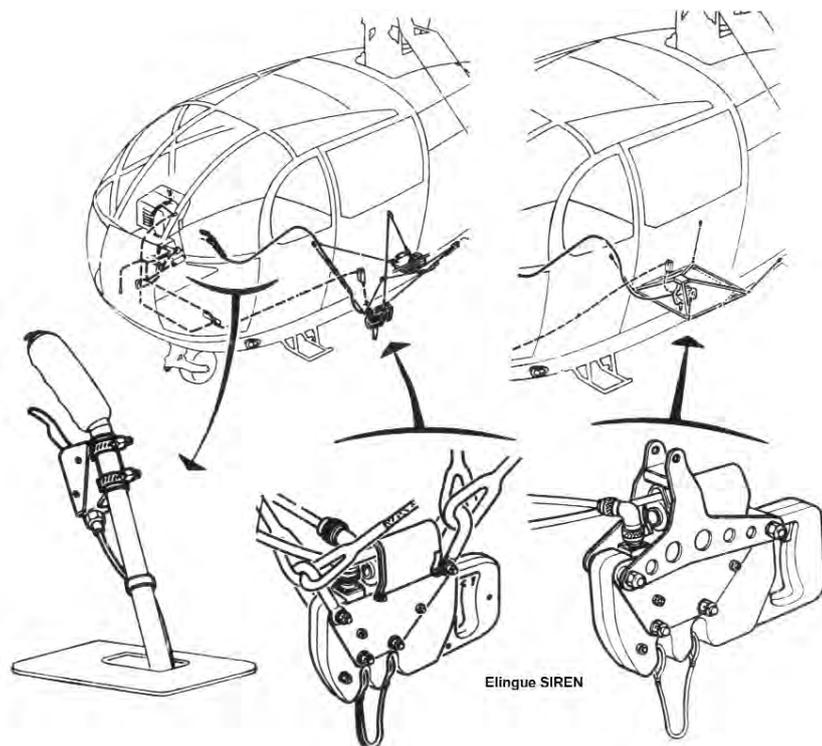


AUTRES ÉQUIPEMENTS ET OPTIONS



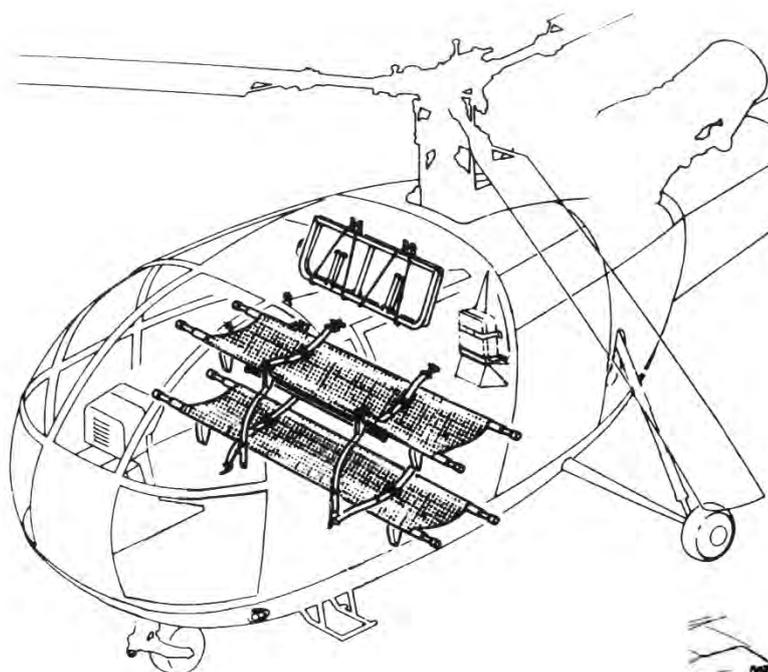
Élingue

L'élingue SIREN peut être fixée à l'appareil grâce à deux systèmes :

- par câbles (*Cargo Sling*), sur des points d'attache prévus sur la cellule. L'élingue doit alors être comprise entre 3 et 8 m pour éviter un balancement de la charge trop important ;
- à l'aide d'un cadre (*Cargo Swing*). Dans ce cas la répercussion sur l'appareil du balancement de la charge est réduite et une élingue plus longue peut être employée.

