

Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALAT (VOLUME 14)

Cessna L-19E Bird Dog

en service dans l'ALAT



Cessna L-19E, codé BOD, du 1^{er} PMAH de la 20^e DI, en 1961 (photo Daniel Rougeau).



Publication gratuite – vente interdite
Reproduction autorisée

Amis Internautes,

Ce dossier est le quatorzième 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 de Cessna L-19 de l'ALAT, mais aussi des insignes 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 la collaboration précieuse de Marc BONAS, de Jean-Pierre Cabray et Dominique Roosens sur les données techniques.

Bien cordialement.

Christian MALCROS

christianmalcros@yahoo.fr

www.alat.fr et www.alat2.fr

Parus

01 Nord 3400 Norbarbe
03 Sikorsky S-55/H-19
05 Piper L-21B et BM
07 Piper PA-22 Tripacer
09 SCAN NC-856 Norvigie
11 Nord 3202
13 Agusta-Bell 47G-2

02 Max-Holste MH-1521 Broussard
04 Westland WS-55 Whirlwind
06 Stampe SV-4
08 Sud Aviation SA-318C Alouette II
10 Hiller UH-12
12 Agusta-Bell 47G-1

A paraître prochainement

15 Cessna L-19E suite

16 SNCASO SO-1221 Djinn

Bibliographie

Fana de l'Aviation n° 75, février 1976, page 30, par Francis Bergèse (PMAH 21° DI).

Fana de l'Aviation n° 76, mars 1976, page 30, par Francis Bergèse.

Fana de l'Aviation n° 76, mars 1976, page 34, "J'ai piloté le Bird Dog" par Francis Bergèse.

Fana de l'Aviation n°474, mai 2009, "Les Cessna L-19 français, de Saïgon à Berlin" par Fabrice Saint Arroman,

The Lovable One-Niner : A Complete History of the Cessna L-19 Birdog, par Minard D. Thompson, chez l'auteur, janvier 1997.

Cessna L-19 Bird Dog



L-19E à sa sortie de l'AIA de Blida en 1957 (photo Jean Delmas).

Avions légers d'observation, monomoteurs à aile haute, 64 Cessna L-19A sont livrés à l'ALOA en Indochine, au titre du MDAP, à partir de mars 1954, pour équiper les 21^e, 22^e et 23^e GAOA. Restant propriété des Américains, les appareils survivants sont reversés aux forces sud-vietnamiennes, le 1^{er} juillet 1955. Cinq sont partis en Thaïlande et, certainement, huit pour l'aviation royale Khmer au Cambodge.

En 1956, dix Cessna L-19A sont achetés 16 250 dollars pièce à l'US Army (n°23309/51-12852 à 23319/51-12862, moins le 23318) et expérimentés dans le Constantinois. Après la visite IRAN les Cessna L-19A (volets à main) deviennent des Cessna L-19E. Un seul est apte à la photo (n° 23319).

Cette expérimentation ayant séduit pilotes, observateurs et mécaniciens, elle fut concrétisée par une première commande de 40 L-19E au premier semestre 1957 (n° 24501 à 24540), suivie par une deuxième commande de 50 appareils le 30 juin 1957 (n° 24541 à 24590), soit 10 avions par mois livrables à partir de mars 1957 jusqu'à février 1958. Les appareils qui effectuent d'abord un vol de réception chez Cessna, sont ensuite démontés puis expédiés en caisse en Algérie pour y être remontés par l'AIA de Blida.

Une troisième commande de 36 appareils (n° 24700 à 24735) suivra dans la foulée, avec des livraisons s'échelonnant de juin à septembre 1959. Cette fois, les avions sont assemblés à Toussus-le-Noble par la société Fenwick. De plus, 71 lots d'équipements lance roquettes fumigènes (type Matra) sont prévus pour installation sur les avions.

A leur livraison, les appareils portaient une peinture unie vert-olive qui les rendaient sensibles à la chaleur et qui ne permettait pas aux chasseurs de les voir facilement. Il fut donc décidé de les repeindre en couleur aluminium après leur passage en révision générale, le gouvernail portant les couleurs du drapeau. Un T blanc peint sur les surfaces supérieures, outre le fait qu'il reflétait la chaleur, permettait de rendre les L-19 plus visibles aux avions d'appui.

Les Cessna utilisés en Algérie furent regroupés, après l'indépendance, dans les CRALAT de Sétif, Alger et Sidi-bel-Abbès. Après révision, ils sont convoyés en vol vers la France, via l'Espagne. Quatre convoys au total, deux à partir d'Alger (septembre et octobre 1962) et deux à partir de Sidi-bel-Abbès (janvier et février 1963). A leur arrivée, ces appareils sont stockés à Montauban ou ventilés dans les unités de métropole de la manière suivante :

- 6 aéronefs du 2^e PARR au GALAT 8 de Dinan;
- 6 aéronefs du PMAH 21^e DI au GALAT 1 de Nancy;
- 6 aéronefs du PA 2^e DIM au GALAT 9 de Valence;
- 6 aéronefs du PMAH/ZNA au GALAT 6 de Tarbes;
- 5 aéronefs du PMAH 20^e DI au GALAT 6 de Tarbes;
- 1 aéronef du PMAH 20^e DI au GALAT 7 de Satory;
- 4 aéronefs du 3^e PMAH/RG au GALAT 8 de Dinan;
- 1 aéronef du 3^e PMAH/RG au GALAT 103 de Satory;
- 1 aéronef du 3^e PMAH/RG au GALAT 104 de Tarbes;

6 aéronefs du 1^{er} PMAH/2^e DIM au GALAT 7 de Satory.

Dans les GALAT, ils portent, après révision, un camouflage kaki avec six cocardes tricolores et les codes aéronefs peints en blanc.

Petit à petit, les appareils sont retirés des unités pour laisser la place aux hélicos. Le dernier L-19E à voler (n° 24572/BVW), du Detalat de Berlin, est reversé à Montauban le 23 avril 1993, après dix heures de convoyage, via Baden et Corbas.

Sources : SHD.



Tableau de bord d'un Cessna L-19E, le 28 juin 1985 à Essey-les-Nancy (photo Robert Jeantrelle).

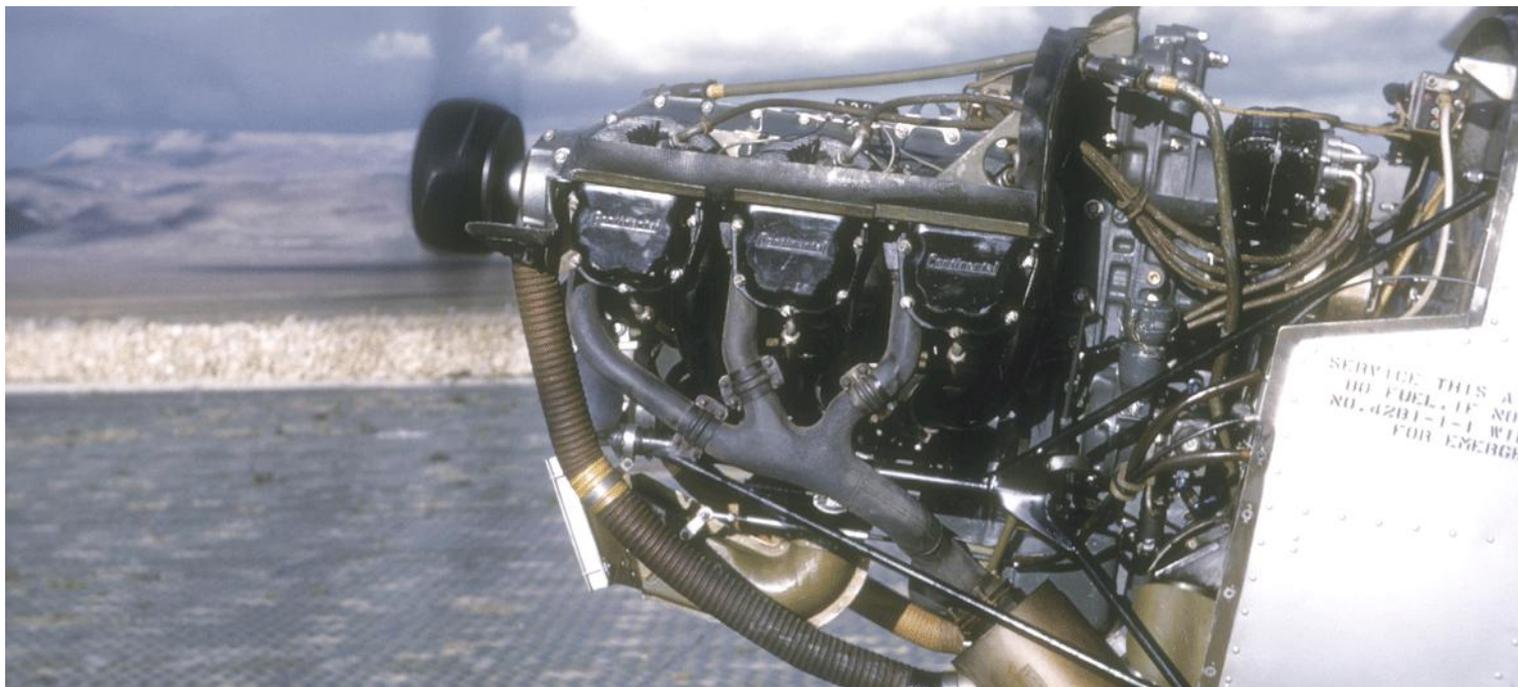


Parking de Dax en 1972 (photo Michel Lelong-Frassie).

Données techniques

| | |
|---|--|
| caractéristiques: | avion léger d'observation, monomoteur aile haute. |
| dimensions: | longueur hors tout: 7,645 mètres. hauteur: 2,79 mètres. envergure: 10,973 mètres. surface portante totale: 22,4 m ² |
| masse: | à vide équipé: 730 kg. charge utile: 250 kg. masse totale maximale: 1090 kg. quantité de carburant utilisable : 159 l. |
| équipage: | pilote: 1. observateur: 1. |
| armement: | 6 roquettes fumigènes sur rampe ou 12 roquettes explosives en deux containers cylindriques. |
| longueur piste atterrissage: | 300 mètres à 0 mètre d'altitude. 400 mètres à 500 mètres d'altitude. 500 mètres à 1000 mètres d'altitude. |
| radio: | Voir plus loin. |
| performances (à la masse maximale de 1000 kg): | vitesse de croisière au niveau de la mer: 160 km/h. vitesse maximale au niveau de la mer: 285 km/h. vitesse ascensionnelle: 6 m/s. autonomie: 8 heures. plafond pratique: 6000 m. distance franchissable au niveau de la mer: 650 km. autonomie en vol de croisière normale au niveau de la mer: 6 heures. |
| missions: | observation et liaison, guidage de la chasse, accompagnement des troupes et convois. photos obliques. |
| motorisation: | 1 Continental O-470-11, 6 cylindres à plat de 230 cv (213 cv pour le L-19A). puissance à 2600 t/m :213 cv. consommation : 22 à 33 l/h. type de carburant: AV 80/87-F12. lubrifiant: AIR 3560 - DE 100. capacité des deux réservoirs: 168 litres. |

(sources ESAM).



Moteur Continental d'un Cessna L-19E, en 1959 à Tébessa (photo André Kraether).

Equipements des Cessna L-19

par Marc Bonas

Les différences entre les versions A et E

Volets sur les A, volets à trois positions à commande manuelle; sur les E, volets électriques avec commande par interrupteur placé sur le rebord juste au-dessus et en avant du bloc commandes moteur.

Panneau électrique sur les A, panneau électrique sur le tableau de bord ; sur les E, panneau électrique sur une console sur le côté gauche juste sous la vitre.

Lames de train sur les A, lames de train cintrées vers l'intérieur (bas) ; sur les E, lames de train droites.

