

Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALAT (VOLUME 5)

# Piper L-21B et BM

en service dans l'ALAT



*Golfe de Bougie en 1963, le Piper L-21BM n° 18-5389, codé BRB, du PMAH de la 2° DI (photo Francis Bergèse).*



**Publication gratuite – vente interdite**  
Reproduction autorisée

## Amis Internautes,

Ce dossier est le cinquième d'une série consacrée aux appareils en service dans l'ALAT. Imprimez-le, si vous le souhaitez.

Faites-le circuler sans modération.

Et, n'hésitez pas à me signaler toute erreur possible ou omission.

Je recherche des photos, mais aussi des insignes de l'ALAT pour compléter ma collection, contactez moi !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms sont mentionnés, ainsi que pour l'aide apportée par Pierre JARRIGE, dont les travaux sur l'aviation en Afrique du Nord font autorité.

Sans oublier les collaborations précieuses de Marc BONAS, de Bernard CHENEL et d'Alain CROSNIER sur les données techniques.

Bien cordialement.

Christian MALCROS

[christianmalcros@yahoo.fr](mailto:christianmalcros@yahoo.fr)  
[www.alat.fr](http://www.alat.fr) et [www.alat2.fr](http://www.alat2.fr)

---

### Parus

Nord 3400 Norbarbe

Max-Holste MH-1521 Broussard

Sikorsky S-55/H-19

Westland WS-55 Whirlwind

### A paraître prochainement

SV-4C Stampe

Alouette II SA-318C Aztazou

---

### Bibliographie

Cours ALAT, avions L-18C – L-21B, ESAM, Bourges, juin 1961.

"Piper Cub l'avion passion" par André Bréand, Aux éditions Volez ! 150 pages. Tout sur les différentes versions du Piper Cub. Avec l'historique, les caractéristiques, des plans trois vues et de nombreuses photos.

# Piper L-21B et BM



*L-21, codé BLB, du PA 12° DI à El-Aricha en 1961 (photo Christian Puech).*

Avion léger d'observation et de liaison, le L-21 est un monoplane à ailes hautes haubanées, au fuselage et aux ailes entoilés. Biplace en tandem, il est utilisable en double commande avec seulement un tableau de bord en place avant. Le L-21 est très voisin du Piper L-18C, il a la même cellule avec une motorisation plus puissante et avec adjonction de volets de courbure, marque extérieure la plus visible capable de les différencier. Il convient d'ajouter aussi les feux de position en bout d'aile ainsi que l'antenne du radio-compass sous le fuselage. Le L-21 dispose aussi d'un phare d'atterrissage dans le bord d'attaque de l'aile gauche.

L'ALAT a perçu au total 92 appareils : 12 de type B, au titre du PAM en 1952, et 80 de type BM achetés en 1956, livrables à la cadence de sept appareils par semaine à compter du début du mois d'octobre et jusqu'en fin d'année. Six sont aptes au port de skis. Les L-21B ont un moteur de 135 cv contre 150 cv pour les L-21BM.

Les Piper L-21B ont été réformés en deux tranches, six le 20 décembre 1967 et les six derniers, le 25 juin 1968, puis restitués aux autorités américaines.

Un lot de 14 Piper L-21BM est réformé le 25 juin 1968. En septembre 1970, 68 appareils ont été réformés (dont 4 cédés au GALTOM N°3). Puis, en juillet 1971, 13 appareils sont cédés.

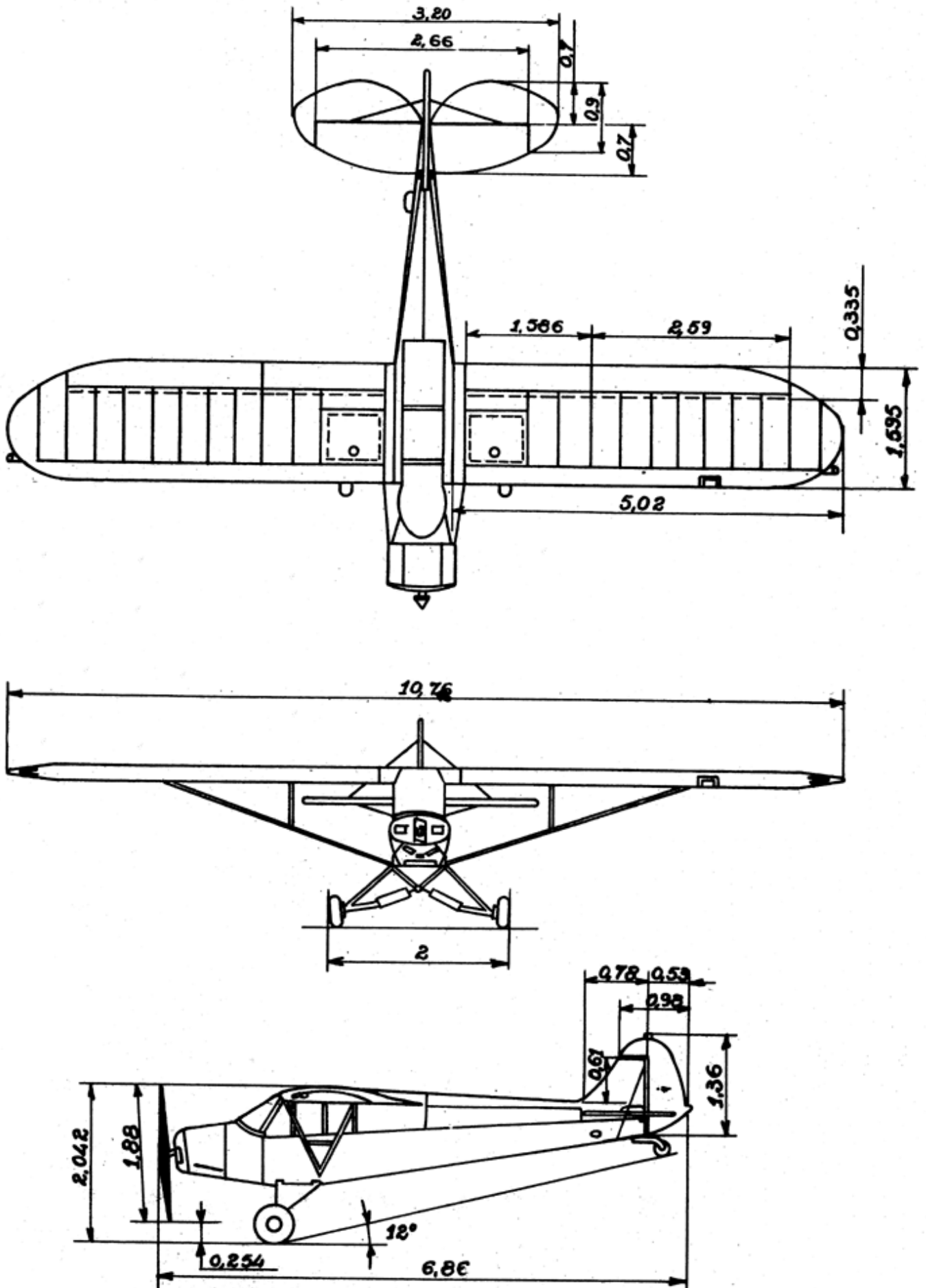
## PARC ALAT - SITUATION AU 1<sup>er</sup> JANVIER DE CHAQUE ANNEE

1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
12	87	82	77	75	73	73	73	68	63	62	52	27	23

# Plan trois vues

## CARACTERISTIQUES DU L 21 B

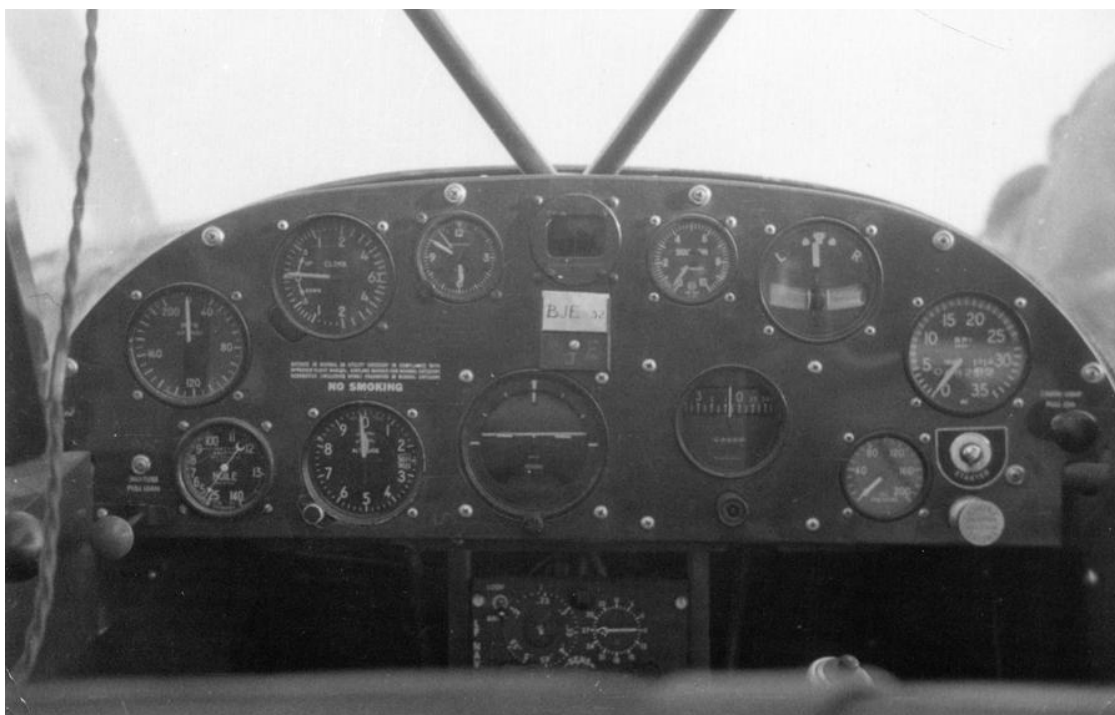
PI. 1.



(source ESAM.)

# Caractéristiques

dimensions:	longueur hors tout: 6,80 mètres. hauteur: 2,04 mètres. envergure: 10,76 mètres. surface de la voilure ; 16,47 m <sup>2</sup> .
poids:	à vide: 384 kilos. en charge: 680 kilos. charge utile: 246 kilos.
équipage:	1 pilote et 1 observateur.
longueur piste atterrissage:	300 mètres à 0 mètre d'altitude. 400 mètres à 500 mètres d'altitude. 500 mètres à 1000 mètres d'altitude. (distance exprimée avec une large marge de sécurité.)
radio:	VHF: ARC 12 14 volts sans HF puis ARC 12 14 volts avec ANPRC 9A et 10A. Voir page suivante.
performances:	vitesse de croisière: 164 km/h. vitesse maximum: 205 km/h. plafond pratique: 5 180 mètres. rayon d'action en croisière: 1 120 km. autonomie: 5 heures 20.
missions:	observation. guidage de la chasse. accompagnement des troupes et convois. liaisons. photos obliques.
carburants:	essence: V 80. lubrifiant: DE 100. consommation: 34 litres/heure. capacité réservoirs: 140 litres.
moteur:	1 Lycoming O-320 de 150 cv (L-21BM) ou 1 Lycoming O-290-D2 de 135 cv (L-21B).



(photo Pierre Bertrand)

# Installations radio des Piper L-21B et L-21BM

*par Marc Bonas*

## PREMIERE INSTALLATION

A l'origine, il semble que certains aéronefs aient été équipés d'un poste radio **ARC12**, utile pour les liaisons VHF et d'un boîtier **ARC48**, utile pour la réception des radiophares (ARC12 et ARC48 avec les boîtiers électroniques associés)..

## DEUXIEME INSTALLATION

Définie par l'AIA de Clermont-Ferrand, en juillet 1957.

### BOITIERS ET POSTES

#### pour les liaisons air/sol en HF :

un poste radio **ANPRC9**,

un poste radio **ANPRC10**,

installés dans un châssis suspendu au dessus de la tablette derrière la place observateur (le PRC9 à gauche et le PRC10 à droite dans le sens du vol).

Différentes combinaisons de postes ont été possibles (C10 et C9, 2 C9, 2 C10, C8 et C10 ou C8 et C9).

Les piles BA279 sont dans chaque boîtier de poste.

#### pour les liaisons spécifiques aéronautique en VHF :

- un ensemble **ARC12** composé de deux boîtiers T366-T11B pour la partie émission et un boîtier R15 pour la partie réception. Les trois boîtiers sont placés dans le coffre derrière la place observateur.

#### pour la réception des radiophares (gonio et radio-compass) en BF :

- un boîtier **ARCR511-R11A** pour la partie seule réception, placé dans le coffre derrière la place observateur.

#### pour la sélection des différents moyens et pour le téléphone de bord :

- un boîtier de commutation **BC366S** à l'emplanture de l'aile gauche, au-dessus de la place pilote.

- un boîtier de commutation **BC366S** à l'emplanture de l'aile gauche, au-dessus du siège de la place arrière.

- un inverseur **PRC9/PRC10** entre les 2 BC366S.

- une boîte **ARC68** de commande et de sélection pour la VHF, placée sous l'ARC68

- une boîte **ARC48** de commande et de sélection de la réception des radiophares, permettant le choix de l'antenne et installée sous le tableau de bord dans l'axe de l'avion.

- l'alternat pilote monté sur la poignée du manche.

- l'alternat place observateur disponible sur la console gauche juste après la manette des gaz.

### AERIENS

**pour les PRC9 et PRC10**, une antenne fouet à trois brins (MS116, 117 et 118) traversant le toit vitré, en arrière au milieu et dont l'embase est fixée sur les tubes de la cellule, au dessus du châssis suspendu.

**pour la VHF**, une antenne fouet AT701 coudée à 90° vers l'arrière, fixée sur le toit, à l'emplanture de l'aile droite, juste après le bord d'attaque.

**pour le Gonio et radio-compass**, au choix par manipulation de l'inverseur LOOP/ANT présent sur la C48, soit

- l'antenne-cadre "circulaire" L10A à haute directivité, dite LOOP, fixée sous le fuselage, au niveau de la place arrière.

- l'antenne filaire LVD, tendue entre le sommet de la dérive fixe et un support sur le toit de la cabine à l'emplanture de l'aile gauche, juste après le bord d'attaque.

# Peintures et marquages des Piper L-21B et BM

## par Marc Bonas

### 1<sup>re</sup> époque 1<sup>re</sup> partie vert armée/période métropole et écoles

Ensemble de l'aéronef en vert armée.

Pas de panneau anti reflet noir.

Gouvernail de direction tricolore.

Cocardes avec bord jaune de grandes dimensions (diamètre 45 cm) aux six emplacements réglementaires.