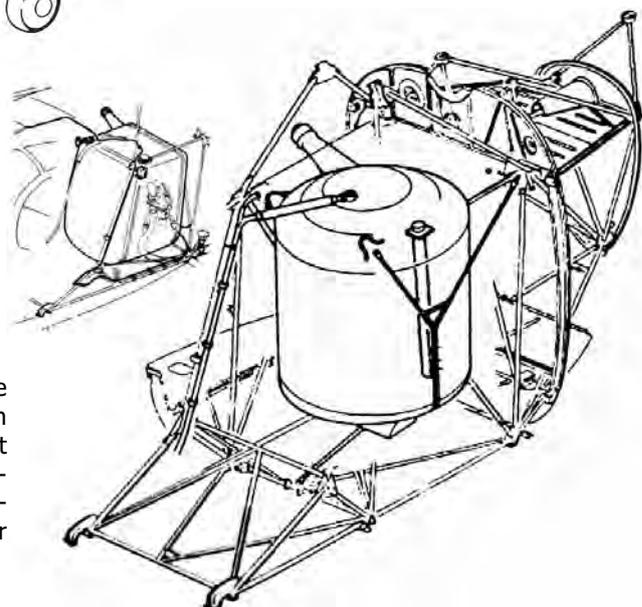
L'ouverture du crochet de l'élingue est commandée par une poignée située sur le pas général.

La charge maximale est de 750 kg.



Installation sanitaire

L'installation sanitaire est prévue pour le transport de deux malades ou blessés. Elle se compose de deux brancards "type 57" en alliage léger, ou de deux brancards modifiés aux cotes Otan, ainsi que des brancards USA. L'installation se fait une fois la banquette arrière déposée et stockée contre la cloison arrière, maintenue par des sandows. Le siège du passager avant peut être déposé ou monté inversé, face à l'arrière de l'appareil. Deux supports sont prévus pour accrocher des appareils de soins de première urgence. L'ensemble peut être monté en position repos, de manière à être rapidement mis en œuvre pour recevoir les brancards.



Réservoirs

Équipé en début de production du même réservoir que l'Alouette II (en petit sur l'illustration), l'Alouette III recevra par la suite un réservoir quadrilobique de plus grande capacité (575 ± 5 l). Il est pourvu intérieurement de deux cloisons de ballottage perpendiculaires qui se croisent en leur milieu. Il peut être équipé d'une protection anti-balle depuis le bas jusqu'à la moitié de la hauteur environ.

LES ALOUETTE III IDENTIFIÉES AU GALDIV 1

Numéro	Immatriculation
1007	CVI (08/1968)
1074	? (25/06/63)
1080	? (25/06/63)
1081	? (25/06/63)
1082	06/1963 puis CVS (25/09/67 au 09/09/71 et 30/07/72 au 20/04/74)
1089	CVL (08/05/63 au 28/02/69) puis ?? (28/06/77 au 26/07/78)
1090	CVD (23/05/68)
1104	? (29/06/63 au 05/01/66) puis CVR, CVO (09/10/69 à 1975) et CVM (1975 au 26/07/78)
1105	CVF (jusqu'au 25/09/64)
1106	CVQ (avant 1975)
1112	CVR (12/07/63 au 31/03/68)
1113	? (19/05/67 au 12/10/69)
1176	CVS (31/03/67 au 09/05/67)
1178	CVP (06/1967)
1184	? (09/1964 et 03/1970)
1299	? (28/02/75 au 07/01/77)
1310	? (06/12/73 au 26/07/78)
1318	CVO (14/09/74)
1600	CVP (1969 à 1972)
1655	CVQ (date inconnue)
1685	CVQ (avant 1975)