Feu rotating sur les A, pas de feu rotating rouge sous le fuselage, entre les jambes du train d'atterrissage ; sur les E, feu rotating.

Lighweight sur les A, dits « lighweight », masse maximale à 952,56 kg (2100 livres), ailes avec ligne de rivets espacés de 2 pouces (5 cm) sur longeron ; roulette arrière avec berceau à décrochement et 4 lames de ressort. Sur les E, dits « heavyweight », masse maximale à 1088,64 kg (2400 livres), ailes avec ligne de rivets espacés de 1 pouce (2,5 cm) sur longeron ; roulette arrière avec berceau sans décrochement et 4 lames de ressort.

Equipement radio de bord et antennes.

Principales modifications et adaptations

Les 10 L-19A (hors ceux du MDAP) ont été mis au standard E, y compris l'équipement radio, mais certains ont conservé le tableau de bord d'origine. Par ailleurs, le moteur électrique de commande des volets a été de forme différente par rapport à celui monté sur les E.

Vers 1958, distribution de baquets pour sièges blindés.

A partir de mai-juin 1959, installation, sur le dossier du siège pilote, d'un panier métallique pour 16 grenades à mains.

En 1961, pose du support pour 2 carabines USM1 et montage de l'extincteur moteur.

A partir de 1961, possibilité d'installer sous chaque aile, un pylône MATRA avec lance-roquettes ALKAN-MATRA, type 70-37, pour 5 munitions CEP 545 (71 lots prévus).

Tableau d'armement installé en place avant, en haut à gauche du pare-brise.

Un bouton poussoir (identique à celui du démarreur) pour le largage de sécurité a été positionné sur le tableau de bord, en haut à gauche.

Au début de l'année 1962, le G.E. a étudié un système de visée simplifié composé d'un viseur à grille, monté sur la casquette du tableau de bord et un guidon, fixé sur le capot moteur. A fait l'objet d'une F.R. et d'une fabrication locale (établissement de Chéragas).

En lieu et place de ce système de visée, et a raison d'un lot pour 6 avions, un collimateur de visée SFOM 83A (Société Française d'Optique et de Mécanique), identique à celui équipant les T6, a été prévu sur la casquette du tableau de bord.

En complément, modification du circuit électrique par rajout d'un poste de commande MATRA sur la casquette du tableau de bord.

Au moins au PMAH de la 19^e DI, deux conteneurs MATRA LR 181 (un sous chaque aile) avec 18 roquettes SNEB (Société nouvelle des Etablissement Edgar Brandt) de 37mm chacun ont été expérimentés sur les pylônes.

A partir de février 1961, un urinoir de bord a été installé à bord avec évacuation par tube venturi monté sur la jambe de train gauche.

A partir de mai 1961, et pour application aux seuls avions devant évoluer en zone sablonneuse, remplacement de la manche à air d'origine par une nouvelle comprenant, entre le filtre d'entrée d'air rectangulaire et le carburateur, un filtre cylindrique anti sable AMA dit « mille vees ». En juin 1963, cela a induit la nécessité de modifier la partie inférieure du capot moteur. Une trappe d'accès a été rajoutée.



Gros plan sur les roquettes fumigènes du Cessna L-19E n° 24-559/BNA, à Sétif en 1961 (photo Pierre Tabart).



Lance-roquettes fumigènes Alkan-Matra sur Cessna L19E du PA de la 11^e DI, en 1961 (photo Jean Reymond).



PMAH 19° DI, Sétif 1961, armement d'un L-19E avec un panier de 18 roquettes explosives de 37 mm Matra R 361, et roquettes fumigènes (photo Jean-Pierre Meyer)..

A partir d'octobre 1961, l'AIA de Clermont-Aulnat a procédé au changement de l'installation radio.

A partir de décembre 1961, installation de deux aérateurs cabine avec volets indépendants d'arrivée d'air sur les côtés gauche et droit du fuselage, entre la cloison pare-feu et le marchepied. Commandes manuelles par levier installés à l'intérieur, sur la structure, à hauteur du siège avant.

Pour les avions ayant été équipés du radio compas, la commande de l'aérateur droit a été déplacée de la cloison vers le support du primaire.

En mars 1962, l'établissement de Montauban a distribué des panneaux en rhodoïd servant d'écran amovible pour l'entraînement des pilotes au vol sans visibilité. 32 lots pour L19.

En 1963, la trousse de secours AIR SU10 a été déplacée du dessus de la porte d'accès vers le coffre, côté gauche.

En 1964, le support d'extincteur a été déplacé de sous le siège pilote vers le coffre, côté droit.

A partir d'octobre 1964, sur une partie de la série des « E » et sur le 10^e « ancien A » (23319, 24501 2 3 4 8 9, 510 13 14 15 17 18 19, 521 22 23 24 25 26 27 28, 531 33 34 35 36 38 39, 541 42 44 45 47 48 49, 550 51 53 55 58 59, 562 63 65 69, 570 76 77 78, 580 81 84 88 89, 590, 700 1 2 3 7 9 10 12 14 16 20 21 22 26 28 29 et 734) modification pour montage dans le coffre d'un appareil photo K24 pour des prises de vues verticales. L'interrupteur de commande a été placé sur le tableau de bord.

En 1968, au pied du siège arrière, installation d'une plaque de protection des boîtiers radio placés sous le siège.

Vers 1969, le dispositif utile pour le remorquage d'une manche à air a été disponible. Seuls les avions ayant l'aptitude K24 ont pu en être équipés. (cheminée sous le fuselage permettant le déroulement du câble et touret à treuil électrique placé dans le coffre). Pour manipuler le dispositif, l'opérateur devait basculer le siège arrière, dos au sens du vol.

A partir de juin 1972, possibilité de monter deux bidons d'épandage LCE 3400 (sce LaChimistE) pour la simulation de produits toxiques. Ces bidons étaient fixés sur les supports Matra prévus initialement pour les lances-roquettes.



*Bidons d'épandage fixés sur les supports Matra prévus initialement pour les lance-roquettes.
(photo Sébastien Bonhomme et, ci-dessous, Fred Descamps).*





Cessna L-19E n° 24522/AOI en 1972 avec bidon d'épandage LCE 3400 sous l'aile, sur les supports Matra initialement prévus pour les lance-roquettes. Ce dispositif, adopté à partir de juin 1972, sert à simuler les attaques par des produits toxiques (photo W, collection Christian Malcros).



Dispositif permettant le remorquage d'une manche à air avec une cheminée sous le fuselage permettant le déroulement du câble (photo X, via Régis Biaux).

Entre mai 1973 et octobre 1974, mise en service de tableaux de bord réduits pour la place arrière (équipés d'un altimètre, d'un Badin et d'un indicateur de virage) et utiles pour l'entraînement d'élève pilote (différent du modèle monté sur les TL19 US). La fabrication a été assurée par l'établissement de Montauban. Initialement 2 lots en stock à Montauban depuis 1971. En mai 1973, 6 lots prévus à Dax soit les 2 qui étaient en stocks, confection de 8 autres lots répartis en 4 pour Dax et 4 pour le stock. En octobre 1974, la répartition a été la suivante : 13 lots à Dax (9 présents plus les 4 du stock), confection de 4 autres reconstituer le stock.

A partir de juin 1973, les avions prévus pour le Tchad ont été équipés d'un radio-compass. Par la suite, cette modification a été étendue aux aéronefs en service à Berlin ainsi qu'à Djibouti.

Après la perte d'un avion en décembre 1978, adaptation spécifique pour les opérations au Tchad. Mise en place d'un bouclier thermique amovible sur la partie inférieure du capot moteur, couvrant ainsi les échappements (protection contre les missiles air/sol par dilution des émissions de chaleur)

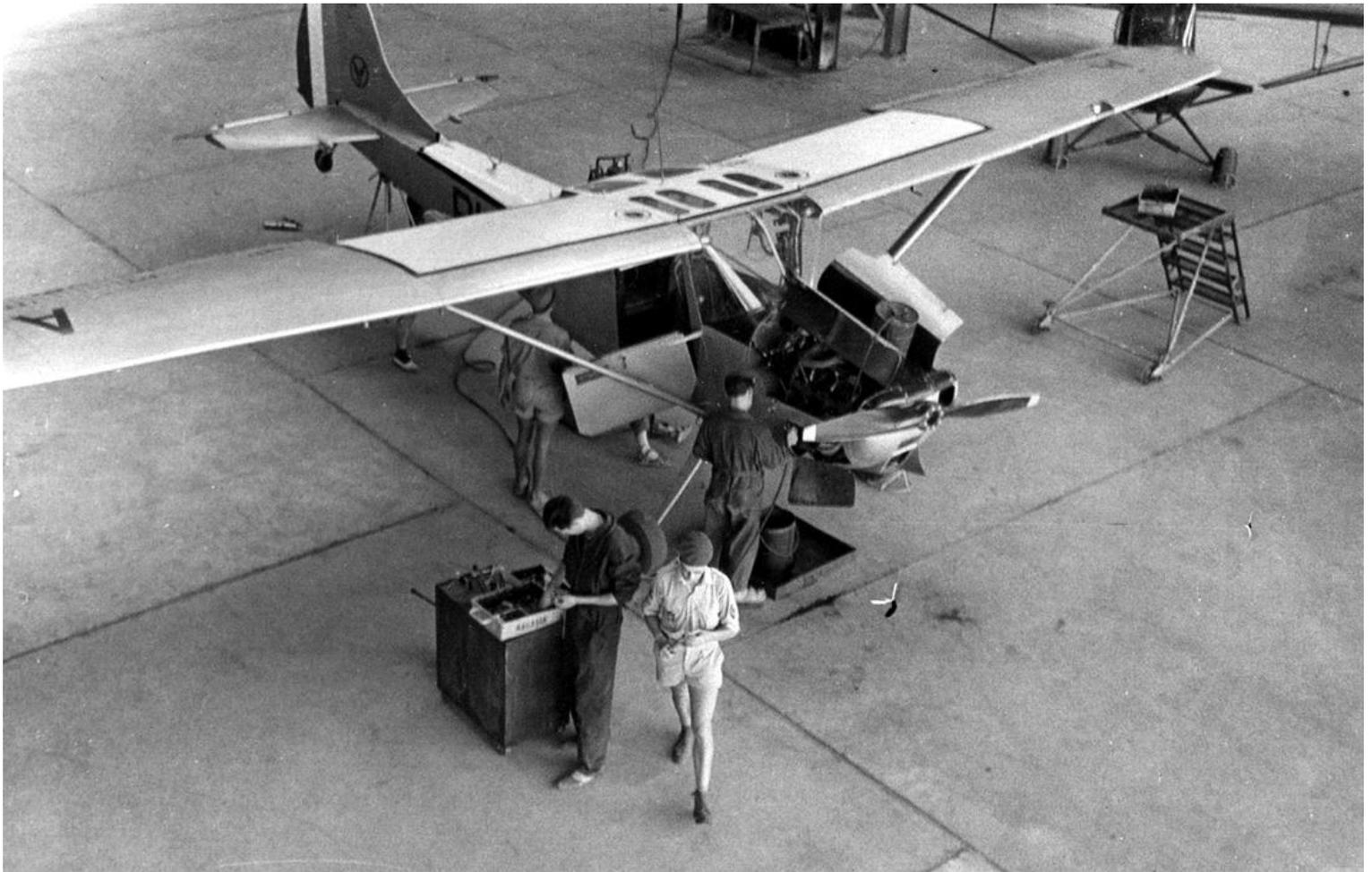
A partir d'octobre 1980, 30 avions subiront une amélioration de la radio VHF (TRAP30 à la place de TRAP8). En juillet 1982, un avion supplémentaire sera modifié.