Codes en jaune sur le fuselage, en avant de la cocarde.

Ces codes à deux lettres sont issus d'une série d'immatriculation relevant du service des transmissions de l'armée de l'air (les deux lettres sont séparées par un tiret).

C/N porté en jaune sur la dérive fixe.

Pas d'insigne d'arme sur la dérive fixe.

Pas d'insigne de formation.

Pales d'hélice en métal naturel, avec extrémités de couleur rouge ou jaune.

Intérieur supposé être de couleur vert armée.

Enjoliveurs de roues de couleur vert armée.

### 1<sup>re</sup> époque 2<sup>e</sup> partie vert armée/période AFN avant 1959



Piper L-21 du PA de la 12<sup>e</sup> DI codé AFD (photo Bernard Seguin).

Ensemble de l'aéronef en vert armée.

Pas de panneau anti reflet noir.

Sur l'extrados de chaque aile, trois bandes d'identification blanches ce qui supprime la présence de cocardes. Malgré des exceptions, la dernière lettre du code a été reportée sur l'extrados des ailes, entre le réservoir et la première bande blanche.

Gouvernail de direction tricolore.

Cocardes avec bord jaune de grandes dimensions (diamètre 45 cm) sur l'intrados des ailes et sur le fuselage.

Code à trois lettres en blanc et en grand format sur le fuselage, pouvant avoir différents emplacements, soit en groupe de trois lettres en avant de la cocarde, soit le groupe scindé en deux parties une lettre seule d'un côté de la cocarde et deux lettres de l'autre.

Cas unique relevé sur un aéronef affecté au PA de la 5<sup>e</sup> DB la dernière lettre est plus grosse que les deux premières.  
C/N porté en blanc ou en noir sur la dérive fixe.  
Pas d'insigne d'arme sur la dérive fixe.  
Insigne de formation pouvant être porté sur le fuselage, après le capot moteur.  
Pales d'hélice en métal naturel, avec extrémités de couleur rouge ou jaune.  
Intérieur supposé être de couleur vert armée.  
Enjoliveurs de roues de couleur vert armée.

## 2<sup>e</sup> époque gris/période AFN après 1959



L-21 n° 18-5352/BLE du PA de la 12<sup>e</sup> DI, dans la région de Tlemcen, en 1961 (photo Christian Puech).

Ensemble de l'aéronef en gris.  
Panneau anti reflet noir de faible dimension sur le capot moteur.  
Secteur blanc recouvrant une partie des ailes (dont les réservoirs mais sans les volets) ainsi que le dos du fuselage. Ce secteur blanc a été bordé de noir. Cet ensemble a été voulu pour assurer une meilleure protection contre la chaleur mais a également permis d'obtenir une meilleure visibilité des L-21 par les autres aéronefs évoluant à proximité.  
Gouvernail de direction tricolore.  
Cocardes avec bord jaune de grandes dimensions (diamètre 45 cm) uniquement sur l'intrados des ailes (rien sur l'extrados ni sur le fuselage).  
Code à trois lettres en noir et en grand format sur le fuselage, pouvant avoir différents emplacements. La dernière lettre du code reportée en noir sur les ailes entre le secteur blanc et le saumon d'aile. Il est supposé que la dernière lettre du code ait été également reportée sous le fuselage.  
C/N porté en noir sur la dérive fixe.  
Insigne d'arme en noir sur la dérive fixe.  
Insigne de formation pouvant être porté sur les deux côtés du fuselage, juste après le capot moteur.  
Ponctuellement et suivant les formations, moyeu d'hélice peint.  
Pales d'hélice avec extrémités de couleur jaune.  
Intérieur toujours supposé être de couleur marron.  
Enjoliveurs de roues de couleur grise.

## AFN et métropole version camouflée période 19??

A partir de la base vert armée classique, application du bariolage marron sur les côtés et le dessus du fuselage, sur l'extrados des ailes et de la profondeur.  
Différents schémas de camouflage ont été relevés. Suivant le cas, toujours les trois bandes d'identification blanches sur l'extrados de chaque aile.  
Présence possible de la dernière lettre du code entre la dernière bande blanche et le saumon d'aile.



Gouvernail de direction toujours tricolore.  
Cocardes de grand format avec bord jaune sur l'intrados des ailes et sur le fuselage.  
Les codes à trois lettres toujours en blanc sur le fuselage, en groupe de trois lettres en avant de la cocarde.  
C/N toujours en blanc au sommet de la dérive fixe.  
Suivant le cas, sur la dérive fixe  
Pas d'insigne d'arme ni de formation.  
Enjoliveurs de roues de couleur verte.  
Pales d'hélice en métal naturel, avec extrémités de couleur rouge ou bien jaune.  
Ce type de décoration est avéré sur des aéronefs vus en AFN et en métropole.

### **Métropole après 1962 vert armé uni avions en écoles et en unités**



*Equipé de skis, Piper L-21BM n° 18/2549/BCX de l'ES.ALAT, à Dax (photo ES.ALAT).*

De retour en métropole, les avions ont été peints en vert armée.  
Cocardes avec bord jaune aux six emplacements réglementaires, de grandes ou bien de petites dimensions (diamètre 30 cm).  
Les codes à trois lettres toujours en blanc sur le fuselage mais de format variable.  
Le gouvernail de direction laissé en vert armée ou bien tricolore.  
C/N en blanc au sommet de la dérive fixe.  
L'insigne d'arme en blanc, présent ou pas, sur la dérive fixe.  
Pales d'hélice en métal naturel, avec extrémités de couleur rouge ou bien jaune.  
Enjoliveurs de roues de couleur verte.

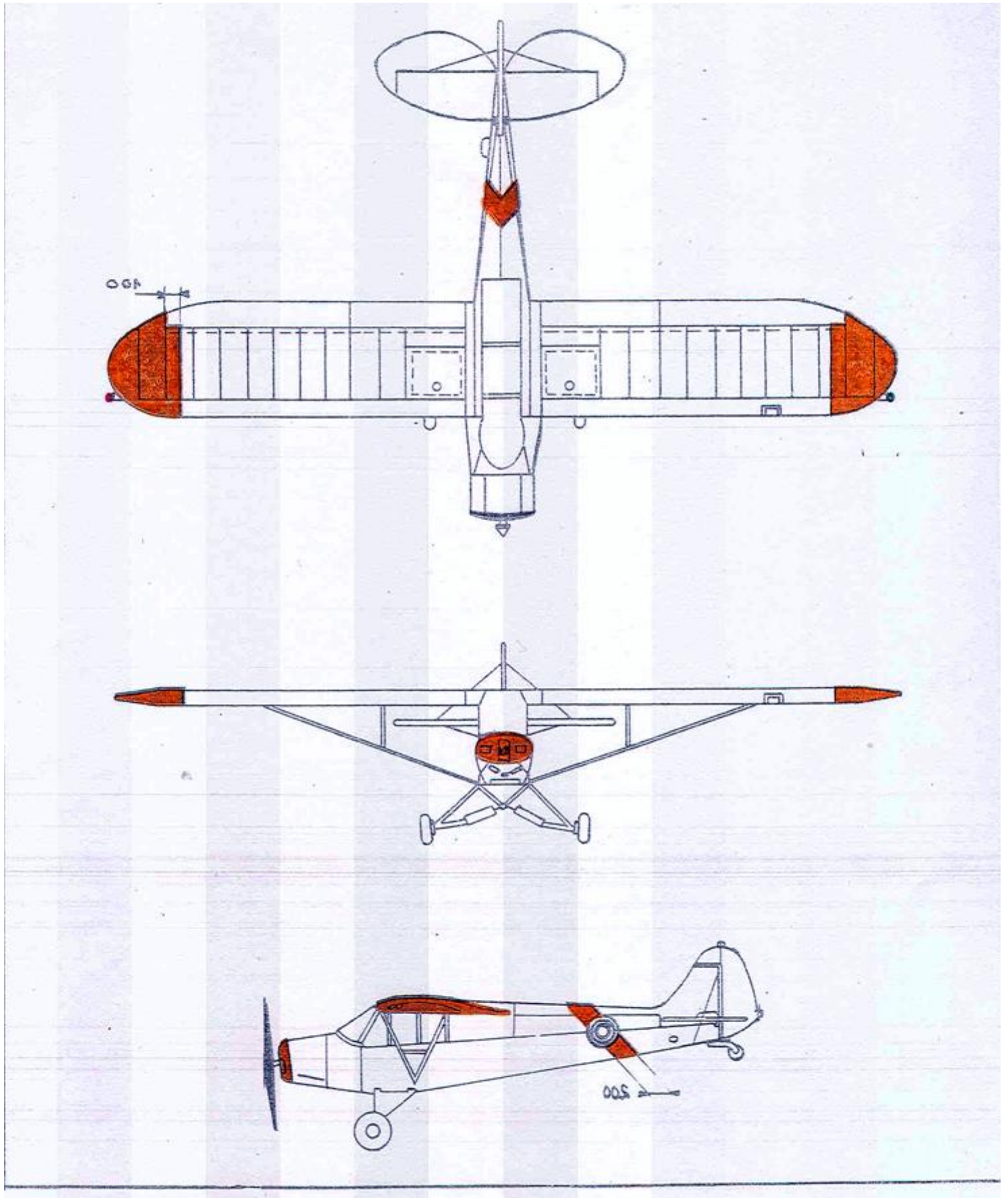
### **Métropole après 1962 vert armé uni plus partie anti-collision avions en écoles**

Ensemble de la décoration classique en vert armée avec, en supplément, la peinture anti collision sur le plastron moteur, les saumons d'ailes et le gouvernail de direction,

Le schéma réglementaire a prévu une bande de fuselage oblique au niveau de la cocarde ; pas de peinture anti collision sur le gouvernail de direction.

# Peintures anticollision du Piper L-21B en école

(avec l'aide précieuse de Marc Bonas)



(source ESAM.)

# En opérations avec le PA de la 7<sup>e</sup> DMR

*Récit de Pierre Bertrand pilote d'avion (CPAP) en Algérie 1958-1961*  
*photos de l'auteur*



Quatre ans de présence au sein du même peloton avion ne peuvent se raconter en quelques lignes, aussi ne relaterais-je que quelques missions un peu plus mouvementées que les autres. L'ensemble de cette période exaltante et terrible entraîne aujourd'hui ma mémoire dans un tourbillon d'émotions où se mêlent, paysages fantastiques, visages de camarades, et images de violences et d'actions.

## **1- Premier vol opérationnel**

Début mars 1958 je rejoignais le peloton avion de la 7<sup>e</sup> DMR, sur la base de La Réghaïa près d'Alger, comme simple CPAP. Le commandant de l'unité, le capitaine Léost, était hospitalisé après une blessure au combat. Mais il revint très vite, nullement embarrassé d'une canne pour reprendre sa place et les missions. Très heureux de mes ailes de pilote

n° 763, je m'étais glissé rapidement dans cette escadrille dynamique qui possédait un esprit d'équipe remarquable. Natif d'Oran, je retrouvais la terre algérienne que j'avais quittée quelques 15 mois auparavant pour effectuer mes classes à Essey-les-Nancy, et suivre la formation de spécialité à Saint-Yan et Finthen.

Après une quinzaine d'heures de vols de familiarisation sur un bon vieux L-18, et quinze autres heures en protection de convois et largage de courrier pour prendre en main le L-21 sur les reliefs algérois, c'était mon premier vol en opération, trois semaines après mon arrivée dans l'escadrille. Le lieutenant Roy, observateur, qui m'accompagnait dans cette mission, serait le protagoniste quelques mois plus tard d'un vol qui restera pour nous inoubliable. En attendant, je prenais connaissance de quelques-uns des noms qui allaient devenir des rendez-vous avec l'action et les réalités de la guerre : Deux-Bassins, Rovigo, Alma, Bouïra, les gorges de Kedhara, de Palestro, Bou Saada, Djelfa...

J'ai su par la suite que beaucoup de CPAP avaient été cantonnés pendant leur séjour aux vols de liaison et de largage de courrier, mais ce n'était pas le cas dans ce peloton, où tous les pilotes effectuaient le même travail. Ce dont je n'étais pas peu fier, car certains étaient en opérations depuis le début de la guerre d'Algérie, et l'un d'entre eux, l'adjudant Labrousse, avait combattu en Indochine sur Storch. Une première expérience aéronautique, de 400 heures de vol sur planeur et avion, acquise en Algérie avant mon engagement dans l'aviation d'artillerie, me permettait d'être relativement à l'aise en face des conditions aérologiques de ce pays.



*Vue générale du parking de La Réghaia, en juin 1959. Les L-18C face aux L-21BM.*

Nous volions pourtant quelquefois dans les conditions dites : "Danger toutes catégories". Lorsque, dans ces conditions extrêmes une opération ou une embuscade tournait mal, il arrivait que l'escadrille reçoive une demande d'intervention urgente, sans ordre impératif. L'équipage d'alerte se concertait sur la faisabilité de la mission. En définitive, le pilote pouvait refuser de décoller sans que cette décision ne lui soit préjudiciable ; la prudence était comme de juste, bien considérée. Il faut dire qu'une fois en l'air, attaché étroitement au siège, l'avion secoué craquait de toute sa carcasse, il passait même quelquefois sur le dos. Les hommes de l'équipage se retrouvaient souvent le casque heurtant le haut de la cabine, au milieu de la poussière et de petits graviers qui les fouettaient. Avec des vents violents et une chaleur torride les missions en montagne restent un sport délicat.

Le 22 mai 1958, nous effectuons, avec le lieutenant Roy, une relève en opération dans la région des gorges de Palestro. L'équipage sur la zone venait de repérer une importante bande armée sur un piton dominant les gorges. Pendant l'échange des consignes entre les observateurs, les troupes au sol avaient signalé une très forte résistance. L'affaire se présageait chaude. La chasse s'annonçait. Comme l'observateur précédent était nouveau, le capitaine Léost, qui pilotait le Piper, décida de rester en observation pour le faire bénéficier de la prestation en cours.

Deux Mistral à la verticale s'impatientaient. Rapidement je descendis en virage vers le point signalé par l'équipage précédent. Nous allions comme d'habitude passer en rase-mottes pour larguer la grenade fumigène, lorsque les troupes au sol annoncèrent l'apparition d'une mitrailleuse MG chez l'ennemi. Nous étions déjà en piqué. Je redressais l'appareil, en accord avec l'observateur de manière à passer au-dessus de la zone, à environ 150 mètres. La bande était devant nous. Chose incroyable, les hommes se tenaient debout, face à nous, en rang. Au geste du bras de l'un

d'eux tous les fusils crachèrent de la fumée. Je donnais le top pour le largage du fumigène, et, au milieu des claquements des balles, j'inclinai brusquement l'appareil pour échapper aux tireurs. Soudain, j'entendis une explosion et je reçus un violent coup sur le visage. Je pensais immédiatement que j'avais mon compte, que j'étais blessé. Je passais ma main rapidement sur le visage : rien, pas de sang, pas de douleur. Le haut du pare-brise avait un trou de la grosseur d'un casque. Je me tournais vers le lieutenant Roy,

- Mon lieutenant est-ce que ça va ? Etes-vous blessé ?