LES ALOUETTE III IDENTIFIÉES AU GALDIV 3

Numéro	Immatriculation
1082	? (21/04/74)
1089	CQS (28/07/71 au 24/11/75)
1106	CRB (18/09/75 au 31/08/78)
1112	CRC (17/07/74 au 31/08/78)
1113	?? (08/12/75 au 31/08/78)
1170	CRH (16/01/76 au 31/08/78)
1184	?? (08/03/74 au 31/08/78)
1310	CQS (11/06/69 au 14/04/70)
1569	CQT (04/08/73)
1575	CQU (14/05/69 au 03/04/75)
1576	CVQ (1971)
1582	CQW (01/1971)
1583	CQX (1972-1973)

LES ALOUETTE III IDENTIFIÉES AU 2^e RHC

Numéro	Immatriculation
1042	AVH (09/1979)
1082	? (01/09/78 au 25/08/80)
1089	? (27/07/78 au 20/03/80)
1104	? (27/07/78 au 20/03/80)
1106	? (01/09/78 au 03/11/80)
1112	? (01/09/79 au 18/03/80)
1113	? (01/09/78 au 11/04/80)
1121	? (09/05/80 au 31/08/80)
1170	? (01/09/78 au 03/11/80)
1184	? (01/09/78 au 22/04/80)
1310	? (27/07/78 au 09/04/80)
1582	AUP (29/09/79)
1589	AVG (03/1980)

IMMATRICULATIONS PORTÉES PAR LES APPAREILS

Unité	Immat.	Période
Galdiv 1	CVK-CVZ	01/1963 à 07/1978
Galdiv 3	CQM-CQX	03/1969 à 06/1977
Galdiv 3	CRA-CRI	07/1977 à 08/1978
2 ^e RHC/4 ^e EHA	AUK-AUT	09/1978 à 08/1980
2 ^e RHC/5 ^e EHA	AVA-AVI	09/1978 à 08/1980



Équipages et machines du 2^e RHC passent souvent la frontière pour participer aux meetings aéronautiques, notamment sur les terrains alsaciens de Strasbourg et Colmar.

Un autre appareil de Friedrichshafen, également présenté au public sur le terrain du Galdiv 3.



Galdiv 8 puis 6^e RHC



Un appareil du 6^e RHC posé en terrain libre.

Le 8^e groupe d'aviation légère divisionnaire (Galdiv 8) est installé à Compiègne depuis sa création le 1^{er} septembre 1962. Issu du peloton mixte avions-hélicoptères de la 8^e division d'infanterie (PMAH 8^e DI), il met en œuvre des avions Piper L-18 et Nord 3400 ainsi qu'un peloton de quatre Alouette II, assurant au profit de la 8^e division les missions de liaison, reconnaissance et appui antichars. Il reçoit ses premières Alouette III SS 11 à la fin de l'année 1968, qui remplacent les Alouette II Astazou SS 11. Le peloton devient alors "escadrille d'hélicoptères d'attaque" avec huit appareils.

Le 4 juillet 1977 les Alouette III sont reversées à la 2^e EHA du Galca 1 en échange d'Alouette II Astazou SS 11, jusqu'à la dissolution de l'escadrille le 31 juillet 1977. Le lendemain est créé, par changement de nom du Galdiv 8, le 6^e régiment d'hélicoptères de combat. Il comprend entre autres une escadrille d'hélicoptères armés (3^e EHA) formé avec les dix Alouette II

SS 11 du Galdiv 8, qui sont remplacées en octobre 1980 par des Alouette III en provenance de la 5^e EHA du 2^e RHC de Fribourg dissous. En juillet 1984, l'EHA est renommé "3^e EHAC".