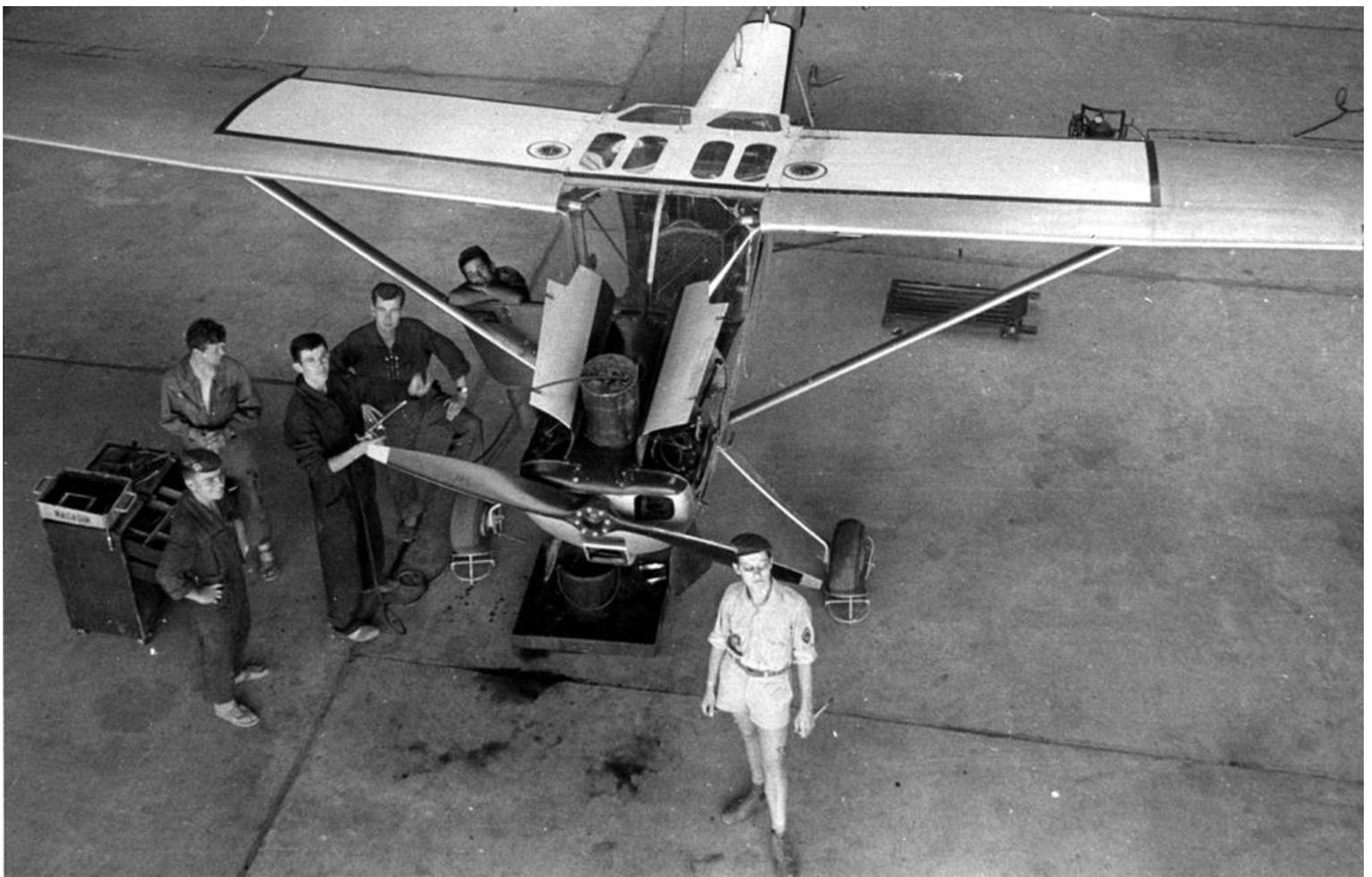
Bouclier thermique utilisé au Tchad (photo Xavier Conoir).



2° PA 2° DIM à Souk-Ahras, en 1960, grenades à main fumigènes (photo Jean-Marie Meunier).



PMAH 21^e DI à Batna, en 1960, atelier avion (photos Louis Chupin).



Installations radio L-19A

PREMIERE INSTALLATION

Un seul type d'installation relevé.

BOITIERS ET POSTES

pour les liaisons air/sol en HF :

- un poste radio **ANVRC9** (BC1335A), placé sous le siège de la place arrière, devant les 4 autres boîtiers.
- un poste radio **SCR300** (BC1000A) autonome sur batterie, placé dans une sacoche fixée au dossier du siège pilote.

pour les liaisons spécifiques aéronautique en VHF :

- un ensemble composé de
 - deux boîtiers **T366-T11A** et **T363-T13A** pour la partie émission
 - un boîtier **R508-R19** pour la partie réception.
 - Les trois boîtiers sont placés sous le siège de la place arrière.
- Outre-Mer, avec une plage de fréquences différente, il y a deux **T11A** et le **R15** remplace le R19.

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

- un boîtier **ARCR511-R11A** pour la partie réception, placé sous le siège de la place arrière.

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

- une boîte de commande et de sélection **ARC37**, installée sur le côté gauche au niveau de la place pilote.
- une boîte relais **K12**, jouxtant la boîte de commande ARC37, permet de basculer sur l'utilisation du poste radio ANVRC9 (BC1335A).
- En présence du boîtier R15, la boîte de commande et de sélection est une **ARC38**.
- pour la partie réception des radiophares, une boîte de commande et de sélection **ARC18** permettant le choix de l'antenne et installée sur le côté gauche au niveau de la place pilote, à côté et à droite, vue depuis la porte, de la boîte de commande ARC37.
 - l'alternat pilote monté sur la poignée du manche.
 - l'alternat place arrière disponible sur la console contre la cloison, sous la vitre gauche.

AERIENS

pour le C9, une antenne fouet à trois brins (**MS116, 117 et 118**) placée sur le côté droit de la section arrière du fuselage, devant l'antenne-cadre et juste derrière la verrière.

pour le SCR300, une antenne filaire tendue entre le sommet de la dérive fixe et un support sur le toit de la cabine à hauteur de l'emplanture gauche.

pour la VHF, une antenne sabre **A12** sur le toit de la cabine, au niveau du milieu de l'emplanture de l'aile droite.

pour le Gonio et radio-compas,

au choix par manipulation de l'inverseur **LOOP/ANT** présent sur la C18, soit:

- l'antenne-cadre "circulaire" **L10/AT382**, fixée au centre de la section arrière du fuselage.
- l'antenne filaire tendue entre le sommet de la dérive fixe, point de fixation commun avec l'antenne du SCR300 et un support sur le toit de la cabine au milieu, avec une dérivation en "T" vers un connecteur placé sur le dos du fuselage juste après la verrière arrière.

Notes

Emploi d'écouteurs simples et d'un micro à main.

Par la suite, les L-19A modifiés en E auront le même équipement que les avions de ce type. Cependant, il est à noter que certains L-19A utilisés en école ont été équipés avec l'ADF **ANARN59**. L'antenne-cadre "circulaire" a été remplacée par un boîtier électronique protégé par un cache noir, profilé en "goutte d'eau". Le boîtier principal toujours sous le siège de la place arrière et le boîtier de commande sur la cloison côté gauche de la cabine.

Equipements radio des Cessna L-19E

par Marc Bonas

Trois types d'installations différentes ont été relevés avec en complément une adaptation pour les seuls aéronefs qui ont servi dans des zones géographiques particulières (Tchad, Djibouti et Berlin).

PREMIERE INSTALLATION (avant octobre 1961)

Avant octobre 1961, pour la série des CN en 24-500



PMAH de la 21^e DI, Batna, en 1960, atelier radio, brigadier-chef X, aide-mécanicien radio et sergent-chef Norbert Kugel, chef de l'atelier transmissions (photo Louis Chupin).

BOITIERS ET POSTES

pour les liaisons air/sol en HF :

- un poste radio **ANPRC10**, placé dans une sacoche fixée sur le dossier du siège de la place arrière.

pour les liaisons spécifiques aéronautique en UHF/VHF :

- un ensemble **TRAP8** avec boîtier BC12A, en place pilote, à l'emplanture de l'aide droite au-dessus de la porte d'accès cabine ; un autre en place arrière sur la console gauche.

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

- plus rien pour la réception des radiophares (Gonio et radio-compass) en BF ;

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

- un ensemble commutateur **TFAP6A** avec 2 boîtiers KR42A, un en place pilote, à l'emplanture de l'aile droite à côté du boîtier BC12A et un autre en place arrière sur la console gauche, à côté du boîtier BC12A.
- boîtiers de commutation **BC366S**, places avant et arrière.
- l'alternat pilote monté sur la poignée du manche.
- l'alternat place arrière disponible sur la console contre la cloison, dessous la vitre gauche.



PMAH de la 21^e DI, Batna en 1960, atelier radio. A droite, sergent-chef Norbert Kugel, chef de l'atelier transmissions (photo Louis Chupin).

AERIENS

pour les C9 et 10, une antenne fouet d'un seul brin est fixée sur le toit de la cabine, entre les 4 petits vitrages ovales (place pilote) et les 2 autres (place arrière), légèrement décalée vers la droite de l'axe avion. L'antenne est sur un support-connecteur dit relais coaxial. La liaison vers le poste radio se faisant par un câble.

pour la VHF, une antenne sabre **AN152** sur le toit de la cabine, au niveau de l'emplanture de l'aile droite, en arrière.
- plus d'antenne-cadre « circulaire » ni d'antenne filaire.

Notes

Cette installation radio, différente de la série CN en 24-500, a obligé l'équipage à porter, à la place des écouteurs simples, le serre-tête en toile type 312 avec micro moustache. Cela interdisait le port de la casquette bien utile pour la protection solaire. Pour pallier cela, en guise de visière, une carte était glissée sous le serre-tête.

DEUXIEME INSTALLATION

Avant octobre 1961, pour la série des CN en 24-700

BOITIERS ET POSTES

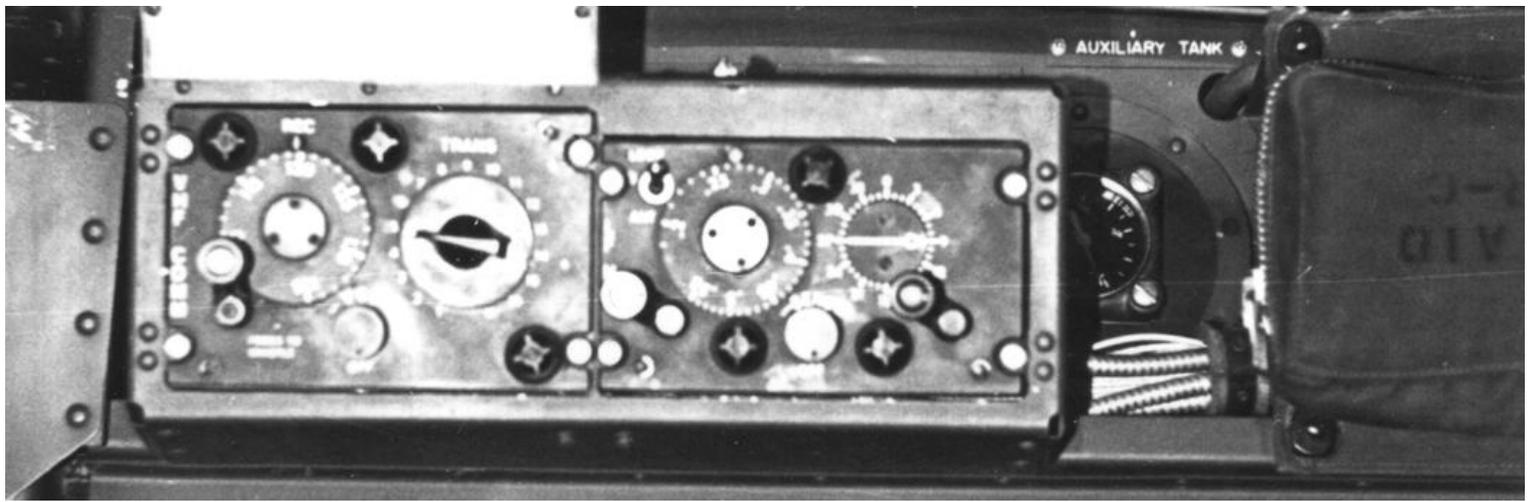
pour les liaisons air/sol en HF :

- un poste radio **ANPRC10**, placé dans une sacoche fixée sur le dossier du siège de la place arrière.

pour les liaisons spécifiques aéronautique en UHF/VHF :

- un ensemble **TRAP8** avec boîtier BC12A, en place pilote, à l'emplanture de l'aide droite au-dessus de la porte d'accès cabine ; un autre en place arrière sur la console gauche.