- Non, non, et vous ?

Je repérais un impact sous l'aile gauche, le moteur tournait rond. Le réservoir de carburant était touché, et curieusement l'essence qui s'échappait circulait sous l'aile vers l'avant. Je sélectionnais le réservoir droit. Les chasseurs avaient déjà plongé, attirés par la fumée blanche du fumigène. Le Leader, excité, se mit à crier à la radio :

- Piper ! On les voit ! On les voit !

Le lieutenant Roy prit le micro :

- Ici Hova orange nous avons été touchés, le pilote a eu chaud !

Après son passage, le Mistral remonta en flèche pendant que le numéro deux commençait son straffing. L'observateur indiquait à la chasse les corrections nécessaires, car la bande naturellement se déplaçait. Mais la situation se gâtait pour nous, l'essence continuant son curieux déplacement commençait à me dégouliner dans le cou en pénétrant dans la cabine par l'aérateur et en couvrant tout le pare-brise. Il fallait nous poser et manipuler la manette des gaz avec précautions, je craignais qu'une étincelle allume un incendie.

- Ici Hova orange, nous sommes obligés de quitter la zone, avarie à bord.

- Hova rouge compris, nous prenons la suite et demandons la relève en urgence !

Le capitaine Léost prenant l'affaire en main, je mis le cap vers la vallée. Il y avait une piste de secours marquée sur la carte, sur le bord d'un oued. J'allais essayer de m'y poser. Les Mistral avaient fini leur travail et l'artillerie s'était mise de la partie. Pendant la descente je cherchais vainement par où était passée la balle qui avait troué le pare-brise. Au-dessus de la minuscule piste de terre nous avions largué un fumigène pour connaître la direction du vent. Mais le vent était nul.

Après une longue approche j'avais ajusté le moteur précautionneusement, la douche d'essence continuant d'imbiber mes vêtements coulait sur le plancher. Plein volet, j'étais en train d'effacer la piste. La mort dans l'âme j'avais remis lentement la gomme pour faire un autre tour de piste, en m'excusant auprès du lieutenant qui n'en menait pas large. La-haut, sur les sommets, une paire de T-6 continuait le travail. Plein volet, je réussis à me poser à l'entrée de la piste qui était très courte.

Je n'avais pas encore coupé le moteur qu'un musulman vêtu d'une vague tenue militaire arrivait en courant une arme à la main. Ce n'était qu'un supplétif qui avait la charge de garder le terrain, et qui nous avait procuré une émotion légitime en apparaissant si brusquement. Il s'était mis à sauter en l'air, en montrant du doigt le trou qu'il venait de découvrir sur le flan de l'appareil. Le réservoir continuait à se vider pendant que nous examinions l'impact de la balle qui avait traversé la cabine en pénétrant sur le côté au niveau du siège du pilote. Plus tard, de retour à la base, en passant un fil depuis le trou d'entrée jusqu'au milieu de l'ouverture sur le haut du pare-brise éclaté, nous constatâmes que la trajectoire débutait au niveau de la taille, passait entre mon bras gauche et ma poitrine, remontait le long de mon corps et frôlait mon visage. La gifle ressentie sur mon visage n'était que l'effet de l'onde de choc du projectile. Avoir une "baraka" aussi flagrante devait me coûter un pot mémorable...



*Les reliefs du massif de Bou-Zegza.*

## **2- Opération au col des Deux-Bassins**

Ce matin-là, avec le sous-lieutenant Meuriot, observateur, un appelé du contingent, nous avons décollé du terrain de La Réghaïa avant le levé du soleil. Cela faisait un an que je volais au sein du peloton avion de la 7<sup>e</sup> DMR. C'était le genre de vol que j'affectionnais particulièrement. Dans l'air frais du matin exempt de brume de chaleur, quelques fines langues de brouillards se dissolvaient lentement entre les vergers d'orangers et de citronniers, les vignes et les fermes encore endormies. La plaine de la Mitidja regorgeant de richesses naturelles laissait s'enfuir l'ombre de la nuit, tandis que le massif du Bou-Zegza vers lequel nous nous dirigeons était éclatant sous les rayons du soleil levant. Le moteur du L-21 ronronnait tranquillement. Nous goûtions le calme de ce vol, chacun dans ses pensées, en admirant le paysage qui s'éclairait de plus en plus.

Sur la zone, nous survolions l'ensemble du dispositif pendant les prises de contact radio avec les différentes unités qui participaient à l'opération. L'observateur plaçait sur sa carte les éléments de la situation pendant que j'enregistrais visuellement la configuration particulière du terrain et les emplacements de nos troupes, en observant soigneusement toute anomalie de couleur ou de mouvement à l'intérieur du dispositif. Il était rare de découvrir dans ces prémices de recherche un signe de présence humaine, tant était habile la technique de camouflage des rebelles. Le dévoilement de leur position, souvent accidentel ne se faisait que lorsque les troupes qui effectuaient le ratissage de la zone encerclée arrivaient au contact. Nous parvenions quelquefois à surprendre un mouvement individuel ou l'éclat d'une arme, depuis notre position aérienne. Ce qui déclenchait, après identification visuelle, les pilonnages d'artillerie ou le mitraillage de la chasse, suivi par la poursuite au sol et les actions de combats.

Ce jour-là, tout avait commencé très tôt, ce qui présageait une opération animée. Depuis le lever du soleil, les accrochages s'étaient multipliés dans cette région montagneuse et tourmentée, zone tampon entre la Kabylie proche et l'Atlas Blidéen qui débutait sur les terribles gorges de Kédara. Rien de bien violent. Juste l'habituel "tour d'horizon" qu'effectuaient les rebelles pour évaluer l'imperméabilité du bouclage. Il était bien rare qu'ils ne réussissent pas à trouver une faille dans le dispositif mis en place. La nature chaotique du terrain permettait rarement une étanchéité parfaite.

La veille déjà, la bande qui venait de Kabylie nous avait échappé dans le massif voisin. Un renseignement venu d'un poste de la zone, dans un village où avaient été commis plusieurs égorgements, avait permis de monter l'opération avec une chance de succès. La bande tentait de rejoindre à l'Est, le col des Deux-Bassins. Nous avons commencé à fouiller les talwegs, à descendre les oueds les uns après les autres, lorsqu'un accrochage se produisit sur la côte 405 que nous avons déjà survolée. J'avais remis les gaz pour rejoindre rapidement les lieux, et le sous-lieutenant Meuriot s'affairait sur sa carte. Pendant la remontée, j'avais pris la direction la plus courte afin d'atteindre rapidement le lieu du combat ; je rasais les éboulis rocheux et les falaises qui bordaient l'oued, observant de tous côtés, car c'était souvent dans ces conditions que l'on découvrait l'inattendu. Soudain, nous entendîmes le bruit caractéristique de tirs fournis contre nous : des haricots secs tombant dans une casserole... Des éclats lumineux en grands nombres

partaient de l'autre côté de l'oued. Quelques mouvements violents du manche et du palonnier pour dévier les tirs, et nous sortîmes sans dommages apparents de la situation. Meuriot appelait Soleil :

- Soleil d'Hova gris, position rebelle en HL 21 CI 16,demande artillerie.
- Hova gris de Soleil affirmatif !



*Un T-6 de l'armée de l'Air en patrouille.*

Je sortis de l'oued en virage pour rester en contact visuel avec le lieu. Le moteur tournait rond. Nous n'avions pas perçu le bruit caractéristique d'impacts sur la cellule, nous pouvions avoir été touché sans le savoir, dans les tourbillons de l'action, des cris et des messages que nous recevions par radio. Je restais vigilant et surveillais de temps à autre l'état des instruments de bord. Nous apercevions des mouvements divers sur les pentes. Meuriot peaufinait ses coordonnées avec l'artillerie. Aux premiers obus une dizaine d'hommes se mirent à courir en remontant l'oued. C'était mal parti pour eux, puisque grâce aux corrections précises du sous-lieutenant, les obus les suivaient très précisément. Explosions après explosions, quelques corps restaient allongés. Les autres combattants réussirent à l'infiltrer au milieu de gros éboulis de rochers ce qui nous le savions allait leur procurer une protection relative. L'artillerie continuait à tirer quelques obus de manière à les fixer et donner le temps aux unités présentes d'entrer en action.

Soleil demandait notre présence ailleurs. Les contacts avec l'ennemi se multipliaient dans plusieurs endroits du bouclage. L'affaire se confirmait chaude. L'intensité des messages radio avait atteint un palier très élevé. Je baissais un peu le niveau sonore de la radio sol-air, pour mieux entendre sur la fréquence air les T-6 qui arrivaient sur la zone, et que nous allions guider pour le straffing. La bande s'était certainement scindée en petits groupes pour augmenter ses chances de trouver une porte de sortie.



*Un poste isolé, au sommet d'une montagne (côte 1450).*

Sur la côte 325 nous larguâmes une grenade fumigène pour baliser l'objectif. C'était toujours une opération dangereuse, parce que, pour d'obscures et innombrables controverses administratives nos appareils n'étaient pas équipés de roquettes fumigènes. L'armée de l'Air s'y opposait farouchement, de peur de perdre des privilèges d'un autre temps. En bénissant ces administratifs qui avaient oublié que la première aviation militaire, en quatorze, pendant la grande guerre, était celle de l'armée de Terre, avec ses équipages sans blindage, qui larguaient comme nous les fumigènes et autres délicatesses à la main.

La chaleur augmentant, une brume diminuait la visibilité, mais le guidage des T-6 sur l'objectif continuait. Une deuxième patrouille de T-6 nous rejoignait et se mêla à la noria. Comme nous tournions tous dans l'étroite cuvette de la vallée, j'étais extrêmement attentif à suivre les trajectoires des avions, tout en nous plaçant dans les meilleures conditions pour ne pas perdre de vue la bande qui se déplaçait sans cesse entre chaque straffing. Nous commençions à être passablement secoués par les thermiques qui développaient au-dessus de la cuvette quelques cumulus, dit "de beau temps". Lors d'un visage serré, j'avais entendu un drôle de bruit dans le moteur, et la cabine s'était instantanément emplie d'une fumée âcre qui jaillissait de sous mes pieds. Sortie de virage. J'examinai une seconde sous les palonniers. À cet instant, bruit de moteur extérieur, je levai la tête, une Alouette venait de nous frôler...

- Ah ! Le c... ! D'où sort-il celui-là ? » La fumée s'était dissipée instantanément. Température moteur au vert. Avions-nous été touchés tout à l'heure ? Mais non, le moteur tournait rond. Toute notre émotion se reporta sur ce dangereux inopportuniste. C'était l'époque où les "ventilos" ne tenaient pas encore le haut du pavé, et c'était un des tout premiers que je voyais en opération.

- Encore un pont de l'état-major... me glissa Meuriot. Le pilote n'avait pas eu la politesse d'annoncer par radio son immixtion dans le manège aérien, au détriment de toutes les règles de sécurité.

- Hélium gris de Soleil !

- Hélium gris j'écoute.

- Portez-vous sur HL18CI10, nous n'avons plus contact radio et il y a des échanges de tirs...

- Hélium gris bien reçu, nous y allons !

Nous laissâmes les T-6 continuer sans nous. La plupart des pitons étaient tenus par nos troupes qui nous saluaient de la main lorsque nous les survolions. Beaucoup d'hommes avaient creusé des trous et observaient devant eux les vallées. Aucun indice moteur ne laissait présager d'avarie. Mais la collision manquée avec l'hélico nous avait plus secoué que la fumée intempestive mais brève.

Pendant les trop longues minutes de vols passées pour rejoindre cette unité, je m'étais tourné pour voir Meuriot tripatouiller ses cartes, pour être sûr de sa navigation dans ce terrain difficile. Mais il avait le corps penché en avant, tendu vers ce piton qu'il cherchait des yeux et où des hommes se trouvaient en difficulté, attendant notre aide. Nous avions ri, parce qu'il avait également remarqué que je me tenais dans la même tension physique que lui, depuis l'appel de Soleil. Le L-21 était une excellente machine qui faisait des merveilles en montagne, à condition de ne pas



compter sur la puissance du moteur pour se sortir des courants rabattants et des remous que nous imposaient la chaleur et le vent. Se servir de cet appareil comme d'un planeur en montagne pour la maîtrise de sa vitesse était notre seule sauvegarde. Nous le raillions un peu pour son manque de vitesse lorsque les circonstances étaient dures pour ceux qui nous attendaient. C'était le cas ce jour-là. J'avais pris la direction de l'endroit où se trouvait cette unité, car j'avais mémorisé la configuration de la zone et la position exacte de toutes les unités sur le terrain.

Le pilote devait assurer conditions de sécurité et d'efficacité lors des missions. L'officier observateur devait gérer les informations qu'il recevait par radio ainsi que celles que nous découvriions en cours de vol sur le terrain. L'aide du pilote s'avérait souvent indispensable. En urgence opérationnelle, les décisions et les actions dépassaient souvent les attributions de l'équipage. Cette forme de guerre nouvelle nous contraignait souvent à agir en fonction des nécessités de l'action.

Nous arrivions enfin sur le piton concerné. Les soldats étaient couchés dans leur trou ou protégés par des murettes de pierre. Nous étions passés à une dizaine de mètres au-dessus d'eux et avons remarqué l'agitation et les départs de coup de feu vers le bas de la pente. Pendant la ressource, j'avais incliné l'aile pour observer l'ensemble du piton. Effectivement, à quelques dizaines de mètres en contrebas, devant nos soldats, se levait un groupe d'hommes : les rebelles, qui à toutes jambes contournaient le piton en se dirigeant vers l'arrière de la position. Devant la rapidité de cette action, je réduisis les gaz et plongeai de manière à longer la crête devant nos soldats et leur montrer par geste qu'il fallait se protéger à l'arrière. Le sous-lieutenant écrivit un message, pour le larguer trente secondes plus tard sur la position. Virage de cent quatre-vingts degrés, je repassais devant eux, gesticulant en désespoir de cause. Nous sautions littéralement d'impuissance sur nos sièges. Aucun Français n'avait bougé de sa position. Nous aperçûmes avec horreur la course rapide, désordonnée, entre les roches et les buissons, d'un groupe de rebelles qui montaient à l'assaut. Les hommes de la section n'avaient pas compris nos signes, et restaient fixés au sol par des tirs incessants. Le message largué n'avait pas pu être récupéré. En quelques secondes l'ennemi fut sur leur dos. Nous ne pouvions rien pour eux. Un passage en rase-mottes. En un éclair nous vîmes la scène : un corps à corps sauvage.