Le même mois est créée la 4^e EHAC. Les deux escadrilles volent sur Alouette III SS 11 jusqu'au milieu de l'année 1987 où elles sont remplacées par des Gazelle. Cette escadrille est la dernière de l'Alat à voler sur Alouette III SS 11 et la dernière à tirer le 7 150^e et dernier SS 11 au camp de Mailly le 3 avril 1987.

Le 1^{er} juillet 1984 est également créée la 2^e escadrille d'hélicoptères légers (2^e EHL) à partir du 2^e GHM dissous la veille. Cette nouvelle escadrille, bien que dépendant du 6^e RHC de Compiègne, est basée à Lille-Lesquin et travaille au profit du 3^e corps d'armée/II^e région militaire pour des missions de liaison et d'aide au commandement. Elle vole sur des Alouette II qui sont remplacées par des Alouette III en 1985. L'unité change ensuite de dénomination au gré des réorganisations de l'armée de Terre, en devenant "escadrille de liaison du 3^e corps d'armée" le 1^{er} août 1992, puis "escadrille d'hélicoptères de commandement de brigade" à la création de la 3^e BAM le 1^{er} juin 1995, puis "escadrille de liaison du 6^e RHCM" le 1^{er} juillet 1997, avant d'être dissoute le 30 juin 1998.



La n° 1527 du Galdiv 8, à la fin des années 1960.





LES ALOUETTE III IDENTIFIÉES À L'ETOM 52

Numéro Immatriculation

2137 52-LG (04/1988 à 1992), 52-CV (04/1993)

2234 52-LA (01/1984), 52-CZ (02/1993)

L'ETOM 52 stationne sur la base d'Aéronautique navale de la Tontouta, partageant le parking avec les Neptune de l'escadrille 9S.

CYCLONE

ALOUETTE SUR CALES !

Cet épisode a eu lieu à l'ETOM 82 (voir [page 106](#)) durant la période cyclonique de 1982 à 1983. Nous avons été gâtés par la nature, une dizaine de cyclones dont sept sur la Polynésie française, de plus en plus violents. La manœuvre illustrée par les photos a été reproduite à plusieurs reprises, quatre si mes souvenirs sont bons. Nous avions 80 cm d'eau douce dans le hangar et le parking était encombré par les gravats. Nous étions ravitaillés en courrier par des largages depuis un avion patrouilleur Neptune de l'Aéronavale. Au cours de cette période j'ai été embarqué sur le BDC (bâtiment de débarquement de chars) *Blavet* pour les sept cyclones. Nous avons ravitaillé les postes périphériques de Tématangi, Turéia, Réao, et la base de Hao détruite par le cyclone Nano. Nous avons retrouvé au petit matin nos collègues réfugiés dans le mess des sous officiers, le seul point haut du site (3 m), hagards et désespérés par la nuit vécue. Les Polynésiens du village d'Otépa étaient dans les cocotiers. Je me suis posé avec l'Alouette III et les premiers secours, puis nous avons effectué des rotations en sling pour le ravitaillement. Le *Blavet* ne pouvait pas entrer dans le lagon de Hao à cause du courant très fort (15 nd) en sortie de passe. Le bateau filait au maximum à 10 nd et risquait de n'être plus manœuvrant. Le *Blavet* rejoindra ce qui restait du port de Hao en fin d'après midi avec l'étalement de la marée. Puis nous avons ravitaillé tous les atolls submergés et les villages détruits, en particulier celui d'Amanu.