Le boîtier émetteur-récepteur 3 ainsi que le bloc d'alimentation spécifique a été placé sous le siège de la place arrière.



Système radio-nav sur un L-19 du PMAH de la 19^e DI, à Sétif en 1961 (photo Jean-Pierre Meyer).

plus rien pour la réception des radiophares (gonio et radio-compas) en BF

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

- un ensemble commutateur **TFAP6A** avec 2 boîtiers **KR42A**, un en place pilote, à l'emplanture de l'aile droite à côté du boîtier **BC12A** et un autre en place arrière sur la console gauche, à côté du boîtier **BC12A**.
- boîtiers de commutation **BC366S**, places avant et arrière.
- l'alternat pilote monté sur la poignée du manche.
- l'alternat place arrière disponible sur la console contre la cloison, dessous la vitre gauche.

AERIENS

- **pour les C9 et 10**, une antenne fouet d'un seul brin est fixée sur le toit de la cabine, entre les 4 petits vitrages ovales (place pilote) et les 2 autres (place arrière), légèrement décalée vers la droite de l'axe avion. L'antenne est sur un support-connecteur dit relais coaxial. La liaison vers le poste radio se faisant par un câble.
- **pour la VHF**, une antenne sabre **AN152** sur le toit de la cabine, au niveau de l'emplanture de l'aile droite, en arrière.
- plus d'antenne-cadre « circulaire » ni d'antenne filaire.

Notes

Cette installation radio, différente de la série CN en 24-500, a obligé l'équipage à porter, à la place des écouteurs simples, le serre-tête en toile type 312 avec micro moustache. Cela interdisait le port de la casquette bien utile pour la protection solaire. Pour pallier cela, en guise de visière, une carte était glissée sous le serre-tête.

TROISIEME INSTALLATION

Après octobre 1961. Faisant suite à un projet remontant à novembre 1958, l'AIA de Clermont-Ferrand a procédé à une standardisation par remplacement des divers constituants en octobre 1961. Cela deviendra la version 4.

BOITIERS ET POSTES

pour les liaisons air/sol en HF :

- un ensemble de **TRAP18B** avec 2 boîtiers **BC73A**, un en place pilote à l'emplanture de l'aile gauche et un autre en place arrière, sur la console gauche.

pour les liaisons spécifiques aéronautique en VHF :

- un **TRAP8** avec boîtier **BC12A**, en place pilote, à l'emplanture de l'aide droite au-dessus de la porte d'accès cabine.

pour la réception HOMING, possible grâce à la double fonction du **TRAP18B**, mais uniquement depuis la place pilote.

Pour ces équipements TRAP18B et TRAP8, le boîtier émetteur-récepteur 46 pour la HF, le boîtier émetteur-récepteur 3 pour la VHF ainsi que les deux blocs d'alimentation spécifiques ont été placés sous le siège de la place arrière.

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

- un ensemble commutateur **TFAP6A** avec 2 boîtiers **KR42A**, un en place pilote, à l'emplanture de l'aile droite à côté du boîtier **BC12A** et l'autre en place arrière sur la console gauche à côté du boîtier **BC73A**.
- un ensemble de 2 boîtiers de connexions **BJ 44A**, places avant et arrière, côtés gauche.
- l'alternat pilote monté sur la poignée du manche.

- l'alternat place arrière disponible sur la console contre la cloison, dessous la vitre gauche.

AERIENS

pour les TRAP18B, une antenne fouet **AN89A** (brin EA16A et embase SA28A) montée sur le toit au milieu, juste au-dessus du pare-brise.

pour les TRAP8, une antenne sabre **AN152** sur le toit de la cabine, au niveau de l'emplanture de l'aile droite, en arrière.

pour l'HOMING, un ensemble **AD 26A** avec les deux "bulbes-filtres" **FI17A** avec 4 antennes di-pôle EA17A ; le tout monté sur le bord d'attaque de la profondeur, un bulbe côté gauche et un autre côté droit.

Notes

En octobre 1980, une partie du parc avion (30 machines) a subi une évolution de l'équipement permettant une augmentation du nombre de canaux VHF:

Le **TRAP30G** a remplacé le TRAP8 et les boîtes de commande BC12A ont été remplacées par des BC258A dite à standard de fréquence (en janvier 1982, il a été demandé de modifier trois avions de plus. Un seul l'a été).

Sur des photographies prises en AFN, des L-19E sont vus équipés des supports pour les deux « bulbes-filtres » FI17A mais avec un bouchon obturateur à la place des bulbes.

Sur des photographies prises en métropole en 1963, des L-19E sont vus avec les antennes qui indiquent la présence de l'équipement radio de première version. Cependant, sur certains aéronefs, il est noté l'absence de l'antenne coudée fouet AT701.

A partir de cette installation radio, les équipages ont porté les casques à coque rigide SOCAPEX 403 puis GUENEAU 317.

INSTALLATIONS PARTICULIERES

R.C. NRAN11G

l'équipement de base est identique à la version 4 modifiée depuis octobre 1961. Mais les missions dans des zones géographiques particulières (Tchad, Djibouti et Berlin). ont entraîné, à partir de juin 1973, l'installation d'un ensemble radio-compas NRAN11G. Cela a défini des avions en version 5.

Le premier L-19E équipé RC fait à L'AIA CF (cn 24705). Initialement, cela a été prévu pour les trois avions réservés au Tchad (en remplacement des trois Tripacer). sept autres prévus en maintenance (stocké).

En septembre 1980, il est demandé la modification des 24539 et 24501 (3^e GHL)

En réalité, au moins 22 sont comptés comme équipés : 24-501, 502, 506, 514, 521, 525, 535, 538, 539, 545, 548, 557, 564, 565, 566, 568, 572, 585, 588, 702, 705, 734.

Cet ensemble est composé de :

- un boîtier **RR51A** récepteur, installé en place pilote côté droit au niveau du plancher cabine, entre la porte d'accès cabine et le tableau de bord.

- un adaptateur indicateur **AD29A**, placé sur la planche de bord, en haut à droite.

- un cadre **CG10A** ou boîtier électronique, installé sur la section arrière du fuselage juste après la verrière arrière, et protégé par un radôme en résine.

- une antenne filaire dite de lever de doute, tendue entre le sommet de la dérive fixe et un support sur le toit de la cabine au milieu, dérivation en "T" vers un connecteur placé sur le toit entre les deux vitrages arrière.

TRAP8 en TRAP30

En octobre 1980, amélioration radio par remplacement du TRAP8/BC12A par un TRAP30G/BC258A, trente avions ont été prévus : 501, 502, 506, 509, 514, 519, 521, 522, 525, 530, 534, 535, 538, 541, 545, 547, 548, 557, 564, 565, 566, 567, 568, 572, 585, 588, 705, 724, 726, 734.

Les 519, 521, 565 et 567 ne sont pas notés comme tels sur les fiches de suivi. Il faut rajouter le 550.

En juillet 1982, il est demandé trois autres avions ; les 539, 578 et 707 (3^e GHL). Seul le 539 a été modifié.

IFF NRI-4B

En janvier 1992, un seul avion, le cn 24-572 F-MBVW en service à Berlin, a été équipé d'un répondeur I.F.F.:

- boîtier de commande et de sélection sur le plancher cabine, place avant, à gauche du siège ;

- antenne courte sous le fuselage.



SB-327 ARC44 en place arrière et, à droite, antenne homing (photos Fred Descamps).



Formation de dix L-19 de l'ES.ALAT à Dax (photo Jean-Claude Lacour).



Le maréchal des logis Pierre Jarrige et le lieutenant Bernard Guyon devant un L-19 du 1^{er} PMAH de la 20^e DI, à Djelfa, en 1961 (photo Pierre Jarrige).

Peintures des Cessna L-19

par Marc Bonas



Cessna L-19A n°112850/UI du 22^e GAOA, le 23 septembre 1955 (photo ECPA, collection Christian Malcros).

L19A

1^{re} PERIODE : L-19A vert armée ou dark olive drab US en Indochine

Cocardes avec bord jaune aux emplacements réglementaires (diamètre 45 cm, plus bord jaune).

Gouvernail de direction tricolore.

Code à deux lettres en jaune sur le fuselage, en arrière de la cocarde. Ces codes sont issus des tranches en F-SFMx et SDxx réservées pour l'armée de l'air.

Numéro constructeur américain partiel reporté en jaune et en grand format sur la dérive fixe.

Insigne d'arme absent de la dérive.

Insigne de formation présent sur le côté droit du fuselage, en arrière de la porte d'accès à la cabine de pilotage ou bien sur le côté gauche, à l'aplomb de la vitre arrière. Sur certaines machines, pas d'insigne.

Enjoliveur de roues de couleur grise. Le bout des pales d'hélices en jaune.

Marquages techniques en jaune et en anglais, mais des photos révèlent des marquages en français.

A noter que cela concerne les avions issus du MDAP qui ont été livrés en olive drab, couleur classique des avions de l'US ARMY. Ces appareils seront ensuite rendus aux Américains.



L-19A de l'ES.ALOA n°51-12855/K-Y (photo SHAA).

2^e PERIODE : L-19A vert armée ou dark olive drab US en métropole

1 - Dans les unités

Cocardes avec bord jaune aux emplacements réglementaires (diamètre 45 cm, plus bord jaune). Cocarde de fuselage décalée vers l'arrière.

Gouvernail de direction tricolore.

Code 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 point ou un tiret).

Numéro constructeur américain reporté en blanc et en petit format sur le haut du gouvernail de direction.

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation absent.

Enjoliveur de roues de couleur grise. Le bout des pales d'hélices en jaune.

Suivant l'éclairage et le type de pellicule, les avions apparaissent plus ou moins vert, voire marron !

A noter que cela concerne les 10 L19A achetés par la France et transformés ensuite en L-19E.



Cessna L-19A n°51-12856/CTX en septembre 1963 à Pau- Idron (photo Christian Malcros).

2 - Dans les formations écoles

Cocardes avec bord jaune aux emplacements réglementaires (diamètre 45 cm, plus bord jaune).

Gouvernail de direction tricolore.

Code en blanc sur le fuselage, en avant de la cocarde. Ces codes à trois lettres sont issus d'une série d'immatriculation spécifique à l'ALAT, F-Mxxx, et permettent de connaître la formation d'appartenance. Les lettres peuvent être de taille variable.

Numéro constructeur américain reporté en blanc et en petit format sur le haut de la dérive fixe.

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation absent.

Enjoliveur de roues de couleur verte ou grise. Le bout des pales d'hélices en jaune.

Marquages techniques en jaune.

A noter que cela concerne les L19A employés principalement à Dax. Cette décoration a été conservée jusqu'à la réforme des appareils, même à l'époque où les L-19E sont devenus gris.

L19E



Cessna L-19E sur le parking du détachement de Collo du PMAH de la 14^e DI, avec un marquage particulier, la troisième lettre de l'indicatif est plus grande que les deux premières (photo X, collection Christian Malcros).

1^{re} PERIODE, type 1 : L-19A vert armée ou dark olive drab US en AFN avant 1959

Cocardes avec bord jaune aux emplacements réglementaires. Cocarde de fuselage décalée vers l'arrière.