- Soleil d'Hélium gris, sur Hôtel Lima 18, position débordée... Je répète, position débordée !

La mort dans l'âme nous assistâmes à la fuite rapide des rebelles qui plongeaient dans les talwegs. Je refis un passage, volets sortis, lentement. Sur le piton, quelques corps désarticulés. Amis, ennemis ? Meuriot ajustait déjà l'artillerie sur les derniers replis de terrain où les rebelles s'étaient fondus parmi les rochers et les buissons.

Le reste de l'opération s'était passé, comme c'était souvent le cas, dans le ratissage précautionneux, ponctué de quelques coups de feu sur quelques fuyards qui étaient débusqués. Le compte des pertes amies, celui des rebelles, des armes récupérées, des documents découverts qui serviraient plus tard... Une opération presque comme les autres, mais dont les images particulières sont encore vivaces dans mon souvenir.

**Pierre Bertrand**

Texte mis en forme par Christian Malcros pour le site [www.alat.fr](http://www.alat.fr)

# Liste des 12 Piper L-21B

## Matériel PAM remis aux autorités américaines après réforme

NUMEROS	ALAT		
constructeur	S/N	date de réception	OBSERVATIONS
			IMMATRICULATIONS
18-2538	52-6620	../../52	perception ALAT
			<b>CIS.ALAT</b>
		../02/58	accidenté
		13/11/58	Toul attente administrative
		20/11/58	Montauban IRAN jusqu'au 06/02/59
		14/02/59	<b>CIS.ALAT</b>
		21/12/61	Versailles
		08/03/62	SIPA IRAN jusqu'au 09/05/62
		09/05/62	Versailles en attente
		14/05/62	<b>CIS.ALAT</b>
		14/02/63	Montauban maintenance centrale
		14/01/64	<b>ES.ALAT</b>
		19/06/64	montage extincteur jusqu'au 26/06/64
		01/03/65	VP jusqu'au 07/05/65
		11/06/65	application FR1398 jusqu'au 17/06/65
		21/09/65	modification radio C10 jusqu'au 14/10/65
		18/04/66	échange hélice/moteur jusqu'au 02/05/66
		16/06/67	ERM Valence maintenance centrale
		04/07/67	arrivée de l'ES.ALAT
		04/03/68	remis au standard, stockage longue durée
		25/06/68	réformé avec 684 heures 30
		13/11/68	vendu par les Domaines US
18-2539	52-6621	../../52	perception ALAT
		11/01/58	Valence remis au standard
		29/01/58	<b>ES.ALAT</b>
		05/09/58	Montauban en attente
		08/09/58	Montauban IRAN jusqu'au 05/12/58
		10/03/59	Montauban maintenance centrale
		11/12/59	<b>ES.ALAT</b>
		16/11/59	accidenté au 3 <sup>e</sup> échelon. Posé dans un pré après arrêt moteur.
			<b>ES.ALAT</b>
		17/06/60	accidenté
			<b>ES.ALAT</b>
		24/10/61	Versailles en attente
		28/11/61	SIPA IRAN jusqu'au 19/02/62
		22/02/62	<b>ES.ALAT</b>
		10/01/63	<b>6<sup>e</sup> GALAT</b>
		14/09/64	VP jusqu'au 07/10/64
		08/01/65	modification radio et passage à L-21BM jusqu'au 27/01/65
		01/02/65	<b>5<sup>e</sup> GALAT</b>
		10/08/65	<b>ES.ALAT</b>
		05/11/65	peinture anti collision jusqu'au 17/11/65
		21/09/66	échange moteur jusqu'au 06/10/66
		26/05/67	Valence maintenance centrale
		01/12/67	retiré du SMA
		10/12/67	réformé avec 771 heures 25
		31/07/68	vendu par Domaines US

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.

NUMEROS		ALAT	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
constructeur	S/N	date de réception		
18-2540	52-6622	..../52	perception ALAT <b>ESAM</b> <b>COMALAT/GALAT N°7</b>	
		11/12/58	Montauban en attente <b>COMALAT</b> jusqu'au 13/01/59	
		13/01/59	Bruz	
		21/01/59	Montauban IRAN jusqu'au 28/04/59	
		13/05/59	<b>COMALAT</b>	<b>AFF</b>
?		24/02/62	Versailles en attente	
		13/02/62	SIPA IRAN jusqu'au 14/06/62	
		16/06/62	<b>COMALAT</b>	
		14/02/63	Montauban maintenance centrale	
		14/01/64	<b>ES.ALAT</b>	<b>BCX</b>
		14/02/64	<b>ES.ALAT</b> en surdotation	<b>BCX</b>
		19/11/64	échange moteur jusqu'au 01/12/64	
		10/05/65	application FR1398 jusqu'au 20/05/65	
		06/07/65	visite périodique jusqu'au 04/08/65	
		02/11/66	indisponible travaux cellule	
		09/11/66	Valence maintenance centrale	
		13/02/67	entoilage	
		27/02/67	perte/gain Valence/ <b>ES.ALAT</b>	
		19/01/68	dépose radio	
		04/03/68	stockage longue durée (04/06/68)	
		25/06/68	réformé avec 669 heures 15 au 01/10/67	
		13/11/68	vendu par Domaines	
18-2541	52-6623	..../51	perception ALAT <b>COMALAT</b> <b>EAM</b> Bourges	
		12/05/58	Montauban IRAN jusqu'au ??	
		12/05/58	Montauban en attente	
		31/07/58	Montauban maintenance centrale	
		20/08/58	<b>ESAM</b> Bourges ..../01/60	
		13/05/59	<b>GALAT N°7</b>	
		06/01/60	Versailles en attente	
		03/03/61	SIPA IRAN jusqu'au 18/05/61	
		20/05/61	<b>ESAM</b>	
		12/10/65	mise au standard radio	
		19/10/65	modification C10 jusqu'au 09/11/65	
		27/11/65	indisponible travaux amortisseurs avant jusqu'au 22/03/66	
		22/03/66	alerte potentiel	
		25/07/66	vérification CDV jusqu'au 26/08/66	
		29/09/66	alerte révision générale	
		27/10/66	Valence maintenance centrale	
		11/01/68	remis au standard	
		21/06/67	réformé (le 20/12/67 ?) avec 903 heures 05 au 01/10/67	
		01/12/67	retiré du SMA	
18-2542	52-6624	..../52	perception ALAT <b>GALAT N°2</b>	
		10/06/58	AIA Clermont-Ferrand IRAN jusqu'au 12/11/58	
		07/11/58	Montauban en attente	
		25/11/58	<b>GALAT N°2</b>	
		22/03/61	Montauban maintenance centrale	
		20/04/61	<b>GALAT N°9</b>	
		28/09/61	Versailles en attente	
		17/10/61	SIPA IRAN jusqu'au 10/01/62	
		17/01/62	<b>ES.ALAT</b>	
		10/01/63	Montauban maintenance centrale	31/10/64
		14/01/64	<b>ES.ALAT</b> en surdotation ou 31/01/64	
		25/11/64	en attente VP	
		01/12/64	visite périodique jusqu'au 13/01/65	
		30/04/65	application FR 1398 jusqu'au 10/05/65	
		06/08/65	modification C10 jusqu'au 15/09/65	
		12/11/65	travaux voilure jusqu'au 25/11/65	
		08/11/66	échange moteur jusqu'au 08/12/66	
		26/05/67	Valence maintenance centrale	
		21/06/67	réformé (le 20/12/67 ?) avec 819 heures 25 le 01/08/67	
		01/12/67	retiré du SMA	
		11/01/68	remis au standard	

NUMEROS	ALAT	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
constructeur S/N	date de réception		
18-2543 52-6625	../..52	perception ALAT	
	19/08/55	<b>COMALAT</b> jusqu'au 22/10/58	
	16/10/58	Montauban attente	
	17/10/58	Montauban IRAN jusqu'au 09/01/59	
	09/01/59	Montauban maintenance centrale	
	22/01/59	<b>COMALAT</b>	
	10/01/62	SIPA IRAN jusqu'au 03/04/62	
	25/11/62	Versailles attente	
	06/04/62	<b>1<sup>er</sup> GALAT</b>	
	14/02/63	Montauban maintenance centrale	
	14/01/64	<b>ES.ALAT</b>	
	23/09/64	montage extincteur jusqu'au 02/10/64	
	02/02/65	modification C10 jusqu'au 26/02/65	
	23/03/65	vérification CDV et train jusqu'au 12/04/65	
	30/07/65	sans radio	
	05/11/65	peinture anti collision jusqu'au 17/11/65	
	09/02/66	visite périodique jusqu'au 01/04/66	
	08/09/66	échange plancher jusqu'au 16/09/66	
	05/07/67	Valence maintenance centrale	
	11/01/68	remis au standard	
	21/06/67	réformé (le 20/12/67 ?) avec 547 heures 15 le 01/10/64	
	01/12/67	retiré du SMA	
18-2544 52-6626	../..52	perception ALAT	
		<b>ES.ALAT</b>	
	29/05/58	671 CRALAT en attente	
	29/05/58	AIA Clermont-Ferrand IRAN jusqu'au 04/09/58	
	15/09/58	Montauban maintenance centrale	
	30/09/58	<b>ES.ALAT</b>	<b>BCZ</b>
	12/08/61	Versailles en attente	
	02/10/61	SIPA IRAN jusqu'au 12/12/61	
	20/12/61	<b>ES.ALAT</b>	
	10/01/63	Montauban maintenance centrale	
	31/01/64	<b>ES.ALAT</b> en surdotation	
	02/10/64	problème d'huile jusqu'au 19/10/64	
	12/11/64	visite périodique jusqu'au 10/12/64	
	02/03/65	modification C10 jusqu'au 17/03/65	
	15/11/65	échange moteur jusqu'au 18/11/65	
	18/11/65	échange mat et amortisseurs jusqu'au 05/01/66	
	18/01/67	dépose radio et mise au standard	
	04/04/67	Valence maintenance centrale	(05/12/67)
	21/06/67	réformé (le 20/12/67 ?) avec 801 heures 15 au 01/01/67	
	01/12/67	retiré du SMA	
18-2545 52-6627	../..52	perception ALAT	
		<b>GALAT N°3</b>	
	04/10/58	Alger en attente	
	16/12/58	AIA Alger Maison-Blanche IRAN jusqu'au 26/03/59	
	09/04/59	Montauban en attente	
	14/05/59	<b>ES.ALAT</b>	<b>BCV</b>
	25/08/61	accidenté au 4 <sup>e</sup> échelon.	
		<b>ES.ALAT</b>	
	18/06/62	<b>GALAT N°9</b>	<b>AHO</b>
	01/02/63	<b>8<sup>e</sup> GALAT</b>	
		visite périodique jusqu'au 21/09/64	
	26/08/65	indisponible par suite du réentoilage des ailes	
	31/08/65	échange des ailes jusqu'au 30/09/65	
	06/10/65	<b>ES.ALAT</b>	
	09/12/65	peinture anti collision jusqu'au 16/12/65	
	05/01/66	modification radio jusqu'au 14/02/66	
	27/09/66	Valence maintenance centrale	
	17/11/66	Valence maintenance centrale	
	01/02/68	remis au standard	
	04/03/68	stockage longue durée	(04/06/68)
	25/06/68	réformé avec 881 heures 35 au 01/10/67	
	13/11/68	vendu	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



*Piper L-21B n° 18-2545/BCV de l'ES.ALAT à Dax en 1960 (photo Jean-Laurent Truc).*

NUMEROS	ALAT	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
constructeur S/N	date de réception		
18-2546 52-6628	../..52	perception ALAT <b>GALAT N°4</b>	
	24/01/59	Chéragas en attente	
	29/01/59	AIA Blida IRAN jusqu'au 11/05/59	
	09/06/59	Montauban en attente	
	03/06/59	<b>ES.ALAT</b>	<b>BCT</b>
	22/05/62	Versailles en attente	
	12/06/62	SIPA IRAN jusqu'au 28/09/62	
	19/10/62	<b>GALAT N°9</b>	
	01/02/63	<b>8° GALAT</b>	
	11/09/64	échange cylindre N°3 jusqu'au 25/09/64	
	09/11/64	Montauban maintenance centrale	
	18/12/64	Versailles	
	08/02/65	convoyage sur Versailles	
	10/02/65	ERM Versailles	
	21/04/65	Montauban maintenance centrale	
	06/05/65	Montauban maintenance centrale	
	28/06/65	visite périodique jusqu'au 16/07/65	
	16/03/67	<b>ES.ALAT</b>	
	04/07/67	Valence maintenance centrale	
	18/01/68	remis au standard	
	04/03/68	stockage longue durée	(04/06/68)
	25/06/68	réformé avec 461 heures 45 au 01/10/67	
	13/11/68	vendu	
18-2547 52-6629	../..52	perception ALAT	
	11/12/57	AIA Blida IRAN jusqu'au 30/04/58 675 CRALAT ERGM Algérie	
	17/06/58	675 CRALAT	
	23/09/58	Alger maintenance régionale	
	15/04/59	Montauban en attente	
	03/06/59	<b>ES.ALAT</b>	<b>BCU</b>
	25/01/62	Versailles	
	27/02/62	SIPA IRAN jusqu'au 13/04/62	
	20/04/62	<b>ES.ALAT</b>	
	10/01/63	Montauban maintenance centrale	
	31/01/64	<b>ES.ALAT</b> en surdotation	
	04/11/64	visite périodique jusqu'au 17/12/64	
	14/01/65	réparation carburateur jusqu'au 21/01/65	
	23/03/65	modification radio version III jusqu'au 09/04/65	
	04/07/67	Valence maintenance centrale	18/01/68
	21/06/67	réformé (le 20/12/67 ?) avec 753 heures 05 au 01/10/67	
	01/12/67	retiré du SMA	
	18/01/68	dépose radio	
18-2548 52-6630	../..52	perception ALAT <b>GALAT N°3</b>	<b>ANV</b>
	26/11/58	AIA Blida IRAN jusqu'au 16/02/59	
	03/12/58	ERGM Chéragas	
	21/02/59	Chéragas maintenance centrale	
	06/04/59	Chéragas maintenance régionale	
	28/04/59	Montauban en attente	
	14/05/59	<b>ES.ALAT</b>	<b>BCW</b>
	22/10/59	accidenté au 3 <sup>e</sup> échelon.	
		<b>ES.ALAT</b>	<b>BCW</b>
	26/03/62	Versailles en attente	
	20/04/62	SIPA IRAN jusqu'au 28/06/62	
	05/07/62	<b>ES.ALAT</b>	
	10/01/63	<b>GALAT N°6</b>	
	01/02/63	<b>5° GALAT</b>	
	20/10/64	Montauban maintenance centrale	
	18/12/64	675 CRALAT 09/01/65	
	../07/65	accidenté	
	03/08/65	<b>ES.ALAT</b>	<b>BCW</b>
	19/11/65	peinture anti collision et modification C10 jusqu'au 23/12/65	
	25/01/67	échange aile droite jusqu'au 03/02/67	
	16/06/67	Valence maintenance centrale	
	24/01/68	remis au standard stockage	(04/06/68)
	25/06/68	réformé avec 834 heures 05 au 01/10/67	