Didier Pauillard



SUR ALOUETTE III ANTI-SOUS MARINE

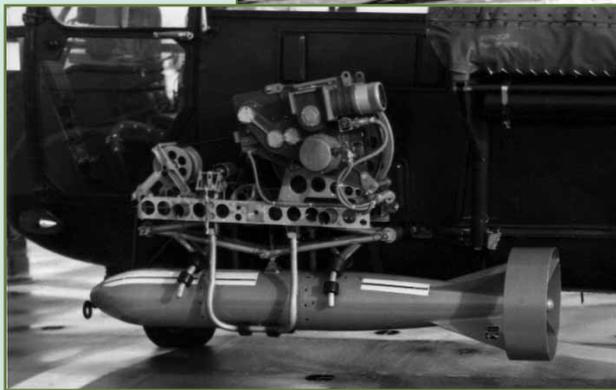
Je fais référence à mon temps d'affectation à la section Alouette ASM/34F, soit de juillet 1974 à juillet 1976. J'ai volé sur les SA 319B n° 2089, 2100, 2106, 2113, 2114, 2160, 2161, 2262 et 2268. Je venais de la 31F stationnée à Saint-Mandrier et équipée de HSS1 ASM et j'ai rejoint la 20S à Saint-Raphaël. J'ai effectué 600 heures d'Alouette III ASM pendant cette période. Dès 1974 j'étais parti avec mon détachement, et la 2089 à bord du *Tourville* pour Saphir I d'octobre 1974 à mars 1975. Pour la petite histoire, la 2089 était la première machine équipée de la flottabilité de secours. Nous l'avons reçue début octobre et le 15 nous partions vers Lorient où nous avons embarqué sur le *Tourville* le 16. Le *Tourville*, aussi, était "tout neuf": il n'a été admis au service actif qu'en 1975, à Brest, après notre retour de mission. Autrement dit, cette mission a permis le rodage du système d'armes! Les machines ont armé la 34F jusqu'en 1980 mais j'ai un peu perdu de vue leur évolution, après 1976. J'ai cependant revolé sur SA 319, toujours à Saint-Raphaël, car j'avais été chargé des essais militaires du pilote automatique SFIM 146 en février-mars 1977.

À mon sens, pour des vols qui par nature sont effectués au niveau de la mer, il n'y a pas de différence entre SA 316 et SA 319, si elles sont dans la même version. Ça se complique quand on augmente la traînée et modifie le centrage en montant Mad, flottabilité de secours, harpon et parfois torpille. Les premiers essais Mad ont été effectués sur SA 316 (sur la n° 1041) et on notait les mêmes évolutions.

La mission principale de l'Alouette III ASM était de préciser la localisation et de confirmer l'écho sonar de son bâtiment porteur, éventuellement d'attaquer à la torpille (Mk 44 puis Mk 46). Nous décollions rarement pour des



La n° 2089 attend d'être tractée dans le hangar d'une frégate, au milieu des années 1970.



(Trois vues) La n° 2106 dévoile le mécanisme de déploiement du magnétomètre, en l'absence de son capot, protection qui sera rapidement abandonnée, en vol comme au sol.





Un gendarme du PGHM surveille le déroulement de sa dépose lors d'un treuillage.

COMPARAISON

ALOUETTE III ET EC 145

L'Alouette III était vraiment une merveilleuse machine, surtout en montagne, son terrain de jeu où elle excellait. Il a fallu attendre la mise en service de l'EC 145 pour vraiment pouvoir la remplacer. L'Astazou surtout m'a toujours étonné en altitude.

On ne peut pas transposer l'expérience Alouette vers l'EC 145, les deux machines sont tellement différentes, la mise en œuvre est parfois complètement opposée. Par exemple, lors de posés en devers : sur l'Alouette, on arrive face à la paroi, on pose la roulette de nez, et une fois le contact établi avec le sol on baisse le pas général et le cyclique vers la pente, pour bien ancrer la machine au sol. Sur l'EC 145, c'est le contraire : on amène les patins en contact

avant, puis on baisse la puissance et on ramène le cyclique vers le neutre, et la machine descend. Combien de pilotes se sont fait surprendre au début sur EC 145 dans de telles situations, trop habitués à la manœuvre sur Alouette ?

Une différence notable entre Alouette et EC 145 : l'Alouette n'est pas "chronophage"... Son instrumentation simple fait que l'attention n'est pas attirée par le tableau de bord, le pilote peut se concentrer sur l'environnement extérieur. Tandis que sur l'EC 145 ou des appareils de cette génération, on peut avoir l'attention captée par l'énorme masse d'information délivrée par l'électronique de bord.