Gouvernail de direction tricolore.

Sur l'extrados de chaque aile, trois bandes d'identification blanches, ce qui supprime définitivement la présence de cocardes. Cette décoration ne s'applique pas aux appareils en métropole.

Code en blanc sur le fuselage en avant de la cocarde. Ces codes à trois lettres sont issus de la série F-Mxxx spécifique à l'ALAT et permettent de connaître la formation d'appartenance ; de position et de taille variables. La dernière lettre du code est reportée sur l'extrados des ailes, entre le réservoir et la première bande blanche (il y a des exceptions).

Numéro constructeur reporté en noir ou en blanc et en petit format sur le haut de la dérive fixe.

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation présent sur le capot moteur, coté gauche ou droit, sur la porte d'accès à la cabine de pilotage ou bien sur la dérive fixe.

Panneau anti-reflet noir sur le dessus du capot moteur.

Enjoliveur de roues de couleur verte.

Rectangle rouge sur la porte d'accès à la cabine de pilotage avec l'inscription : "**FIRE EXTINGUISHER LOCATED INSIDE**". Au moins une photographie permet de confirmer qu'à cette époque, des aéronefs ont porté l'insigne d'arme en blanc sur le côté du fuselage, à hauteur de la cabine de pilotage.

Cas particulier relevé sur les aéronefs du GAOA/GALAT N°3, certains avions ont été vus avec :

- une décoration (secteurs blancs et rouges) des enjoliveurs de roues ;
- deux bandes blanches supplémentaires rajoutées sur les pâles d'hélice ;
- insigne d'arme en blanc sur le côté du fuselage, à hauteur de la cabine de pilotage.

Cela ne semble pas avoir été généralisé à l'ensemble de la flotte.

Cependant ces particularités de décoration ont été relevées sur des aéronefs de cette unité repeints en gris.



PMAH de la 14^e DI, le L-19E n°22-557/BMA sur lequel est peint l'insigne de l'unité (photo collection Michel Dejault).

1re PERIODE, type 2 : L-19E gris en AFN après 1959

A leur livraison, les appareils portaient une peinture unie vert-olive qui les rendaient sensibles à la chaleur et surtout, qui ne permettait pas aux chasseurs de les voir facilement.

Il fut donc décidé de les repeindre en couleur aluminium après leur passage en révision générale.

Ensemble de la cellule de couleur gris métallisé.

Secteur blanc recouvrant une partie des ailes (dont les réservoirs mais sans les volets), le toit de la cabine ainsi que le dos du fuselage. Ce secteur blanc est bordé de noir et peut avoir des dimensions différentes surtout sur le dos du fuselage. Cet ensemble a été voulu pour assurer une meilleure protection contre la chaleur mais cela a également permis d'obtenir une meilleure visibilité des L-19 par les autres aéronefs évoluant à proximité.

Sur l'extrados de chaque aile, les trois bandes d'identification ont été retirées. A la place, et avec un positionnement variable situé entre le secteur blanc et le saumon d'aile, la dernière lettre du code a été reportée en noir ; mais également sous le fuselage au niveau de la cabine de pilotage.

Cocardes a bord jaune uniquement à l'intrados de chaque aile.

Gouvernail de direction tricolore.

Code à trois lettres noires sur le fuselage.

Numéro constructeur reporté en noir sur le haut de la dérive fixe.

Insigne d'arme en noir sur la dérive fixe.

Insigne de formation pouvant être présent sur le côté droit du fuselage, en arrière ou sur la porte d'accès à la cabine de pilotage, ou bien à l'arrière du capot moteur. Parfois même, sur le côté gauche du capot moteur.

Panneau anti-reflet noir sur le dessus du capot moteur.

Enjoliveur de roues de couleur grise.

Bouts des pales d'hélices en jaune.

Marquages techniques en noir; d'abord rédigés en anglais puis refaits en français.

Rectangle rouge sur la porte d'accès à la cabine de pilotage avec l'inscription : "**FIRE EXTINGUISHER LOCATED INSIDE**" changée en "**EXTINCTEUR A L'INTERIEUR**".

De retour en métropole, tous les appareils recevront une livrée vert armée lors de leur révision.



Cessna L-19E codé AFA du 1^{er} GALAT sur le terrain des Mureaux à la fin des années 60 (photo Jean-François Boyard).

2^e PERIODE, type 1 : L-19A vert armée dit vert OTAN

Au retour en métropole, les avions ont été repeints uniformément en vert armée.

Cocardes plus petites que précédemment (diamètre 30 cm, plus bord jaune) avec bord jaune aux six emplacements réglementaires.

Gouvernail de direction en vert armée.

Code à trois lettres en blanc sur le fuselage, en avant de la cocarde avec un positionnement variable.

Numéro constructeur reporté en noir, ou en blanc, et en petit format sur le haut de la dérive fixe.

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation absent en règle générale, mais certaines exceptions sur le côté droit en arrière du capot moteur ou sur la dérive fixe.

Panneau anti-reflet noir sur le dessus du capot moteur. Absent sur certains appareils

Enjoliveur de roues de couleur verte.

Bouts des pales d'hélices en jaune.

Marquages techniques en jaune.

2e PERIODE, type 2 : L-19E vert armée en métropole après 1981

Ensemble de la décoration identique.

En 1981, sur le fuselage et en avant de la cocarde, apparition du marquage "armée de TERRE".

Code à trois lettres en blanc a été déplacé sur la dérive fixe.

Bouts des pales d'hélices en jaune avec deux secteurs consécutifs.

Noter que sur certains avions, dont ceux détachés à Berlin, l'inscription prévue sur le fuselage a été remplacée par le logo réglementaire de l'armée de terre placé sur la dérive fixe, sous le code à trois lettres.



L-19E n° 24534/AGP du 3^e GHL, le 27 avril 1983, à Saint-Valéry-en-Caux (photo X via Régis Biaux).



Parking de l'ES.ALAT, à Dax, en 1972 (photo Michel Lelong-Fraisse).

2e PERIODE, type 3 : L-19E vert armée version école ES.ALAT à partir de 1977

Le schéma réglementaire a prévu une peinture anti-collision appliquée sur le plastron et le dessus du capot moteur, les saumons d'ailes, le gouvernail de direction. Cependant, il a été noté l'absence de peinture anti-collision sur le capot moteur qui ont conservé le panneau anti-reflet noir.

Cocardes avec bord jaune aux six emplacements réglementaires.

Code à trois lettres en blanc sur le fuselage, en avant de la cocarde.

Numéro constructeur reporté en noir et en petit format sur le haut de la dérive fixe.

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation absent.

Enjoliveur de roues de couleur verte.

Marquages techniques en jaune.

Bouts des pales d'hélices en jaune avec deux secteurs consécutifs.



Cessna n° 24566/KBP du DétALAT de Djibouti en mars 1984 (photo M. Léonard, collection Yves Fauconnier).

3e PERIODE : version camouflée du L-19E Outre-mer courant des années 80

Le schéma réglementaire a prévu un camouflage sur une base de deux couleurs, brun verdâtre et jaune sable, appliqué uniquement sur l'extrados des ailes et de la profondeur.

Dessous du fuselage, des ailes et de la profondeur, plus les jambes de train et les mâts de voilure étant en bleu nuit mat. Cependant, il est possible que certains aéronefs aient eu le fuselage camouflé et que d'autres aient eu le fuselage peint en brun sans nuance.

Enjoliveur de roues de couleur sable ou noir.

Cocardes aux emplacements réglementaires.

Gouvernail de direction de même couleur que le fuselage. Suivant les ateliers de peinture, certains aéronefs ont eu le fuselage camouflé ; d'autres ont eu le gouvernail de direction ainsi que les saumons de la profondeur en bleu nuit mat.

Code à trois lettres en blanc sur le fuselage en avant de la cocarde.

Numéro constructeur reporté en noir sur le haut de la dérive fixe.

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation absent.

Panneau anti-reflet noir sur le dessus du capot moteur supprimé.

Seules les machines, en service à Djibouti, ont porté l'inscription « armée de TERRE » sur le fuselage, en avant de la cocarde.

Le code à trois lettres en blanc a alors été déplacé sur la dérive fixe. Les avions, engagés au Tchad et en RCA, ont été dépourvus de codes. Lors du premier engagement, les cocardes ont même été retirées. Cas particulier, le F-MKBO 24-525 a été vu avec l'insigne de l'ETOM 88 de Djibouti sur la porte, côté gauche et avec, côté droit, l'insigne de l'EC 3/10 Vexin.

Enjoliveurs de roues de couleur bleu nuit mat.

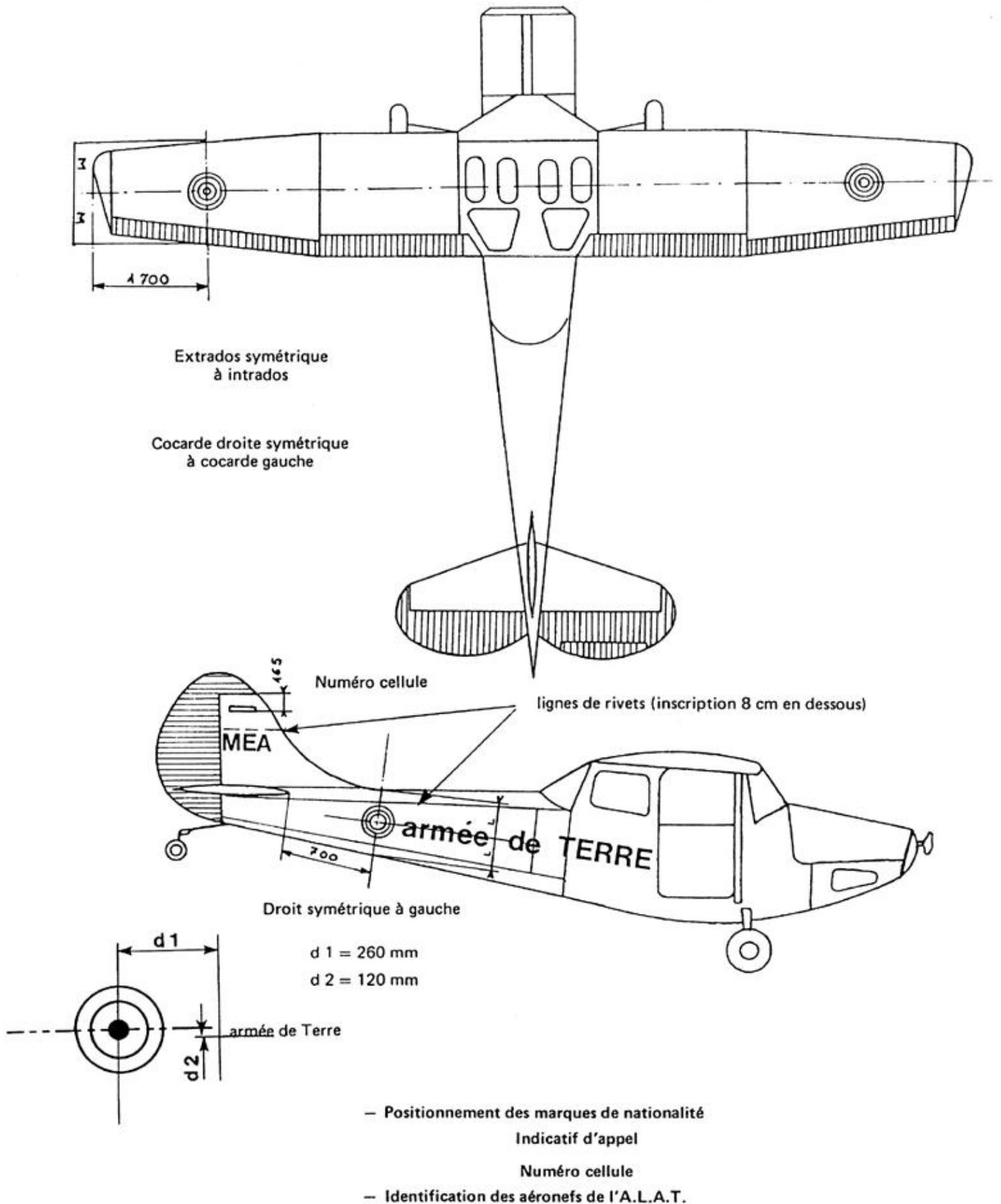
INTERIEUR

-avion olive drab US = vert primaire, teinte vert armée ;