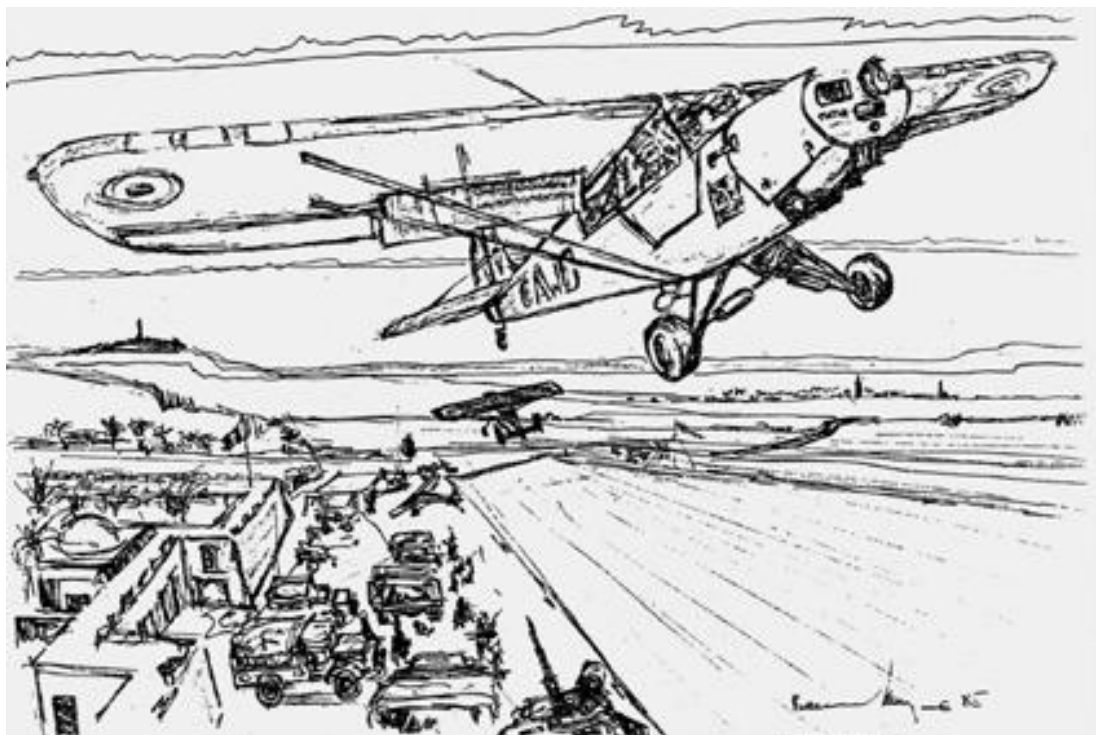


*L-21B n°18-2548/BCW (52-6630) de l'ES.ALAT de Dax (photo X, collection Christian Malcros).*

NUMEROS		ALAT	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
constructeur	S/N	date de réception		

18-2549	52-6631	../../52	perception ALAT	
		27/02/58	départ Algérie	
		22/01/59	AIA Blida IRAN jusqu'au 31/03/59	
		28/04/59	retour Algérie	
		09/04/59	Montauban (en attente)	
		14/05/59	<b>ES. ALAT</b>	<b>BCX</b>
		28/04/62	Versailles (en attente)	
		17/05/62	SIPA IRAN jusqu'au 02/08/62	
		04/08/62	<b>ES. ALAT</b>	
		10/01/63	Montauban maintenance centrale	
		30/07/64	VP jusqu'au 06/10/64 mise à hauteur radio (C9/10)	
		18/12/64	ERM Versailles	
		18/08/65	<b>ES. ALAT</b>	
		17/11/65	peinture anti collision jusqu'au 26/11/65	
		04/07/67	Valence maintenance centrale	
		24/01/68	remis au standard stockage	
		25/06/68	réformé avec 401 heures 55 au 01/10/67	
		13/11/68	vendu	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



(Dessin de Bernard Leroy.)



# Liste des 80 Piper L-21BM

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5322	../../56	<b>PA/27° DIA</b> 675 CRALAT <b>PMAH 4° DIM</b> <b>14° GALAT</b> Montauban <b>GALAT 14</b> <b>EA.ALAT</b> Montauban réformé le 24/12/69 avec 557 heures	(../01/57) (19/01/60) <b>ATI</b> (10/07/61) 29/04/64 30/04/64 01/06/64 30/06/64 18/12/64 (08/08/66) 19/07/67 03/12/68
18-5323	11/01/57	<b>1<sup>er</sup> PA 20° DI</b> <b>PA 12° DI</b> 675 CRALAT 675 CRALAT <b>2° PMAH 13° DI</b> <b>PALAT 20° DI</b> accidenté le 23/11/62 <b>PALAT 20° DI</b> <b>9° GALAT</b> accidenté le 21/02/63 675 CRALAT Montauban Versailles SIPA Versailles Montauban mis en container N 3400 le ../11/63 Montauban <b>GALTDM N°3</b> réformé le ../../.. avec .... heures	20/07/61 08/04/62 14/08/62 15/08/62 <b>AWB</b> (23/11/62) (21/02/63) 11/03/63 11/03/63 09/05/63 09/05/63 30/07/63 30/07/63 23/08/63 10/02/64 départ pour Tamatave 20/04/64 30/11/64 <b>KCA</b>
18-5324	../../56	<b>PA/27° DIA</b> <b>PA 20° DI</b> accidenté le 13/08/58 Montauban retour d'Algérie Versailles <b>GALAT N°2</b> Versailles <b>GALAT N°9</b> <b>8° GALAT</b> <b>PMAH 27° BA</b> Montauban <b>E-EAI</b> Montauban réformé le 17/10/69 avec 708 heures	(../04/57) (13/08/58) 19/11/58 20/01/59 23/09/59 25/01/61 20/04/61 ?? 27/09/61 31/01/63 <b>AHI</b> 01/02/63 28/09/64 28/09/64 24/11/64 24/11/64 14/04/65 20/09/65 25/07/67 25/07/67 04/03/70
18-5325	../../56	<b>PA/27° DIA</b> retour d'Algérie Versailles Montauban <b>PMAH 27° BA</b> accidenté à l'atterrissage le 10/08/65 Valence réformé le 16/11/65 avec 253 heures	(../04/57) 01/03/63 04/06/63 02/12/63 09/11/64 apte skis BG. (13/06/65) (20/10/65)

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



*Chéragas, 1962, le Piper L-21BM n° 18-5323/AWB du PALAT de la 20<sup>e</sup> DI (photo Bernard Guyon).*



*L-21BM n° 18-5324/AHI du GALAT n°9, à l'Alpe d'Huez en février 1962. Transformation sur L-21 équipé de skis par un moniteur civil, Mr Giraud, précurseur en la matière (à gauche). Le lieutenant Sipoly est à droite (photo Pierre Sipoly).*

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5326	../../56	<b>PA/27° DIA</b> <b>PA/27° DIA</b> 675 CRALAT <b>PA 9° DI</b> retour d'Algérie 03/04/64 Montauban 26/03/64 <b>GALDIV 3</b> 02/09/64 <b>GALDIV 1</b> 20/10/64 <b>3° GALAT</b> 02/08/65 07/07/67 Valence 04/10/67 (04/06/68) réformé le 25/06/68 avec 822 heures	<b>HQ</b> (../05/57) <b>QD</b> (10/06/57) (08/12/57) <b>BKK</b> (11/07/59)
18-5327	../../56	<b>PA/27° DIA</b> <b>PA/27° DIA</b> <b>PA/27° DIA</b> <b>PA 29° DI</b> 675 CRALAT ../07/61 <b>2° PA/ZOS</b> Alger 675 CRALAT (31/03/62) <b>PMAH 4° DIM</b> métropole 13/03/63 <b>5° GALAT</b> Versailles 10/05/63 SIPA Villacoublay 10/05/63 31/07/63 Versailles 31/07/63 Montauban 10/09/63 Montauban 04/02/64 mise en container <b>GALTDM N°3</b> 30/11/64 KCC réformé le ../../.. avec .... heures	(../02/57) <b>HR</b> (../03/57) <b>QE</b> (10/06/57)
18-5328	../../56	<b>PALAT 4° DI</b> retour d'Algérie 13/03/63 Montauban 21/02/63 Versailles 04/06/66 Montauban 15/11/63 <b>GALDIV 1</b> 18/12/64 31/08/65 <b>E-EAA</b> 02/09/65 19/07/67 Montauban 19/07/67 03/12/68 réformé le 24/12/69 avec 417 heures	(28/12/62)
18-5329	../../56	retour d'Algérie 12/05/64 Montauban 11/05/64 <b>8° GALAT</b> 09/11/64 02/09/65 <b>E-EAABC</b> 02/09/65 09/09/66 Valence 14/09/66 07/04/70 réformé le 25/06/68 avec 1372 heures	
18-5330	../../56	<b>1<sup>er</sup> PA/20° DI</b> 03/04/58 accidenté le 30/10/58 <b>PMAH 4° DIM</b> <b>PMAH 5° DB</b> <b>PMAH 4° DI</b> accidenté le 17/10/62 au 4 <sup>e</sup> échelon retour d'Algérie 27/02/63 Versailles 14/12/62 Montauban 28/04/64 <b>PMAH 27° BA</b> 24/11/64 accidenté le 06/10/67 <b>PMAH 27° BA</b> Valence 07/08/68 30/07/71 réformé le ../../.. avec 1121 heures	<b>ATC</b> (02/06/61) <b>AUK</b> (../../62) (17/10/62)  <b>BGA</b>  BG.

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



*Sidi-bel-Abbès en 1962, le Piper L-21BM n° 18-5330/AUK du PMAH de la 5<sup>e</sup> DB (photo Claude Lemoine).*



*Le même appareil, sous un autre climat, n° 18-5330/BGA du PMAH de la 27<sup>e</sup> BA, lors des manoeuvres Gentiane III (29 mars au 3 avril 1965) à la Toussuire (photo adjudant Guérineau via Jean-Pierre Ulrich).*

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5331	../../56	<b>PA/27<sup>e</sup> DIA</b> <b>PA/27<sup>e</sup> DIA</b> <b>PA 9<sup>e</sup> DI</b> 675 CRALAT ..../02/60 <b>PMAH 13<sup>e</sup> DI</b> 01/02/60 (24/04/60) <b>CDE</b> <b>14<sup>e</sup> GALAT</b> ..../05/64 (../02/63) 675 CRALAT 07/05/64 26/06/65 <b>AND</b> <b>PALAT Colomb-Béchar</b> 07/05/64 26/06/65 <b>AND</b> <i>Détaché à Hammaguir, l'appareil est détruit. Le maréchal des logis Cartier, pilote, et le sergent Reiter, observateur, du 2<sup>e</sup> REI, périssent carbonisés.</i> réformé le ../../.. avec 361 heures	<b>HS</b> (../05/57) <b>QF</b> (09/10/57) (../12/58)
18-5332	../../56	réformé le ../../.. avec .... heures	
18-5333	../../56	<b>1<sup>er</sup> PARR</b> <b>14<sup>e</sup> GALAT</b> 03/04/64 08/02/65 Montauban 03/04/64 08/02/65 <b>3<sup>e</sup> GALAT</b> 31/08/65 25/07/67 Montauban 25/07/67 31/12/68 réformé le 24/12/69 avec 1031 heures	<b>ASC</b> (02/01/61) (../03/63)
18-5334	../../56	<b>PA 5<sup>e</sup> DB</b> 12/02/57 ../06/58 <b>2<sup>e</sup> PA/12<sup>e</sup> DI</b> accidenté le 29/12/59 (prend feu) retour d'Algérie 12/10/63 <b>PMAH 2<sup>e</sup> DI</b> 12/10/63 Valence 12/10/63 <b>PMAH 27<sup>e</sup> BA</b> 02/01/64 <b>8<sup>e</sup> GALAT</b> 02/09/64 <b>E-EAT</b> 22/09/65 07/08/67 Valence 09/08/67 07/04/70 réformé le 25/06/68 avec 920 heures	<b>AWE</b> (29/12/59)
18-5335	../../56	<b>PMAH 2<sup>e</sup> DI</b> retour d'Algérie 13/03/63 Montauban 21/02/63 Versailles 30/07/63 Montauban 10/09/64 <b>PMAH 27<sup>e</sup> BA</b> 16/10/64 Valence 21/04/67 05/07/67 <b>PMAH 27<sup>e</sup> BA</b> 16/08/67 07/08/68 Valence 07/08/68 30/07/71 réformé le ../../.. avec 1235 heures	<b>BG.</b> (13/06/65) <b>BG.</b>
18-5336	../../56	retour d'Algérie 08/01/63 <b>GALAT N°9</b> 10/01/63 31/01/63 <b>8<sup>e</sup> GALAT</b> 01/02/63 Versailles 20/04/63 Montauban 01/07/64 06/06/66 <b>EA.ALAT</b> 06/06/66 19/07/67 Montauban 19/07/67 10/08/71 réformé le ../../.. avec 205 heures	
18-5337	../../56	<b>AIA N°1</b> <b>2<sup>e</sup> PA/12<sup>e</sup> DI</b> <b>PMAH 4<sup>e</sup> DIM</b> accidenté le 17/10/62 au 3 <sup>e</sup> échelon retour d'Algérie 15/04/64 <b>14<sup>e</sup> GALAT</b> 15/04/64 Montauban 13/04/64 <b>GALDIV 1</b> 20/10/64 <b>CIS.ALAT</b> 03/08/65 25/04/67 Valence 27/04/67 07/03/68 réformé le 25/06/68 avec 783 heures	(../../59) <b>BLA</b> (17/10/62) (04/06/68)



*Piper L-21BM n° 18-5337 sans marques, sortant de l'AIA N°1 d'Alger, en 1959 (photo Jean Delmas).*