Cdt Xavier LEDOUX





AUSTRALIE

ROYAL AUSTRALIAN AIR FORCE



La n° 1166 survole les berges de l'étang de Berre, lors d'un vol d'essais, entre 1965 et 1966.

L'Australie n'a pas utilisé l'Alouette III à grande échelle, ni même en unité opérationnelle. Les trois SE 3160 qu'elle acquiert en octobre 1963 ne sont destinées qu'à des missions de servitudes dans un site unique, le *Woomera Rocket Range*, le centre d'essais national des missiles installé en plein désert, dépendant du *Weapons Research Establishment* du ministère de la Défense. L'hélicoptère français a été préféré au Bell UH-1B, déjà en utilisation, mais jugé plus coûteux à l'exploitation et moins fiable en milieu hostile. L'Artouste IIIIB et ses 550 hp est d'ailleurs très apprécié par les Australiens en conditions désertiques. Les deux premières Alouette III sont convoyées démontées depuis Marseille par voie maritime et parviennent au port d'Adélaïde, et enfin à Woomera le 7 février 1964, la troisième y arrivant 12 jours plus tard. La *Royal Australian Air Force*, qui a la responsabilité du soutien du site, leur affecte le serial "A5-xxx" (qui reprend les trois derniers chiffres du numéro constructeur) et les verse à la *N° 1 Air Trials Unit* (1 ATU). Le premier vol de réception local est effectué le 16 avril suivant par le Sq/Ldr D.C. White sur la "A5-167". Les missions attribuées aux équipages d'Alouette III consistent à récupérer les restes des missiles tirés,

LES ALOUETTE III AUSTRALIENNES

Numéro	Codes
1165	A5-165
1166	A5-166
1167	A5-167

mais aussi à assurer tous les déplacements à l'intérieur de l'espace important du champ de tir de Woomera, dont la zone réservée s'étend jusqu'à plus de 500 km à partir des pas de tir. Aucun incident ne viendra entacher l'utilisation des trois appareils, seule la "A5-166" devra revenir à Marignane de juin 1965 à mai 1966, pour des réparations majeures. La RAAF décide en avril 1967 d'externaliser le support aérien du centre d'essais de Woomera : les trois Alouette III, toujours propriété du gouvernement australien, sont mises pour emploi, sous contrat, à la société Shorts et réimmatriculées en "VP-UPx". Finalement, en juin 1980 et après une certaine période de stockage, elles sont définitivement vendues à la société américaine Roberts Aircraft Inc. et rayées des contrôles australiens le 19 août suivant.

Les Alouette III australiennes arboreront une livrée entièrement blanche avec juste le *serial* sur la poutre de queue, la cocarde et un petit drapeau de dérive.



MALTE

ARMED FORCES OF MALTA



La n° 2315, cédée par la Libye où elle était "LC2315".

Petit état insulaire longtemps sous tutelle britannique, la république de Malte, indépendante en 1964, constitue une unité d'hélicoptères à partir de 1970, dotée de Bell 47 ex-allemands stationnés à Saint-Patrick Barracks. Les trois premières Alouette III qui l'équiperont par la suite ont suivi un chemin pour le moins inattendu. De 1975 à 1981, Malte entretient de bons rapports diplomatiques avec la Libye qui installe sur l'île un détachement d'hélicoptères. Quand la Libye quitte Malte contrainte et forcée à la demande de son hôte, elle abandonne ses trois SA 316B sur le sol maltais. Toutefois, sans pièces de rechange, sans assistance technique et sans aucune documentation individuelle, les appareils ne peuvent être exploités et sont placés en stockage. Il faut attendre décembre 1992 pour une "remise en service" des deux premières machines ex-libyennes (et juillet 1993 pour la dernière), la Libye ayant livré les livrets techniques de chaque appareil en juin 1991, cédant enfin officiellement les aéronefs. Après révision à Marignane, ces trois appareils sont versés à l'Air Squadron intégré au 2 (composite) Regiment qui contrôle tous les aéronefs militaires et qui compte déjà, pour les voilures tournantes, des Bell 47G2, des AB 206 et des NH-500. Grées pour les missions Sar (flottabilités basses et treuil), les