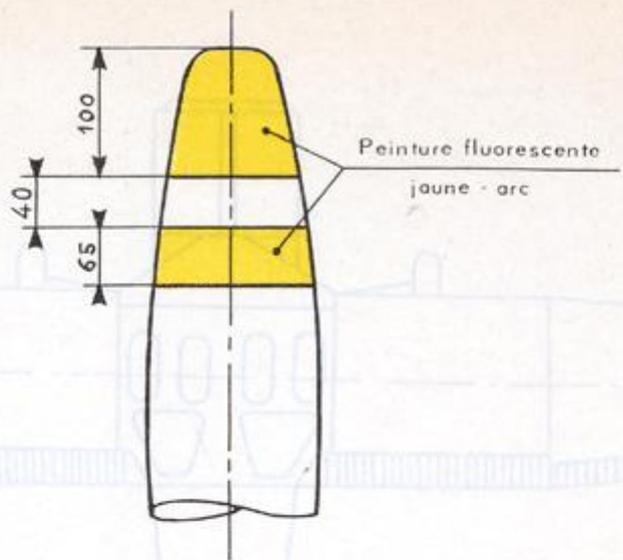
-avion gris = vert primaire « fougère », plusieurs nuances ;

-avion vert OTAN, après les années 80 = application de la couleur « bleu nuit mat ».

Marquages des Cessna L-19E Bird Dog (a/c du 01/11/1985)

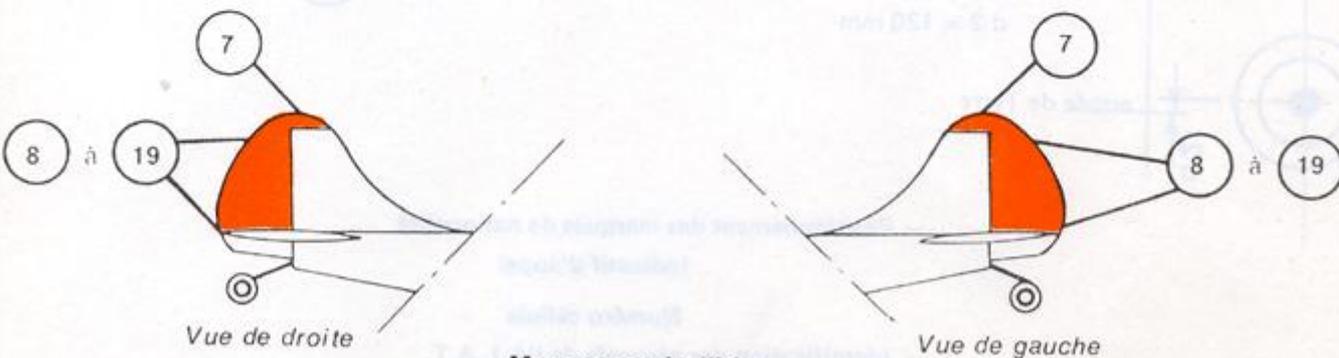
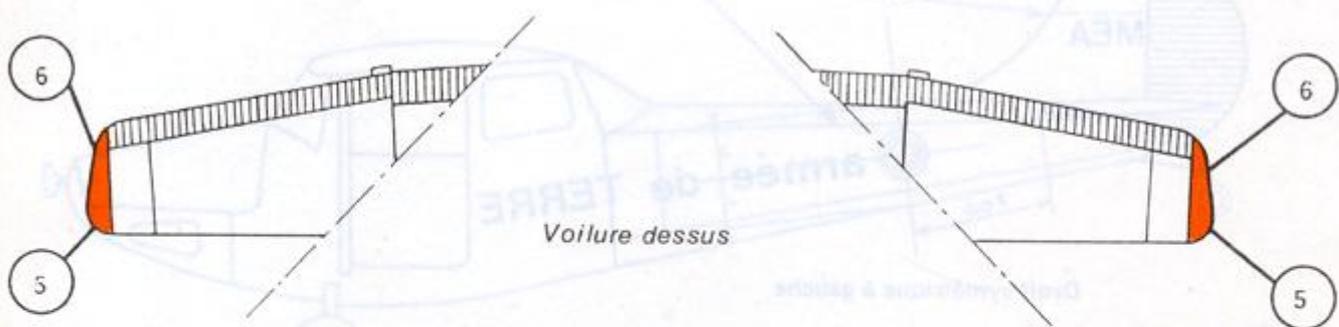
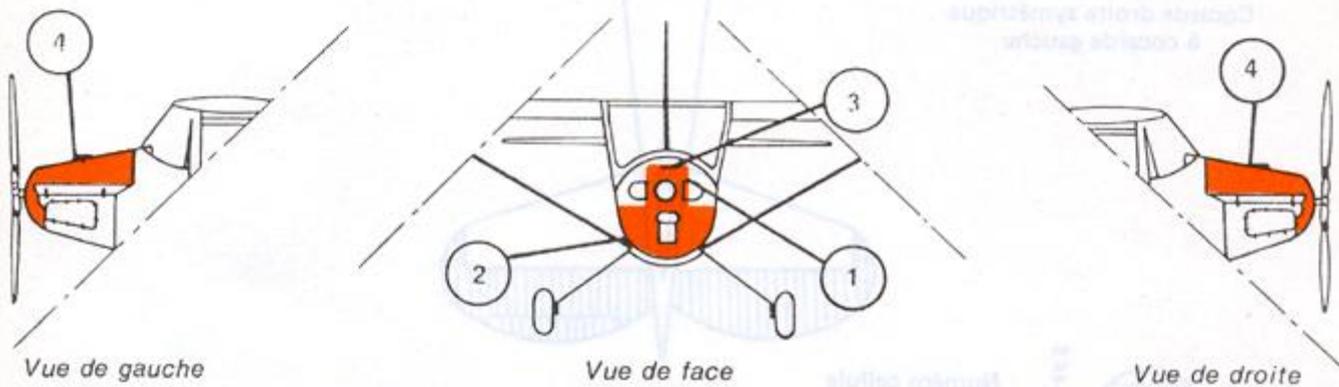


ANNEXE I - Fig. I



Marquage des pales extrados seulement

Fig. 2



Marquage anticollision.

ANNEXE 1 - Fig. 3

Accrochage à la frontière tunisienne

Récit de Pierre Bertrand

pilote d'avion (CPAP) en Algérie 1958-1961

Le 13 février 1961, j'effectue un vol d'essai de cinq minutes, sur le L-19 n°24531, avec le chef Pouteau, mécanicien. Toujours avec le même appareil, je décolle pour une opération au nord de Meskiana en compagnie du lieutenant Laude, 2 heures 15 de vol sans problème particulier. L'opération continue avec d'autres équipages pendant que je prends mon tour d'alerte au sol. Vers 16 heures, accrochage sur la frontière tunisienne, je décolle sur la piste en dur de Tébessa, face à l'ouest avec le lieutenant Noël pour une alerte sur la frontière. Comme il n'y a aucun trafic aérien je demande la permission d'effectuer un virage de 180 degrés immédiatement après décollage, ce qui m'est accordé. Le barrage électrifié et la frontière tunisienne sont à quelques minutes de vols. Il y a eu des tirs contre des troupes locales depuis le territoire tunisien. Nous connaissons bien les emplacements des camps d'entraînement de l'ALN, que nous survolons régulièrement, le plus souvent officieusement, après une demande verbale des officiers du 2^e bureau. Nous longeons le col du Ténoucla et le Djebel Doukane à notre droite. Aux pieds de la dernière chaîne de montagnes avant la frontière, nous survolons la localité de Bekkaria. Comme d'habitude, je bats des ailes pour saluer un ami : le commandant de la SAS.

En arrivant sur la zone des tirs tout est calme. En l'air, au-dessus de nous, deux T-6 en maraude et un L-19 ont accouru au signal de l'incident. Le lieutenant Noël en charge de la mission prend contact avec l'autorité du poste voisin qui indique que les tirs adverses sont partis du territoire tunisien. C'est habituel. Nous passons la frontière. J'aborde la zone en suivant une vallée boisée bordée de sommets culminant entre 1300 et 1500 mètres. Nous volons très légèrement au-dessus des lignes de crêtes de manière à mieux percevoir les mouvements éventuels. Les autres aéronefs survolent la zone un peu plus haut. Dans cette partie du territoire où il n'y a aucun poste militaire tunisien, le FLN est chez lui. Nous sommes légèrement au nord de la partie appelée Alsace-Lorraine, du fait de la ressemblance de la frontière avec ces départements.

Après quelques virages nous entendons le crépitement caractéristique d'armes automatiques qui nous ont pris pour cible. J'effectue immédiatement des dégagements secs, pour dérouter les tireurs. Le lieutenant Noël annonce par radio que nous subissons des tirs. Violente explosion, quelque part dans le moteur ! Le lieutenant Noël est indemne et transmet à la radio :

- Hélium vert, nous avons été touchés !

Mince, le moteur ! Je n'aime pas ça ! Nous sommes en Tunisie à cinq ou dix kilomètres du barrage. Je mets le cap sur la frontière et examine les instruments de bord. La pression d'huile est à zéro. Coup d'œil sur l'appareil : rien sur les ailes, à l'arrière en revanche une traînée de fumée confirme l'existence d'un problème sérieux. Je me retiens de parler immédiatement à la radio. Lorsqu'une émotion forte ou la peur modifie le timbre de la voix, cette modification entraîne une diminution de nos capacités. En m'en souvenant, j'avais poussé deux ou trois grognements puis la voix assurée, annoncé au micro :

- Hélium vert, feu à bord !

J'aurais pu sourire de la justesse de cette réflexion en entendant les confirmations chargées d'émotion des équipages présents. Mais je n'avais pas envie de rire, avec cette autre information qui maintenant occupait mon esprit : un L-19 en feu devait exploser habituellement en quelques secondes, du fait de sa construction en alliage de magnésium. Mais il volait encore, malgré la température du moteur au rouge. Le lieutenant Noël ne disait rien. Arriverions-nous en "France" avant l'arrêt de moteur ? La frontière approchait, le moteur tournait rond. Nous pensions tous deux, sans nous le dire, à l'accueil que nous recevions des combattants de l'ALN, si le moteur s'arrêtait et que nous nous posions sur le sol tunisien.

Enfin nous survolons la frontière et le barrage électrifié qui dans cette région étaient très proches. Nous sommes enfin en France ! Mais il me fallait prendre une décision. Le filet de fumée derrière l'avion me semblait plus léger, l'aiguille de la température moteur était toujours coincée sur le rouge. Le terrain de Tébessa se trouvait à une vingtaine de kilomètres. Devant nous, une chaîne de montagnes qu'il nous fallait franchir alors que nous étions en-dessous des sommets. J'estimais qu'il était urgent de se poser. Le moteur pouvait gripper d'une seconde à l'autre. Près du barrage j'aperçus un chemin de terre plus ou moins en ligne droite sur une centaine de mètres, cela devrait suffire. A ma demande le lieutenant largua une grenade fumigène. Le vent était faible presque dans l'axe. Je fis une approche tous les volets sortis, moteur réduit. Dans cette configuration je ne risquais pas grand-chose en cas d'arrêt. Atterrissage, trois points, impeccable, comme à l'entraînement. Tout heureux de nous en être sortis sans casse, nous avons sauté au sol, et fait le tour de l'appareil pour l'examiner soigneusement. Une balle avait percé le réservoir d'huile. Cette huile avait brûlé sur l'acier du pot d'échappement, sans rien toucher d'autre. C'était notre chance. Nous savions maintenant pourquoi nous avons échappé à l'explosion de l'avion ou à un incendie plus important.