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5338	../../56	<b>PA 12° DI</b> <b>PALAT 20° DI</b> retour d'Algérie 27/12/62 Versailles 14/12/62 Montauban 17/07/63 <b>5° GALAT</b> 30/07/63 <b>PMAH 27° BA</b> <b>E-EAABC</b> 02/09/65 26/07/67 Montauban 25/07/67 10/08/71 réformé le ../../.. avec 594 heures	(03/09/58) <b>AWA</b> (07/09/62)  AED (../09/63) BGA (../../64)
18-5339	../../56	<b>PA 5° DB</b> 13/02/57 <b>2° PARR</b> 674 CRALAT réformé le 11/03/61 avec .... heures	(../06/58) <b>AMB</b> (28/01/61)
18-5340	../../56	<b>PA 5° DB</b> 13/02/57 <b>PA 5° DB</b> ../06/58 retour d'Algérie 08/01/63 <b>PA 9° DI</b> 08/01/63 Satory 08/01/63 Montauban 10/01/63 <b>GALAT N°7</b> Versailles 25/04/63 <b>8° GALAT</b> 06/11/63 29/09/65 <b>E-EAT</b> 01/10/65 25/07/67 Montauban 25/07/67 10/08/71 réformé le ../../.. avec 611 heures	<b>AUI</b> (../05/57)
18-5341	../../56	<b>PA 5° DB</b> 12/02/57 <b>2° PMAH/13° DI</b> retour d'Algérie 03/04/64 Montauban 26/03/64 28/01/65 <b>GALDIV 1</b> 02/02/65 30/09/65 <b>E-EAI</b> 02/10/65 <i>accidenté le 11/08/66. Au cours d'un vol de contrôle, le L-21BM percute le sol sans raison apparente et prend feu immédiatement, provoquant la mort de ses deux occupants les maréchaux des logis Albert Lefebvre, pilote, et Jean-Pierre Maupetit, mécanicien.</i> Montauban 29/08/66 réformé le 27/09/66 avec 673 heures	(../06/58) ADH (../../61)           (31/08/66)
18-5342	../../56	accidenté le 25/03/58 <b>PMAH 9° DI</b> <b>PALAT 4° DI</b> retour d'Algérie 29/04/64 <b>14° GALAT</b> 29/04/64 <b>GALAT 14</b> 01/06/64 30/06/64 Montauban 28/04/64 09/11/64 <b>5° GALAT</b> 10/11/64 <b>E-EAI</b> 27/08/65 14/04/67 Valence 24/02/67 27/05/70 réformé le 25/06/68 avec 945 heures	<b>BKD</b> (28/06/61) <b>AUI</b> (18/06/63)
18-5343	../../56	<b>PA 9° DI</b> 26/02/57 07/12/57 <i>détruit le 07/12/57. Le Piper L-21B est touché par un tir rebelle dans le djebel Babhezana, à trente kilomètres au sud-est d'Orléansville. L'équipage, le sergent-chef René Luhmann, pilote, et le lieutenant Louis Choichillon, observateur, est tué au sol par les rebelles après une résistance acharnée.</i> réformé le 31/03/58 avec .... heures	<b>BKC</b>

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



*Piper L-21BM n° 18-5338/AED du 5<sup>e</sup> GALAT, en visite à Pau-Idron en août 1963 (photo Christian Malcros).*



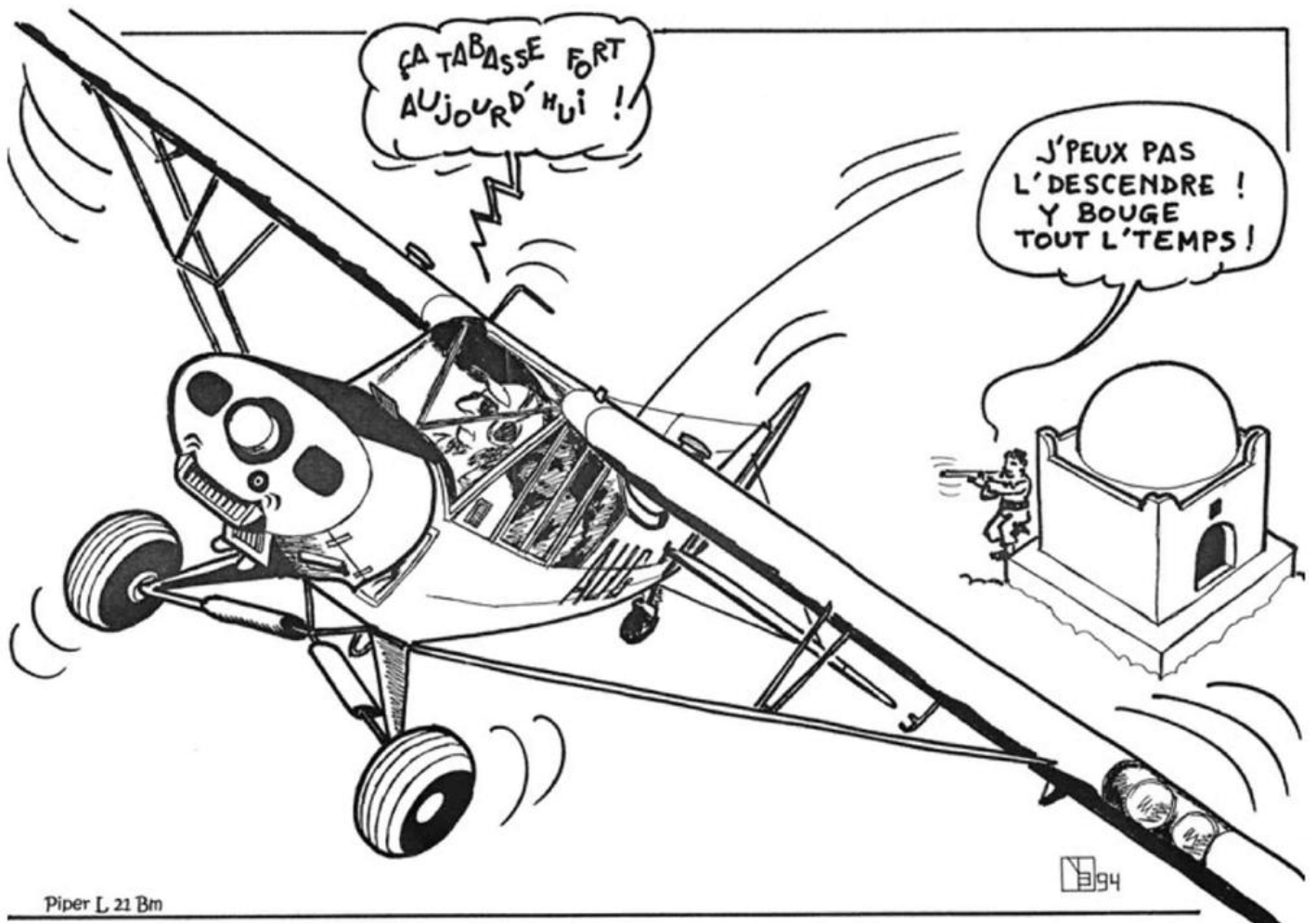
*Piper L-21BM n° 18-5340/AFF du GALAT N°7 (photo X, via Florence de Lapersonne).*



NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5344	../../56	<b>1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>e</sup> DI</b> <b>PMAH 5<sup>e</sup> DB</b> retour d'Algérie 13/03/63 Versailles 31/01/64 Montauban 31/01/64 <b>8<sup>e</sup> GALAT</b> 12/04/65 03/08/65 <b>E-EAI</b> 01/10/65 27/07/67 Montauban 27/07/67 26/02/71 réformé le 09/02/71 avec 309 heures cession gratuite à l'Aéroclub Maurice Combois (CEV) remis fin février 1971	<b>ADK</b> (../01/58) (06/06/62)
18-5345	../../56	IAI Blida 20/03/57 <b>PA 9<sup>e</sup> DI</b> 20/03/57 <b>PA 5<sup>e</sup> DB</b> <i>accidenté le 26/05/59</i> <b>PMAH 4<sup>e</sup> DIM</b> réformé le ../../.. avec .... heures	<b>BKD</b> (26/05/59)  ATB
18-5346	../../56	IAI Blida 20/03/57 <b>PA 9<sup>e</sup> DI</b> 20/03/57 <b>14<sup>e</sup> GALAT</b> retour d'Algérie 29/04/64 <b>GALAT 14</b> 01/06/64 30/06/64 Montauban 30/04/64 <b>GALDIV 1</b> 20/10/64 31/08/65 <b>E-EAA</b> 02/09/65 05/06/67 Valence 11/07/67 07/04/70 réformé le 25/06/68 avec 1215 heures	<b>BKE</b> (27/01/59) (../03/63) (../04/63)
18-5347	../../56	<b>PALAT 20<sup>e</sup> DI</b> <i>accidenté le ../11/59 au 3<sup>e</sup> échelon</i> <b>1<sup>er</sup> PMAH/13<sup>e</sup> DI</b> <b>PALAT 20<sup>e</sup> DI</b> retour d'Algérie 17/03/64 <i>accidenté le 07/12/63</i> Versailles 17/11/64 Montauban 17/11/64 <b>CIS.ALAT</b> 16/09/65 17/07/67 (23/11/65) Montauban 19/07/67 26/02/71 réformé le 09/02/71 avec 511 heures cession gratuite à l'Aéroclub Maurice Combois (CEV) remis fin février 1971	(../11/59)  AWD <b>AWC</b> (20/11/63)
18-5348	../../56	<b>PA 10<sup>e</sup> DP</b> (29/11/57) (18/02/58) <b>PMAH 9<sup>e</sup> DI</b> 676 CRALAT réformé le 30/12/60 avec .... heures	<b>BKI</b> (26/10/60)
18-5349	../../56	<b>1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>e</sup> DI</b> (01/08/61) (01/05/62) <b>14<sup>e</sup> GALAT</b> retour d'Algérie 03/04/64 Montauban 01/07/64 <b>CIS.ALAT</b> 09/06/66 17/07/67 (10/06/66) Montauban 19/07/67 26/02/71 réformé le 09/02/71 avec 236 heures cession gratuite à l'Aéroclub Maurice Combois (CEV) remis fin février 1971	(../03/63)
18-5350	../../56	<b>PA 9<sup>e</sup> DI</b> 06/03/59 <i>détruit le 06/03/59 à Souk el Lyra, plaqué au sol par un rabattant. Bagneux, le pilote, a un choc à l'arcade gauche, Lalevée, observateur a un bras cassé.</i> Cheragas réformé le 10/10/59 avec .... heures	<b>BKE</b>
18-5351	../../56	réformé le 31/03/59 avec .... heures	



Parking de Sidi-bel-Abbès en 1960, au premier plan, le Piper L-21BM n° 18-5345/ATB du PMAH de la 4<sup>e</sup> DIM (photo Jean-Claude Brouard).



Piper L 21 Bm

(Dessin d'Yves Le Bec.)

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5352	../../56	<b>PA 12° DI</b> <b>14° GALAT</b> 675 CRALAT <b>PALAT Colomb-Béchar</b> Montauban réformé le 26/02/71 avec 1341 heures 03/03/71 cession à Martin's Charter avec lot de rechange + un moteur et une hélice	<b>BLE</b> (../../61) <b>AAC</b> ../05/64 <b>ANC</b> 30/05/67 02/03/71
18-5353	../../56	IAI Blida <b>PA 9° DI</b> accidenté le 03/09/57 retour d'Algérie <b>GALAT 14</b> Montauban <b>5° GALAT</b> <b>E-EAABC</b> Valence réformé le 25/06/68 avec 855 heures	20/03/57 03/09/57 <b>BKx</b> 15/04/64 30/06/64 15/04/64 30/10/64 02/09/65 05/07/67 21/06/67 20/05/70
18-5354	../../56	<b>PA 5° DB</b> <b>PMAH 9° DI</b> <b>PMAH 2° DI</b> retour d'Algérie <b>PMAH 27° BA</b> Montauban <b>GALDIV 1</b> <b>CIS.ALAT</b> accidenté au 4° échelon à l'atterrissage 672 CRALAT <b>CIS.ALAT</b> réformé le 14/06/67 avec 1212 heures	12/02/57 <b>BKJ</b> (16/10/61) ../10/63 02/01/64 16/10/64 18/12/64 18/08/65 19/08/65 <b>BHC</b> le 10/11/66 (04/04/67) 02/01/67 perte
18-5355	../../56	retour d'Algérie <b>GALAT 14</b> Montauban <b>EA.ALAT</b> <b>E-EAABC</b> Valence réformé le 25/06/68 avec 1108 heures	12/05/64 01/06/64 30/06/64 11/05/64 18/12/64 02/09/65 05/07/67 21/06/67 07/04/70
18-5356	../../56	<b>PA 9° DI</b> retour d'Algérie <b>5° GALAT</b> Versailles Montauban <b>E-EAI</b> Montauban réformé le 26/02/71 avec 121 heures 03/03/71 cession à Martin's Charter avec lot de rechange + un moteur et une hélice	26/02/57 <b>BKx</b> (13/07/59) 13/03/63 25/04/63 14/04/64 14/10/64 02/09/66 02/09/66 27/07/67 27/07/67 03/12/68
18-5357	../../56	réformé le ../../.. avec .... heures	
18-5358	../../56	<b>PA 9° DI</b> détruit le 18/05/58. Le Piper pris par les vents rabattants s'écrase au sol, dans le djebel Amrouna. Le pilote, le maréchal des logis René Vignaux et l'observateur, le lieutenant Jean Miquel sont tués. réformé le 31/07/58 avec .... heures	26/02/57 18/05/58 <b>BKH</b>
18-5359	../../56	réformé le ../../.. avec .... heures	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