Alouette III assurent la sauvegarde aéromaritime depuis l'aéroport international de Luqa, en plein centre de l'île, aux côtés des patrouilleurs de la marine maltaise. Leurs équipages apportent également leur concours précieux aux forces de police qui ont fort à faire, Malte se retrouvant souvent en position d'étape obligatoire pour les migrants entre Afrique et Europe, un état de fait qui se renforcera encore à partir de 2003, année de son adhésion à l'Union européenne. Les liaisons gouvernementales, les évacuations sanitaires et le soutien de la *Rapid Deployment Team* (forces spéciales) sont également à l'ordre du jour. L'appareil ayant prouvé ses qualités, Malte décide l'acquisition en 1996 de deux autres appareils auprès des Pays-Bas, respectivement pris en compte les 5 (n° 1209) et 23 octobre 1996 (n° 1399). Les AB 206 sont retirés en 1997 et les Bell 47 en 2004, laissant ainsi les seules Alouette III en première ligne, bien qu'un détachement mixte italo-malais mette en œuvre quelques AB 212 depuis 1988. Toutefois et en ce début des années 2000, la flotte se réduit à trois appareils, les machines ex-KLu servant de magasins de pièces de rechange. Afin de valoriser les autres

M



Les Alouette III rhodésiennes ont changé plusieurs fois de cocarde : RRAF (1962-1963 – cocarde britannique à 3 sagaies ou parfois dépourvue de sagaies), RRAF (1963-1970 – cocarde inspirée de la cocarde britannique et à une seule sagaie), RhAF (1970-1980 – cocarde au lion tenant une défense d'éléphant). Les *serials* évoluent également de "RRAF-xxx" vers seulement trois ou quatre chiffres. Il est clair que la suppression de tout marquage, à partir de 1971 et à l'instar des appareils de la SAAF opérant en Rhodésie, ne facilite en rien l'identification des appareils et donc, leur dénombrement et leur suivi. Les machines ont été revêtues d'un camouflage brun uniforme, apte à leur utilisation en opération dans le bush. Toutefois, elles ont reçu le plus souvent un camouflage deux tons brun à taches vertes permettant de les différencier des appareils de la SAAF.



Un appareil de la RhAF, lui aussi présenté au public.

AU COMBAT

G-CAR, K-CAR ET FIRE FORCE

Les *fire forces* qui sont créées en opération sont des groupements tactiques qui associent étroitement éléments terrestres et aériens. Les Alouette III, épine dorsale du dispositif, sont modifiées afin de participer à ces assauts héliportés dans le bush. Celles destinées à acheminer les commandos, dénommées G-car ("G" pour *general duties*, existent également les Z-car, les Alouette III non armées opérant sous les couleurs de la police sud-africaine, détachées auprès du 7 Sqn, ces curieux sobriquets ayant pour origine la série télévisée britannique *Zed-cars* diffusée à la même époque), sont armées en sabord gauche d'une mitrailleuse MAG 7,62 servie par le mécanicien navigant. À cause de son faible rendement, cette arme est abandonnée en 1976 au profit d'un jumelage de mitrailleuses Browning .303 inch, démontées des Provost du 4 Sqn, capables d'une cadence de tir de 1150 cp/min, approvisionnées à 500 cartouches. Un collimateur électrique permet la visée et un sac de tissu est installé pour la récupération des douilles, pour éviter toute dispersion préjudiciable à la machine.