Quelques tirs sporadiques se faisaient entendre du côté de la Tunisie. Avec le lieutenant Noël nous sortîmes les quartz de l'équipement radio, nos cartes et nos armes individuelles, des USM1 repliables, le parachute. Une jeep, armée

d'une mitrailleuse, en provenance du poste le plus proche s'arrêta sur la piste qui courait le long du barrage. Les soldats qui étaient à bord ne quittèrent pas leur véhicule, et restèrent vigilant en nous observant. Un H-21 apparut survolant les montagnes du côté de Bekkaria et se posa rapidement à une trentaine de mètres de notre avion. Les secours étaient déjà là. L'équipage nous demanda de monter à bord pour nous ramener à la base, nous expliquant que les militaires du poste le plus proche assureraient la sécurité de notre appareil. L'hélicoptère effectuait un vol d'essai au-dessus de la base de Tébessa, ce qui expliquait la rapidité de l'intervention.

À l'arrivée du H-21 sur le parking l'ensemble du peloton nous accueillit silencieusement, mais visiblement heureux de nous voir indemne. Le capitaine Nicolas, qui avait pris le commandement du peloton à la suite du capitaine Léost, était plutôt nerveux. Il lui fallait absolument avoir la confirmation que l'appareil était en territoire français. Une fois rassuré, il nous avait passé un copieux savon pour être descendu au niveau des montagnes tunisiennes pour débusquer les assaillants FLN. En fait, le vrai problème était que cette aventure était remontée jusqu'à l'Elysée, qui craignait que l'avion ou l'équipage soit tombé entre les mains de l'armée de l'extérieur. Deux régiments d'interventions avaient été mis en alerte pour récupérer l'avion et l'équipage mort ou vif.

Dans le contexte de l'époque, la politique étrangère de la France déjà rudement mise à l'épreuve par les aléas de la guerre d'Algérie, n'avait pas besoin de circonstances aggravantes devant les instances internationales, polarisées sur les tensions de la guerre froide et le manichéisme grossier de la décolonisation. Créer un incident diplomatique de plus n'était pas nécessaire.

La petite aventure était terminée pour l'équipage, mais pas pour ceux qui avaient la charge la nuit même, de récupérer l'avion qui était intact. Un transporteur de chars accompagné de véhicules de protections atteignit les lieux sans encombre. Malheureusement, le premier mécanicien du peloton qui s'approcha de l'avion, un appelé du contingent, le brigadier Auduc perdit un pied sur une mine antipersonnel. L'appareil était posé sur un champ de mines. Il fallut effectuer de nombreuses heures de déminage. L'appareil placé sur un porte-char serait débarrassé de ses ailes pour passer par la route forestière du col de Ténoucla. Après remplacement du moteur, remontage des ailes et vérification du train d'atterrissage qui n'avait pas souffert, l'avion revola cinq jours après.



Le "fameux" Cessna L-19E n° 24531/BJR. Cet appareil vole encore aux USA (photo Pierre Bertrand).

Cet appareil avait un destin particulier, "la baraka" devait le suivre dans les diverses pérégrinations de la guerre d'Algérie. Son retour en métropole comme la plus grande partie des appareils servant en Algérie a dû s'effectuer en convoi aérien. Dans les années quatre-vingt les L-19 ont été, presque tous renvoyés aux USA. Le marché des avions d'occasion y étant florissant, ils font encore le bonheur d'un grand nombre d'amateurs. Quarante-trois ans après ce vol mémorable, le propriétaire actuel du L-19 découvrait dans le log-book technique à la date du 13 février 1961 : "Descendu par balle, pilote maréchal des logis Bertrand". Cet Américain s'honore aujourd'hui de posséder un L-19 "vétérane de la guerre d'Algérie", et s'active à le remettre aux couleurs de l'ALAT et du peloton de la 7^e DMR tel qu'il était le jour du crash.

Aujourd'hui, un échange de messages s'est établi avec le propriétaire actuel. De nombreux documents et photographies me parviennent de sa part sur cet appareil et sur l'incident, puisqu'il a réussi à se procurer la copie du

journal de marche du peloton du mois de février 1961. Journal de marche qui nous remet en mémoire tout ce que nous avons vécu là-bas.

Pour beaucoup de camarades, et pour moi en particulier, émerge une conclusion lancinante malgré le temps passé : l'Algérie que nous connaissions n'existe plus. La nouvelle Algérie a accouché dans les douleurs. Après le cessez-le-feu du 19 mars 1962, le couvercle de l'armée s'étant levé sans précautions, le chaudron de violence a débordé sans retenue. Les Européens ont fui. L'OAS s'est laissé aller à des violences inutiles. Les Algériens de l'armée extérieure et ceux des maquis se sont déchirés mutuellement pour la conquête du pouvoir. Les harkis honteusement abandonnés ont subi les pires sévices. L'enthousiasme pour certains, la joie de la fin des combats pour le plus grand nombre, n'effaçaient pas l'amertume et la tristesse devant tant de souffrances et de vies sacrifiées. L'impossible victoire militaire pour les camps en présence a poussé un pouvoir centralisé à conclure par la solution radicale de l'indépendance, sans doute inévitable, mais de la manière la moins élégante, entachée d'irresponsabilité criminelle. Il est vrai qu'un nouveau monde ne se construit pas sans déceptions ni injustices sanglantes, surtout, comme c'était finalement le cas, lorsque, à l'issue d'une guerre, défaite et victoire sont partagées. La manière de conduire les conflits modernes est lourdement obérée par la composante civile. Mais hors de polémiques heureusement aujourd'hui en voie d'apaisement, il nous reste les souvenirs de notre jeunesse et ceux de vols splendides et difficiles dans un pays magnifique.

Pierre Bertrand

Texte mis en forme par Christian Malcros pour le site www.alat.fr



L-19 n° 24-544 en sortie de révision à Sidi-bel-Abbès, en 1962 (photo Claude Lemoine).

10 Cessna L-19A transformés en L-19E

(Achetés 16 250 dollars pièce à l'US Army et expérimentés dans le Constantinois. Après la visite IRAN les Cessna L-19A (volets à main) deviennent des Cessna L-19E. Un seul est apte à la photo (n° 23319).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|---------------------------------|--|--|
| 23309 | 51-12852 25/01/54 ../..56 | sortie d'usine ALAT GALAT N°7 GALAT N°7 1^{er} GALAT 1^{er} GALAT GALDIV 11 3^e GALREG 3^e GHL | 19/11/58 AFA (29/06/58) Le Bourget 20/03/59 (..01/63) AFA (../..63) (..11/68) 04/06/75 AGZ (12/06/76) (../12/76) (../06/78) AGZ (../..80)../08/87) |
| | | réformé avec ? heures de vol Restitué aux Etats-Unis à cause de la dette PAM | |
| 23310 | 51-12853 26/01/54 ../..56 | sortie d'usine ALAT ESAM ESAM ESAM 5^e GALAT | ? (avant 1958) ../08/59 ../06/62 ../11/62 ../05/67 AHA (03/09/69) |
| | 03/09/69 | accidenté au 4 ^e échelon ?? réformé avec ? heures de vol Restitué aux Etats-Unis à cause de la dette PAM | AQL |
| 23311 | 51-12854 27/01/54 ../..56 | sortie d'usine ALAT ES.ALAT ESAM ?? | AKQ (../11/59) (../04/60) ../08/74 ../03/78 AQL |
| | | réformé avec ? heures de vol Restitué PAM pur la SVAF | |
| 23312 | 51-12855 28/01/54 ../..56 | sortie d'usine ALAT ES.ALOA ES.ALAT ?? 3^e GALREG 3^e GHL 3^e GHL | K-Y AKR (../01/60) CTI AGU (../06/78) AGU (../08/78) |
| | | 01/01/82 Les Mureaux ../01/82 AERM Valence EALAT.EAI réformé avec ? heures de vol Restitué aux Etats-Unis à cause de la dette PAM | |
| 23313 | 51-12856 29/01/54 ../..56 | sortie d'usine ALAT COMALAT ES.ALAT 10/09/59 accidenté au 3 ^e échelon ES.ALAT ES.ALAT 06/06/61 accidenté au 3 ^e échelon ES.ALAT GALDIV 11 ES.ALAT Montauban 27/04/72 ?? ES.ALAT | KS (../..57) AKT AKT AKT CTX (../09/63) (..11/68) 27/04/72 (25/03/73) BCC (27/10/77) |
| | | réformé avec ? heures de vol Restitué aux Etats-Unis à cause de la dette PAM | |
| | ../..81 | Restitué aux Etats-Unis à cause de la dette PAM | |



L-19A n°23311/AKQ de l'ES.ALAT à Dax en 1959 (photo Jacques Buffet).



Cessna L-19A n° 23313/CTX, en septembre 1963, en visite à Pau-Idron (photo Christian Malcros).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|----|-------|--------------|------------------|
|----|-------|--------------|------------------|

| | | | |
|-------|--|---|---|
| 23314 | 51-12857 01/02/54 sortie d'usine ../..56 ALAT | ES.ALAT (22/09/58) CRALAT 24/02/59 23/09/59 1^{er} GALAT ES.ALAT 5^e DHL | IRAN AFB (04/08/64) AKV AHD |
| | | réformé avec ? heures de vol stocké (../08/81) Montauban | |
| 23315 | 51-12858 02/02/54 sortie d'usine ../..56 ALAT | ES.ALAT (14/02/58) 15/02/58 <i>accidenté au 4^e échelon. L'aile gauche touche le sol à l'atterrissage.</i> ES.ALAT (09/05/58) 09/05/58 <i>accidenté au 3^e échelon.</i> ES.ALAT 16/07/58 16/07/58 <i>accidenté</i> CRALAT 17/07/58 | IRAN |
| | | 18/09/58 réformé avec ? heures de vol ESAM pour instruction au sol | |
| 23316 | 51-12859 03/02/54 sortie d'usine ../..56 ALAT | ES.ALAT 1^{er} GALREG 1^{er} GALREG 5^e DHL | CTW (../..64) AFC (18/06/75) (11/02/76) (29/07/76) AHD (../06/78) (../05/79) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 23317 | 51-12860 04/02/54 sortie d'usine ../..56 ALAT | GAOA N°7 GALAT N°7 21/04/58 ES.ALAT (../06/58) | KZ (23/08/56) |
| | ../06/58 <i>accidenté au 3^e échelon.</i> | ES.ALAT ES.ALAT 9^e GALAT CIS.ALAT | (../10/58) (../11/58) ATV (12/06/63) ATH (../09/65) BHM (30/07/69) |
| | 30/07/69 <i>accidenté</i> | CIS.ALAT | BHM (17/06/71) |
| | 17/06/71 <i>accidenté au 4^e échelon</i> | 7^e GALAT 7^e GALREG E-EAI | ATG (20/05/73) ATG (14/09/75) CC. (../10/76) |
| | ../..79 Restitué aux Etats-Unis à cause de la dette PAM | réformé avec ? heures de vol | |
| 23319 | 51-12862 08/02/54 sortie d'usine ../..56 ALAT | ES.ALAT 03/06/60 | AKW |
| | 03/06/60 <i>accidenté au 3^e échelon</i> | ES.ALAT ES.ALAT 6^e GALAT | AKW (../06/60) AKS (08/12/62) AOP |
| | 28/10/66 <i>Collision avec un vol de grues au camp de Mailly, provoquant le décès de ses deux occupants, le lieutenant Lestonnat et le maréchal des logis-chef qui l'accompagnait.</i> | 672 CRALAT | (16/11/66) |
| | 10/08/67 réformé avec ? heures de vol | retiré SMA à compter du 01/07/67 | |

Galerie photos L-19A



Deux appelés de l'ES.ALOA (Jacques Zanghi à droite) devant un L-19A, codé KQ, à Finthen (photo Jacques Zanghi)..