*Piper L-21BM n° 18-5352/AAC du 14<sup>e</sup> GALAT (photo Hugues Preys).*



*Piper L-21BM n° 18-5354/BKJ du PA 9<sup>e</sup> DI (photo François d'Arnaudy).*

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5360	../../56	<b>PA 5° DB</b> 13/02/57 <b>PA 5° DB</b> <i>accidenté le 18/06/57. Accrochage en vol avec un appareil de l'Armée de l'Air, provoquant la mort du lieutenant Faure et du maréchal des logis Klee.</i> réformé le ../../.. avec .... heures	(../04/57) UL (../05/57)
18-5361	../../56	<b>PMAH 12° DI</b> <b>PMAH 12° DI</b> <b>1<sup>er</sup> PMAH 13° DI</b> (01/07/60) (01/03/62) 675 CRALAT 17/07/63 <b>14° GALAT</b> 21/04/64 /05/64 675 CRALAT ../05/64 /05/64 <b>PALAT Colomb-Béchar</b> ../05/64 ESM Béchar <b>PALAT Colomb-Béchar</b> 28/09/66 <i>détruit le 28/09/66. Au cours d'une mission de largage de courrier sur le poste d'Oglat Beraber, le Piper décroche dans un virage et s'écrase. L'appareil est détruit provoquant la mort du lieutenant Briane Jacques, observateur, le pilote, le maréchal des logis Michel Bruno est gravement blessé.</i> réformé le 01/02/67 avec 738 heures réformé sur place et destruction complète par incinération retiré SMA ... compter du 01/04/67	AFS (14/07/59) AFD ANA (01/12/65) ANA
18-5362	../../56	<b>PMAH 13° DI</b> <i>accidenté le 07/05/59</i> <b>1<sup>er</sup> PMAH 13° DI</b> (../08/61) (01/07/62) retour d'Algérie 11/03/63 Montauban 21/02/63 <b>8° GALAT</b> 20/04/63 Versailles 19/09/63 Montauban 19/03/64 <b>E-EAABC</b> 04/06/66 26/07/67 Montauban 05/07/67 10/08/71 réformé le ../../.. avec 123 heures vendu	(07/05/59)
18-5363	../../56	<i>accidenté le ../03/58</i> <b>1<sup>er</sup> PMAH 13° DI</b> (11/01/60) (04/02/62) <b>PA 13° DI</b> 675 CRALAT 22/11/63 <b>14° GALAT</b> 27/02/64 05/05/64 675 CRALAT 05/05/64 ../05/64 <b>PALAT Colomb-Béchar</b> ../05/64 24/01/67 <i>accidenté le 24/01/67. Posé rude sur le terrain d'Hammaguir, l'appareil se pend en pylône et passe sur le dos. L'équipage est indemne, l'avion, détruit.</i> ESM Béchar (05/05/67) réformé le 18/05/67 avec 1438 heures réformé sur place et destruction complète par incinération	ADF (30/09/61)
18-5364	../../56	<b>PA SAM</b> <b>1<sup>er</sup> PARR</b> <b>1<sup>er</sup> PARR</b> retour d'Algérie 12/05/64 <b>GALAT 14</b> 01/06/64 30/06/64 Montauban 11/05/64 <b>GALDIV 1</b> 18/12/64 31/08/65 <b>E-EAA</b> 02/09/65 21/06/67 Valence 11/07/67 réformé le 25/06/68 avec 668 heures	(12/02/59) ASR (../../59) ASK (30/01/61) (04/06/68)
18-5365	../../56	<b>PA 29° DI</b> <i>détruit le 04/02/58. Collision en vol avec L-21BM n°5397</i> réformé le 23/05/58 avec .... heures	



*Piper L-21BM n° 18-5363/ADF du PMAH de la 13<sup>e</sup> DI en 1960 (photo Alec Boyer-Vidal1).*



*L-21BM n°18-5364/ASR du 1<sup>er</sup> PARR à M'Sila en 1959 (photo Pierre Tabart).*

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5366	../.. /56	<p><b>2° PA 12° DI</b> (01/12/59)  <i>détruit le 01/12/59 par tempête de vent à Mécheria</i>  <b>GALAT 101</b> CFA (07/06/61)  retour d'Algérie 03/04/64  Montauban 03/04/64  détérioré par grêle le 27/07/64  Versailles 16/10/64  Montauban 17/11/64 03/05/65  <b>EA.ALAT</b> 03/05/65 <b>AYU</b>  <i>détruit le 15/06/65 à Saint-Martin de Vésubie</i>  675 CRALAT 07/07/65 (20/07/65)  réformé le 18/08/65 avec 867 heures</p>	
18-5367	../.. /56	<p><b>PMAH 13° DI</b>  <b>1<sup>er</sup> PARR</b>  675 CRALAT  retour d'Algérie 28/04/64  <b>GALAT 14</b> 01/06/64 30/06/64  Montauban 29/04/64  détérioré par grêle le 27/07/64  Valence 09/11/64  <b>8° GALAT</b> 10/11/64 12/04/65  Montauban 14/04/65 03/04/69  réformé le 18/12/68 avec 875 heures  cession à l'Aéroclub du Groupe Aéronautique du Ministère de l'Air (GAMA)</p>	<p><b>ADF</b> (../.. /60)  <b>ASR</b></p>
18-5368	../.. /56	<p><b>PA 10° DP</b> 21/07/57 <b>ACB</b>  <i>détruit le 21/07/57 près de Chrea. Equipage indemne.</i>  réformé le 09/12/57 avec .... heures</p>	
18-5369	../.. /56	<p>674 CRALAT  <b>PA 13° DI</b> 11/07/57 <b>ADJ</b>  11/07/57 <i>Accident avec le Piper L-21BM n°18-5369, codé ADJ, du PA de la 13° DI. L'appareil essui le feu d'un FM dans la forêt de Boutin, à vingt kilomètres au sud de Sidi-bel-Abbès, atteignant mortellement le pilote, le lieutenant Louis Jamotte. Celui-ci trouve encore quelques forces pour donner des indications de pilotage à son observateur à bord, le commandant Pessey qui réussira à revenir au bercail, en pilotant par dessus le lieutenant. Guidé par un autre Piper avec pour équipage Bonnissent et Second, l'appareil se présente à Sidi-bel-Abbès 25 minutes plus tard mais aborde la piste un peu vite, touche le sol et rebondit, finissant par s'immobiliser dans un champ. Le lieutenant Louis Jamotte décédera après son transfert à l'hôpital.</i>  <b>1<sup>er</sup> PARR</b>  19/11/60 <i>Le lieutenant Moulinier et son pilote le maréchal des logis Buffet se font prendre par un rabattant, avec le Piper L-21B codé ASR, sur la cote 726 près de Philippeville. L'avion est entièrement détruit, l'équipage blessé est récupéré par les troupes au sol.</i>  réformé le 15/03/61 avec .... heures</p>	<p><b>ASR</b> (27/06/60)</p>
18-5370	../.. /56	<p><b>PA 7° DMR</b> 30/09/57 <b>BJB</b>  <i>détruit le 30/09/57. Dans les djebels de Belle Fontaine, l'appareil est abattu par le feu des rebelles au cours d'un balisage, entraînant la mort du sous-lieutenant Christian Prouvost, observateur, et du sergent Guy Coraux, pilote.</i>  réformé le 09/12/57 avec .... heures</p>	
18-5371	../.. /56	<p><b>PA 4° DIM</b>  <b>1<sup>er</sup> PMAH 13° DI</b> (01/06/60)  675 CRALAT 14/02/62  <b>GALAT 102</b> retour d'Algérie ../10/63  <b>PALAT 2° DI</b> 05/11/63 <b>BRA</b> (12/07/63)  Valence 05/11/63  <b>PMAH 27° BA</b> 02/01/64 (21/01/64)  Montauban 16/10/64  <b>EA.ALAT</b> 14/01/65 10/06/66  Valence 12/06/66 20/05/70  réformé le 25/06/68 avec 1085 heures</p>	<p>ATG (../.. /58)</p>



*Piper L-21BM n° 18-5366/CFA, du GALAT 101, le 7 juin 1960 à Sétif. Il porte l'insigne du groupement (photo Bernard Chenel).*



*L-21BM n° 18-5367/ASR du 1<sup>er</sup> PARR à Sétif (photo Alain Vaissière).*



NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5372	../../56	1 <sup>er</sup> PMAH 13 <sup>e</sup> DI (01/12/60) (15/03/62) 675 CRALAT ../11/61 PALAT 20 <sup>e</sup> DI réformé le ../../.. avec .... heures	AWC (30/09/63)
18-5373	../../56	PMAH 5 <sup>e</sup> DB 14 <sup>e</sup> GALAT 13/03/64 05/05/64 675 CRALAT 05/05/64 /05/64 PALAT Colomb-Béchar ../05/64 30/05/67 ANM Montauban 07/06/67 03/12/68 réformé le 26/02/71 avec 1490 heures 03/03/71 cession à Martin's Charter avec lot de rechange + un moteur et une hélice	AUJ (27/07/62)
18-5374	../../56	PA 4 <sup>e</sup> DIM GALAT N°3 retour d'Algérie 13/04/64 GALAT 14 30/06/64 Montauban 14/04/64 Versailles 03/09/65 Montauban 03/09/65 E-EAABC 16/09/66 22/06/67 CBU accidenté au sol le 25/05/67 Bruz 12/06/67 (23/11/67) réformé le 14/02/68 avec 42 heures	ATI (../01/58) CHF (16/10/61)
18-5375	../../56	IAI Blida 02/05/57 PA 10 <sup>e</sup> DP 02/05/57 accidenté le 10/01/59 GALAT N°3 retour d'Algérie 15/04/64 GALAT 14 30/06/64 Montauban 13/04/64 EA.ALAT 18/12/64 15/06/67 (11/08/66) 675 CRALAT 26/06/67 Valence 24/07/67 07/04/70 réformé le 25/06/68 avec 824 heures	ACA (10/01/59) CKB (20/01/60)
18-5376	../../56	IAI Blida 02/05/57 PA 10 <sup>e</sup> DP 02/05/57 2 <sup>e</sup> PARR retour d'Algérie 13/03/63 Montauban 21/02/63 Versailles 19/09/63 Montauban 19/03/64 3 <sup>e</sup> GALAT 31/08/65 25/07/67 Montauban 25/07/67 10/08/71 réformé le ../../.. avec .... heures	C? (21/02/58) AMG (17/10/60) (14/09/61)
18-5377	../../56	PA 5 <sup>e</sup> DB IAI Blida 02/05/57 PA 10 <sup>e</sup> DP 02/05/57 PA 9 <sup>e</sup> DI 27/05/58 (13/06/58) retour d'Algérie 13/03/63 Versailles 13/03/63 09/04/64 Montauban 09/04/64 Montauban 20/08/65 E-EAT 30/08/65 10/08/67 Montauban 11/08/67 26/02/71 réformé le 09/02/71 avec 271 heures cession gratuite à l'Aéroclub Maurice Combois (CEV) remis fin février 1971	AUF CE BKJ

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



*Accident du Piper L-21BM n°18-5375/ACA, du PA de la 10<sup>e</sup> DP, à Palestro, le 10 janvier 1959 (photo Roger Andral).*



*Piper L-21BM n° 18-5377/AUF du PA de la 5<sup>e</sup> DB (photo Jean Riou).*

NUMEROS	ALAT	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS	
S/N	date de réception			
18-5378	../.. /56	<b>PA 5<sup>e</sup> DB</b> <b>PA 7<sup>e</sup> DMR</b> <i>accidenté le 15/06/57 au nord d'el Adjiba en revenant de la CRALAT.</i> <b>PA 7<sup>e</sup> DMR</b> <i>détruit le 02/07/59, dans les djebels de Tablat, le Piper L-21B codé JC du PA/7<sup>e</sup> DMR s'écrase en fin d'opération, provoquant la mort de Jean-Jacques Meuriot, observateur, et du maréchal des logis Jean-Claude Poupon, pilote.</i> Cheragas 10/10/59 réformé avec .... heures	<b>AUI</b>  <b>BJC</b>	
18-5379	../.. /56	<b>PA 7<sup>e</sup> DMR</b> <b>1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>e</sup> DI</b> <b>14<sup>e</sup> GALAT</b> retour d'Algérie <b>GALAT 14</b> Montauban détérioré par la grêle le 27/07/64 Montauban <b>E-EAABC</b> accidenté le 25/05/67- Bruz réformé le 14/02/68 avec 978 heures	08/04/64 29/04/64 30/06/64 28/04/64 19/08/65 22/06/67 12/06/67 (23/11/67)	<b>BJD (../06/59)</b> <b>CDB (26/10/60)</b>  <b>CBY</b>
18-5380	../.. /56	<b>PA 10<sup>e</sup> DP</b> <b>1<sup>er</sup> PARR</b> retour d'Algérie <b>PMAH 2<sup>e</sup> DI</b> Valence Versailles <b>PMAH 27<sup>e</sup> BA</b> Versailles Montauban <b>PMAH 27<sup>e</sup> BA</b> Montauban <b>PMAH 27<sup>e</sup> BA</b> Valence réformé le ../.. /.. avec 758 heures	(03/11/57) (11/02/58) 20/10/63 12/10/63 12/10/63 21/12/63 02/01/64 04/01/64 29/07/64 16/10/64 23/09/65 16/01/67 07/08/68 30/07/71	<b>ASC (../.. /60)</b>  BG. (13/06/65)
18-5381	../.. /56	<b>1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>e</sup> DI</b> 675 CRALAT <b>GALAT 3</b> <b>GALAT 3</b> <b>14<sup>e</sup> GALAT</b> 675 CRALAT <b>PALAT Colomb-Béchar</b> Montauban réformé le 26/02/71 avec 1337 heures 03/03/71 cession à Martin's Charter avec lot de rechange + un moteur et une hélice	(01/02/60) ../02/60 21/04/64 /05/64 ../05/64 /05/64 05/05/64 30/05/67 07/06/67 03/12/68	<b>CHB (07/09/60)</b> <b>CHB (06/02/61)</b>  <b>ANB</b>
18-5382	29/11/56	<b>PA 4<sup>e</sup> DIM</b> 675 CRALAT <b>2<sup>e</sup> PARR</b> 674 CRALAT <b>2<sup>e</sup> PARR</b> <b>1<sup>er</sup> PMAH/12<sup>e</sup> DI</b> 675 CRALAT <b>PMAH 12<sup>e</sup> DI</b> 675 CRALAT Montauban Versailles SIPA Versailles Montauban mis en container <b>GALTDM N°3</b> réformé le ../.. /.. avec .... heures	05/06/62 20/06/62 02/12/63 17/01/64 04/02/64 30/11/64	AT? (17/05/57) <b>AMB (03/09/61)</b> (../09/61) <b>BLB (14/02/62)</b>  (28/04/63)  <b>KCB</b>



*Piper L-21BM n° 18-5378/AUI, du PA de la 5<sup>e</sup> DB (photo Jean Riou).*



*La Réghaia, juin 1959, Piper L-21BM n° 18-5379/BJD du PA de la 7<sup>e</sup> DMR (photo Pierre Bertrand).*



*Au ravitaillement, le L-21BM n° 18-5381/ANB du Palat de Colomb-Béchar, en août 1966 (photo Alain Delepierre).*



*Piper L-21BM n° 18-5382/BLB du PMAH de la 12<sup>e</sup> DI, à Tlemcen en 1961 (photo Christian Puech).*