L'aménagement interne de l'hélicoptère est revu : deux des trois sièges avant ont été tournés vers l'arrière, afin de faciliter la sortie de l'habitacle, la porte latérale gauche est démontée. Le commando, quant à lui, se compose d'un chef de stick et de trois combattants. Le pilote bénéficie d'un siège blindé à partir de 1976, mais pas le tireur qui installe parfois sa caisse à outils métallique sous son siège, au cas où...!

Les G-car sont accompagnées par d'autres Alouette III, celles-ci dédiées à l'appui-feu, apparaissant en mars 1974 et désignées K-car ("K" pour *killer*). À l'instar des *helicoanoes* portugais, les K-car sont armées d'un canon MG 151 de 20 mm en sabord, une arme puissante, alimentée à 350 projectiles explosifs et incendiaires par deux conteneurs placés dans la soute à bagages latérale. Elle est également dotée d'un collimateur électrique. Avec une cadence possible de 350 cp/min, le tireur est entraîné pour faire feu efficacement entre 600 et 800 ft d'altitude, alors que l'appareil vole entre 65 et 70 nd. En 1978 apparaissent les K-car dotées du jumelage de quatre mitrailleuses Browning .303 inch, capables d'une cadence de tir de 500 cp/min, un armement initialement étudié par les Sud-africains et dénommé *Dalmation fit*. Afin d'en améliorer encore le rendement,



Le canon de 20 mm en sabord d'une K-car.

Le mitrailleur d'une G-car à son poste, prêt à ouvrir le feu de son jumelage de deux Browning. Le port de l'inhalateur lié au casque de vol permet probablement de se protéger des gaz importants émis par les armes, lors du tir.



N°	Utilisateur(s)	Observations
1829	Afrique du Sud: 19 Sqn	
1830	Inde	
1832	Inde (Marine)	
1833	Zimbabwe	(ex-N5957)
1835	Portugal	cellule instruction sol Ota (1997)
1836	Portugal	puis F-ODTE (Héliunion, 06/1987), F-GEPF (Héliunion, 10/1987), HC-BOB (Icaro, 12/1987), EC-FEM (Agrar aviacion, 08/1991), F-GIQL (Héliunion, 1996), SE-HTH (Skyline AS, 05/2000)
1837	Portugal	
1838	Aéronautique navale: 22S, 12S, 22S	
1839	Portugal	détruite 30/04/71 (Tancos), avec n° 1856
1840	Portugal: Esq 551, Esq 552, Esq 551, Esq 552	
1842	Aéronautique navale: 22S, 12S, 22S	
1843	Pakistan	
1844	Afrique du Sud: 16 Sq, 17 Sqn, 15 Sqn, 87 HFS	
1845	Roumanie	
1846	Afrique du Sud: 16 Sqn, 17 Sq, 87 Sqn, 17 Sqn, 87 HFS	
1847	Argentine	détruite 07/01/73 (près de Pedro Luro)
1848	Afrique du Sud: 16 Sqn, 17 Sqn, 87 Sqn, 17 Sqn, 87 HFS	
1850	Inde	
1851	Argentine	préservée musée Bahia Blanca (2000)
1852	Inde	
1853	Malaisie	
1854	Sécurité civile	(ex-XC-FIB), 05/1978
1855	Portugal: Esq 551, Esq 552, Esq 551	
1856	Portugal	détruite 30/04/71 (Tancos), avec n° 1839
1857	Portugal Surinam	puis N63574 (Helicopter technology, 03/2001)
1858	Portugal: Esq 552, Esq 551	
1859	Afrique du Sud: 87 HFS	
1860	Afrique du Sud: 87 HFS, 22 Sqn, 87 HFS	
1861	Afrique du Sud: 87 HFS	
1862	Pakistan	
1863	Zimbabwe	détruite 10/10/77
1864	Zimbabwe	détruite 28/09/78
1866	Zimbabwe Afrique du Sud: 16 Sqn, 17 Sqn, 87 HFS	(ex-N8393, LTV puis Mountain Air helicopters)

1812



1823



1851

