contre l'immigration clandestine. b. éviter la pêche clandestine et autres infractions en mer. 3. Maintenir l'intégrité de l'espace aérien maltais. 4. Assurer un service de recherche et de sauvetage.
Missions secondaires :	1. Assurer une assistance militaire aux ministères et départements du Gouvernement. 2. Fournir une aide militaire à la Force de Police.