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5383	../../56	<b>ES .ALAT</b> retour d'Algérie 29/04/63 Montauban 26/05/64 <b>5° GALAT</b> 30/07/63 Montauban 27/10/64 <b>E-EAI</b> 21/09/65 Montauban 30/06/67 réformé le 26/02/71 avec 269 heures	(13/05/58) 18/06/64 23/10/64 20/09/65 30/06/67 CCZ 03/12/68
	03/03/71	cession à Martin's Charter avec lot de rechange + un moteur et une hélice	
18-5384	../../56	<b>2° PA 12° DI</b> accidenté le 30/09/59 <b>2° PA 12° DI</b> accidenté le 28/01/60 <b>PMAH 2° DI</b> retour d'Algérie 12/10/63 Valence 12/10/63 <b>PMAH 27° BA</b> 02/01/64 Versailles 22/01/64 Montauban 29/07/64 <b>PALAT Colomb-Béchar</b> 06/10/65 <b>PALAT Mers-el-Kébir</b> 26/05/67 Montauban 06/10/67 réformé le ../../.. avec 631 heures	(30/09/59)  (28/01/60) 12/10/63 <b>BRG</b>    26/05/67 /10/67 10/08/71
18-5385	../../56	réformé le 09/12/57 avec .... heures	
18-5386	../../56	<b>GALAT N°3</b> <b>GALAT N°3</b> <b>14° GALAT</b> retour d'Algérie 15/04/64 <b>GALAT 14</b> Montauban 13/04/64 Versailles 14/04/64 Montauban 01/10/64 <b>PMAH 27° BA</b> 24/11/64 accidenté au 4° échelon le 28/07/67 Valence réformé le 30/01/68 avec 702 heures	<b>CHA</b> (05/08/60) <b>CHA</b> (05/05/61) (../03/63) 30/06/64   <b>BGD</b>  (25/09/67)
18-5387	../../56	<b>14° GALAT</b> accidenté le 08/10/63 retour d'Algérie 17/03/64 Versailles Montauban <b>E-EAABC</b> 19/08/65 accidenté le 01/10/65 hélice tordue <b>E-EAT</b> accidenté le 17/06/66 Bruz réformé le 23/08/67 avec 83 heures	<b>ANX</b> (08/10/63)     20/06/66 CBZ   (21/11/66)
18-5388	../../56	<b>1<sup>er</sup> PMAH 13° DI</b> (01/02/60) <b>PMAH 12° DI</b> (29/10/62) retour d'Algérie 29/04/64 <b>GALAT 14</b> 30/06/64 Montauban 28/04/64 <b>E-EAT</b> 21/08/65 Montauban 10/08/67 réformé le ../../.. avec 256 heures	<b>BLA</b> (06/10/62)   25/02/65 10/08/67 CD. 10/08/71

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



*Piper L-21BM n°18-53848 BRG, du PMAH de la 2<sup>e</sup> DI en 1963 (photo Francis Bergèse).*



*Piper L-21BM n° 18-5388/BLA du PMAH de la 12<sup>e</sup> DI, à Tlemcen en 1961 (photo Christian Puech).*

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5389	../../56	<b>2° PA 12° DI</b> accidenté le 10/07/59 détruit à 40% <b>1<sup>er</sup> PMAH 13° DI</b> (01/08/60) retour d'Algérie ..../10/62 <b>PALAT 2° DI</b> 12/10/63 <b>BRB</b> (13/09/63) Valence 12/10/63 <b>PMAH 27° BA</b> 02/01/64 <b>8° GALAT</b> 06/08/64 <b>E-EAT</b> 22/09/65 15/11/66 Valence 02/12/66 07/04/70 réformé le 25/06/68 avec 1244 heures	(10/07/59)
18-5390	../../56	accidenté le 30/08/57 <b>PA 12° DI</b> <b>PMAH 9° DI</b> retour d'Algérie 13/03/63 Montauban 27/01/64 06/04/65 <b>3° GALAT</b> 06/04/65 <b>E-EAT</b> 10/09/65 10/08/67 <b>CDB</b> Montauban 10/08/67 10/08/71 réformé le ../../.. avec 406 heures	(19/03/58) (28/08/61)
18-5391	../../56	<b>PA 5° DB</b> ..../08/57 retour d'Algérie ..../10/63 <b>PMAH 2° DI</b> 12/10/63 Valence 12/10/63 <b>PMAH 27° BA</b> 02/01/64 Montauban 24/11/64 02/08/65 <b>PALAT Colomb-Béchar</b> 28/10/66 26/05/67 <b>ANE</b> <b>PALAT Mers-el-Kébir</b> 26/05/67 /10/67 Montauban 06/10/67 10/08/71 réformé le ../../.. avec 1188 heures	(10/09/59)
18-5392	../../56	retour d'Algérie 08/01/63 <b>PALAT 4° DIM</b> Tarbes 08/01/63 <b>GALAT N°6</b> 10/01/63 <b>5° GALAT</b> 01/02/63 Versailles Montauban <b>PMAH 27° BA</b> 16/10/64 <b>BGF</b> (13/06/65) Valence 23/12/66 01/02/67 <b>PMAH 27° BA</b> 07/08/68 <b>BGB</b> (20/08/67) Valence 12/07/68 30/07/71 réformé le ../../.. avec 1247 heures	
18-5393	../../56	retour d'Algérie 12/05/64 <b>ES.ALAT</b> accidenté le 13/05/58 au 3 <sup>e</sup> échelon, à l'atterrissage. <b>ES.ALAT</b> <b>14° GALAT</b> <b>GALAT 14</b> 30/06/64 Montauban 11/05/64 13/01/65 <b>E-EAALAT</b> accidenté le 05/04/65 675 CRALAT 12/04/65 27/04/65 réformé le 18/08/65 avec 684 heures	(13/05/58) (../10/58) (17/03/64) (14/01/65) (21/07/65)

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
18-5394	../../56	<b>ES. ALAT</b> Montauban 12/01/59 19/06/59 départ pour Algérie 25/06/59 <b>1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>e</sup> DI</b> (01/03/60) (09/03/62) accidenté le ../01/63 retour d'Algérie 21/05/63 Versailles 21/03/63 Montauban 22/04/64 <b>GALDIV 3</b> 11/09/64 08/12/64 <b>GALDIV 1</b> 08/12/64 31/08/65 <b>E-EAA</b> 02/09/65 28/03/67 Valence 27/04/67 07/04/70 réformé le 25/06/68 avec 950 heures	<b>BCT</b>
18-5395	../../56	<b>PA 10<sup>e</sup> DP</b> <b>1<sup>er</sup> PARR</b> <b>PMAH 2<sup>e</sup> DI</b> retour d'Algérie 13/03/63 Versailles 25/04/63 Montauban 05/08/63 <b>5<sup>e</sup> GALAT</b> 27/03/64 <b>E-EAT</b> 10/09/65 25/11/66 accidenté au sol le 25/11/66 Montauban <b>E-EAT</b> ../03/67 10/08/67 Montauban 10/08/67 03/12/68 réformé le 26/02/71 avec 501 heures cession à Martin's Charter avec lot de rechange + un moteur et une hélice	<b>ACE</b> (28/01/58) (13/02/58) <b>AST</b> (../../60) <b>AEC</b> (09/08/64) <b>CDG</b>
18-5396	../../56	<b>PA 10<sup>e</sup> DP</b> <b>1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>e</sup> DI</b> (03/11/61) (23/03/62) retour d'Algérie 19/10/62 <b>GALAT N°9</b> 04/10/62 31/01/63 <b>8<sup>e</sup> GALAT</b> 01/02/63 <b>PMAH 27<sup>e</sup> BA</b> 28/09/64 accidenté décollage le 13/10/64 675 CRALAT Montauban 13/01/65 03/04/69 réformé le 18/12/68 avec 954 heures cession à l'Aéroclub du Groupe Aéronautique du Ministère de l'Air (GAMA)	<b>ACx</b> (07/11/57) (24/02/58) <b>ADC</b> (24/02/62) (../07/63)
18-5397	../../56	<b>PA 29<sup>e</sup> DI</b> détruit le 04/02/58. Collision en vol avec L-21BM n°5365 réformé le 23/05/58 avec .... heures	
18-5398	../../56	<b>GAOA N°9</b> ../07/57 30/06/58 <b>GALAT N°9</b> 01/07/58 <b>2<sup>e</sup> PA 12<sup>e</sup> DI</b> détruit le 01/12/59 par tempête de vent à Mécheria 675 CRALAT réformé le 20/01/60 avec .... heures	<b>AHG</b> (../03/59) (01/12/59)
18-5399	../../56	<b>ES. ALAT</b> Montauban 20/06/59 départ pour Algérie 20/08/59 <b>PALAT 4<sup>e</sup> DI</b> retour d'Algérie 15/04/64 <b>GALAT 14</b> 30/06/64 Montauban 15/04/64 <b>5<sup>e</sup> GALAT</b> 18/08/64 Montauban 21/01/65 01/02/65 <b>5<sup>e</sup> GALAT</b> accidenté le 10/03/65 Montauban 08/04/65 réformé le 02/08/65 avec 466 heures	<b>AUF</b> (19/06/63) (09/07/65)



*Piper L-21BM n°18-5394/BCT de l'ES.ALAT à Dax (photo Jacques Buffet).*



*L-21BM n° 18-5395/AST du 1<sup>er</sup> PARR en 1960. A noter, l'insigne du peloton peint derrière le capot moteur (photo Alex Aboudaram).*

NUMEROS S/N	ALAT date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
----------------	------------------------------	--------------	------------------

18-5400	../../56	réformé le ../../.. avec .... heures	
---------	----------	--------------------------------------	--

18-5401	../../56		
		<b>ES .ALAT</b>	(29/08/58)
		départ pour Algérie	12/05/59
		<b>PMAH 2° DI</b>	
		retour d'Algérie	12/10/63
		<b>PALAT 2° DI</b>	12/10/63
		Valence	12/10/63
		<b>PMAH 27° BA</b>	02/01/64
		Montauban	16/10/64
		<b>GALDIV 1</b>	18/12/64
		<b>CIS .ALAT</b>	03/08/65 27/06/67 (03/12/65)
		Valence	11/07/67 07/04/70
		réformé le 25/06/68 avec 984 heures	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



L-21BM du 1<sup>er</sup> PMAH de la 13<sup>e</sup> DI à Chellala, dans le secteur d'Aïn Sefra, en 1961.  
L'insigne du peloton figure à l'arrière du capot moteur (photo Alec Boyer-Vidal).

## Galerie photos



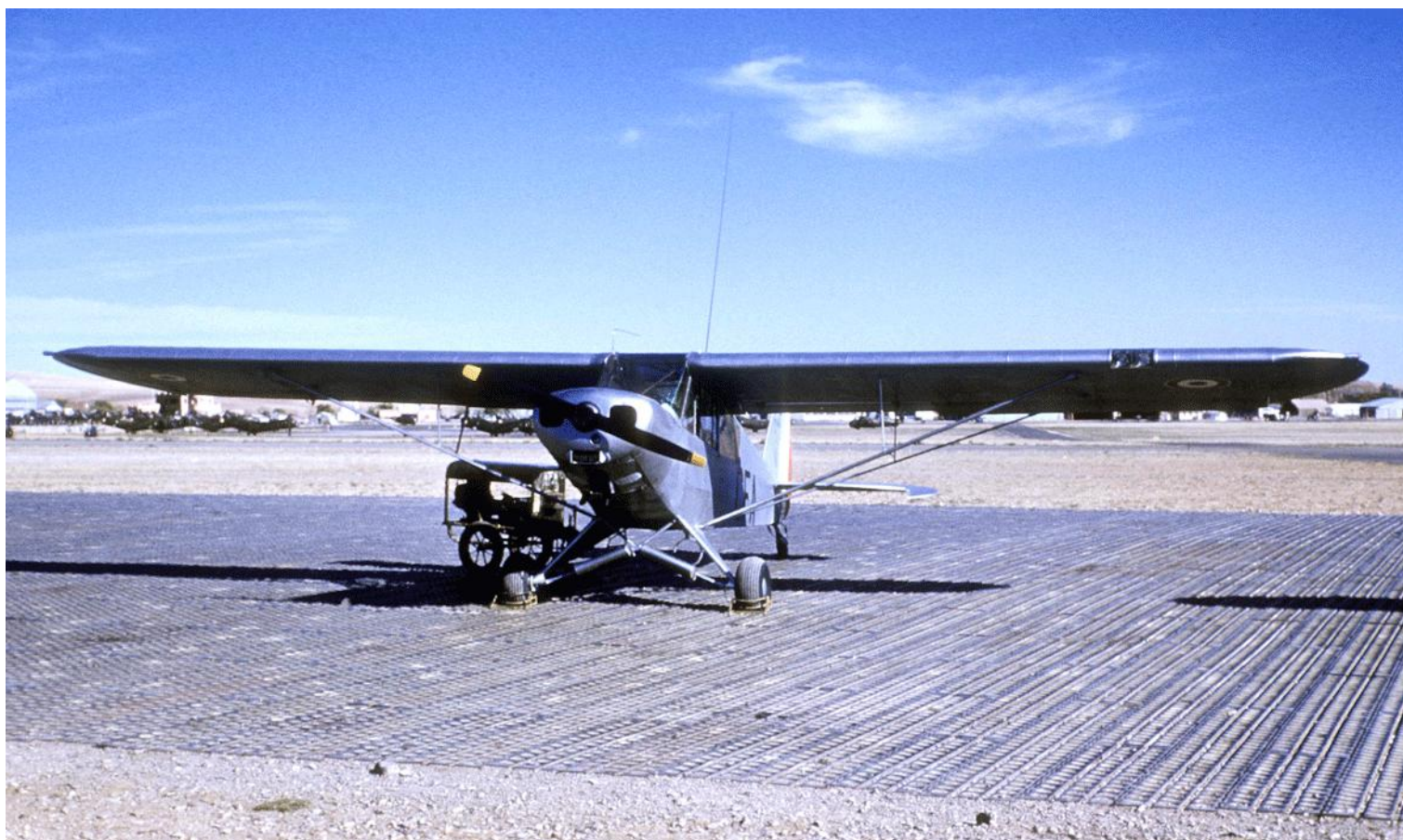
Aflou, 1958, avitaillement du L-21BM, du PA de la 4<sup>e</sup> DIM, codé ATC, par les maréchaux des logis Mireau et Le Mer (photo Christian Anciaux).



Piper L-21 du PMAH de la 13<sup>e</sup> DI, codé ADH, à Aflou en 1958 (photo Michel Dupont).



*Piper L-21BM, codé BKG, du PA de la 9<sup>e</sup> DI en 1958 (photo Michel Buillon).*



*L-21BM, codé CFA, du GALAT 101 à Sétif en 1959 (photo Gabriel Pons).*



*L-21BM, codé CHH, du GALAT 3, à Berrouaghia en 1961 (photo Bernard Charles).*



*Essey 1966, un des Piper L-21 du CIS.ALAT, codé BHD. (photo Paul Roos).*



Largage du courrier par un L 21 Bm

(Dessin d'Yves Le Bec.)