L-19A de l'ES.ALOA à Finthen (photo Jacques Zanghi).

Première commande de 40 Cessna L-19E

(Achetés neufs, les appareils effectuent un vol de réception chez Cessna, ils sont ensuite démontés puis expédiés en caisse en Algérie pour y être remontés par l'AIA de Blida. Contrat n° R-17715).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|--|---------------------------|
| 24501 | 16/01/57 | sortie d'usine GAOA N°3 | (22/08/57) |
| | | PA 21° DI | 11/10/57 |
| | 10/10/57 | <i>Le capitaine Marcel Valette, premier commandant du peloton de la 21° DI, tombe glorieusement en opération, dans le Kef Toufiht, avec le maréchal des logis chef Joseph Perronne, pilote.</i> | |
| | 25/06/58 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 25/09/63 | reconstruit chez Fenwick Pon CCFFA | CWA (05/07/68) |
| | | <i>Endommagé au 3° échelon à l'atterrissage à Puysegur. L'équipage est indemne.</i> | |
| | | 3° GALREG | AGV (../06/78) |
| | | 3° GH L | AGV (../08/78) (../09/80) |
| | ../09/80 | équipement avec RC NRAN11 | |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 3° GH L | AGP (02/03/82) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24502 | 28/01/57 | sortie d'usine PMAH 21° DI | BUD (13/05/59) |
| | | 1^{er} PMAH/2° DIM | BIG (15/08/60) |
| | 23/02/60 | | |
| | 15/08/60 | <i>Au cours d'une opération dans la région de Penthièvre, le sous-lieutenant Pierrat, observateur, est grièvement blessé. La grenade qu'il tenait à la main, goupillée, a du être atteinte par un éclat et s'est allumée. Le pilote, aveuglé, s'est posé dans le champ le plus proche, mais en fin de roulage, le train s'est effacé dans un fossé. Le sous-lieutenant est évacué rapidement et l'appareil sera hélitreuillé par un H-21C.</i> | |
| | | PMAH 25° DP | BPL (12/03/61) |
| | | PMAH 25° DP | 05/04/61 BPL |
| | 05/04/61 | <i>détruit à Batna. Jean-Marc Lavie, le pilote, est grièvement blessé, il est sorti de l'appareil en flammes par son observateur, le lieutenant André Heitz.</i> | |
| | 17/06/61 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 25/11/63 | reconstruit chez Fenwick ?? | AFA |
| | | 3° GALREG | AGX (../06/78) |
| | | 3° GH L | AGX (../08/78) (20/06/80) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 3° GH L | AGS (21/04/83) (24/05/83) |
| | | 4° GH L | AQJ |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24503 | 29/01/57 | sortie d'usine GAOA N°3 | .. (22/08/57) |
| | | PA 21e DI | (../12/58) |
| | | PMAH 21° DI | BUG (13/05/59) |
| | | PMAH 21° DI | 02/11/59 |
| | 02/11/59 | <i>endommagé sur le parking du peloton à Batna. Une rafale de vent projette le Piper 181497 sur le Cessna.</i> | |
| | | PA 27° DIA | 21/04/61 BQK |
| | 21/04/61 | <i>Accident du Cessna L-19E n°24-503, codé BQK, du PA de la 27° DIA, qui percute le sol à Michelet. Ses deux occupants, le maréchal des logis Gérard Jouffroy, pilote et son observateur, le sous-lieutenant Claude de Saint Mart périssent carbonisés.</i> | |
| | 13/05/61 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 27/12/63 | reconstruit chez Fenwick | |
| | 14/05/75 | 5° GH L | AHC (01/09/77) |
| | | stocké | (../10/81) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24504 | 31/01/57 | sortie d'usine 1^{er} PMAH 21° DI | 12/06/59 BUB |
| | | PA 7° DMR | BJM |
| | | | ALH |
| | | ?? | CTV |
| | | 2° GH L | AMK (28/05/79) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |



L-19E n° 24502/AGS du 3^e GHL à Saint-Valéry en Caux, le 24 mai 1983 (photo Régis Biaux).



Cessna L-19E n° 24504/AMK, du 2^e GHL à Lesquin en 1981 (photo Alain Schlauder).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|---|---------------------------|
| 24505 | 01/02/57 | sortie d'usine GAOA N°3 | .. (22/07/57) |
| | | PA 25° DP | BPL (07/06/60) |
| | | PMAH 25° DP 08/02/61 | BPL |
| | 08/02/61 | accidenté au 4 ^e échelon à Taberdga. | |
| | | GALDIV 11 10/06/64 | |
| | 10/06/64 | accidenté | |
| | 27/07/64 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24506 | 05/02/57 | sortie d'usine | |
| | | GAOA N°3 .. (22/08/57) | |
| | | PA TAS ../12/57 31/08/58 | BXA (30/06/58) |
| | | 1^{er} PAZOS 01/09/58 | BXA (30/06/59) |
| | | PMAH 25° DP 27/05/60 | BPG (09/05/60) |
| | 27/05/60 | détruit dans la région de Djidjelli | |
| | 02/08/60 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 14/01/64 | reconstruit chez Fenwick | |
| | | ?? | ALQ |
| | | CIS.ALAT | BHG (03/09/71) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24507 | 06/02/57 | sortie d'usine | |
| | | 674 CRALAT 02/08/58 | rev 800 heures |
| | | 1^{er} PMAH/2° DIM 02/08/58 | |
| | | 674 CRALAT 10/06/59 | |
| | | 1^{er} PMAH/2° DIM 10/06/59 29/07/59 | BIJ |
| | | 674 CRALAT 29/07/59 27/08/59 | rev 800 heures |
| | | 1^{er} PMAH/2° DIM 27/08/59 13/11/59 | BIJ (../04/59) |
| | | ERGM Cheragas 13/11/59 | |
| | | PMAH 11° DI (13/12/60) | |
| | 13/12/60 | endommagé par un vent très violent à Bou hamama | |
| | | 2° PMAH/RG 21/01/62 | BWG |
| | 21/01/62 | accidenté au 3 ^e échelon | |
| | | GALDIV 1 | |
| | 26/04/65 | accidenté | |
| | | 672 CRALAT (08/06/65) | |
| | 17/07/65 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24508 | 08/02/57 | sortie d'usine | |
| | | PMAH 19° DI 19/03/59 | BNA |
| | 19/03/59 | <i>L'appareil est abattu par les tirs rebelles lors d'une mission d'accompagnement des troupes au sol dans le secteur de Sidi Aich (région sud d'Addekar). Le pilote, le sergent Maurice Lardinois et son observateur, le lieutenant Paul Jacquin, sont tués.</i> | |
| | 21/04/59 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 04/02/64 | reconstruit chez Fenwick | |
| | | ?? | CWC |
| | | 6° GALREG | AOI |
| | ../12/78 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24509 | 11/02/57 | sortie d'usine | |
| | | PA 27° DIA 07/02/59 | BQB |
| | 07/01/59 | <i>Accident à 16 heures du L-19E n°24509/BQB, du PA de la 27° DIA, pris dans les rabattants dans le Djurdjura, lors d'une mission opérationnelle. L'équipage, l'adjudant-chef Henry Roy, pilote, et le sous-lieutenant Jean Berthomier, observateur, sont tués.</i> | |
| | 13/02/59 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 21/02/64 | reconstruit chez Fenwick | |
| | | E-EAI | CCE (11/05/80) (../07/80) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | ES.ALAT | CTL |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24510 | 14/02/57 | sortie d'usine | |
| | | 2° PA 2° DIM | (26/11/58) |
| | 26/11/58 | accidenté au 3 ^e échelon | |
| | | PA 11° DI | (18/03/59) |
| | | GALAT N°3 | AQD (08/08/60) |
| | | GALAT N°3 | (21/05/61) |
| | | 1^{er} GALAT | (../04/70) |
| | 25/06/73 | accidenté | |
| | | Versailles | (12/10/73) |
| | 11/12/73 | réformé avec ? heures de vol | |



Accident le 8 février 1961 à Taberdga avec le L-19E n° 24505/BPL du PMAH de la 25^e DP (photo Jacques Galmiche).



Cessna L-19E n° 24506/BXA du 1^{er} PA ZOS, l'insigne du peloton est peint sur la porte (photo Hugues Preys).



Le 7 janvier 1959, l'équipage du L-19E n° 24509/BQB, l'adjudant-chef Roy, pilote, et le sous-lieutenant Berthomier, observateur était victime d'un accident, pris dans un terrible rabattant dans les monts de la Djurdjura. Son indicatif opérationnel était "Lami Corail" (Lami, indicatif du PA de la 27e DIA, Corail, couleur attribuée au SLt Berthomier). En hommage aux deux disparus, leurs camarades du peloton ont réalisé un petit monument de pierres blanches sur le lieu de l'accident, rappelant l'indicateur du malheureux équipage. (photo Pierre Duboc). L'appareil a été reconstruit ultérieurement.

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|--|---|
| 24511 | 11/03/57 | sortie d'usine 2° PA 2° DIM (30/07/59) 14/08/59 PA 7° DMR 15/08/59 PMAH 19° DI 25/05/61 | CEA BNE |
| | 25/05/61 | équipé en lance-grenades fumigènes type CEP 145 détruit dans le secteur de Bougie lors d'une mission d'accompagnement des troupes au sol. Les deux occupants, le maréchal des logis Emile Marais, pilote, et le lieutenant Lucien Gailleton, observateurs, sont tués. | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | 20/03/64 | reconstruit chez Fenwick GALDIV 1 PALAT 9° Brig | CVA (08/09/66) AVD (09/07/71) |
| | 09/07/71 | accidenté au 4° échelon Bruz | (08/11/71) |
| | 19/08/71 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24512 | 12/03/57 | sortie d'usine ES.ALAT ES.ALAT ES.ALAT 3° GALREG 3° GHF | (08/09/58) AKX (../06/60) CTY (13/08/64) AGS (../06/78) AGS (../08/78) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24513 | 14/03/57 | sortie d'usine PA 14° DI 09/07/57 PMAH 14° DI 04/04/59 | BMA (01/02/58) |
| | | accidenté au 4° échelon 1° PMAH/2° DIM 26/05/60 | BIB (../11/60) |
| | 03/10/60 | accidenté à la suite d'une panne de moteur, le pilote pose l'appareil dans une clairière. Démonté, il est ensuite héliteuillé par la 674° | CRALAT |
| | | GALAT N°9 8° GALAT ?? 2° GALREG 2° GHF | AH. (10/10/62) (../11/62) (../02/63) (../07/63) CTW AMM (../../76) AMM (../05/81) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24514 | 15/03/57 | sortie d'usine PA 14° DI 11/07/57 03/12/57 Sétif 03/12/57 PA 14° DI GALAT N°3 GALAT N°3 04/08/60 | BMB AQB (../02/59) |
| | 04/08/60 | Accident avec le Cessna L-19E n° 24514, du GALAT N°3, au cours d'une opération à dix kilomètres au nord-ouest de Tablat. Ses deux occupants, le maréchal des logis Norbert Sonntag, pilote, et le capitaine René Voluzan, observateur, sont tués. | |
| | 12/09/60 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 14/09/64 | reconstruit chez Fenwick 40° GALAT | (../../67) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 11° GHF | (28/06/85) |
| | 01/03/87 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24515 | 18/03/57 | sortie d'usine PA 14° DI 11/07/57 04/12/57 | BMD |
| | 04/12/57 | Abattu par un tir d'armes automatiques dans la région de la Robertsau. L'équipage est indemne. | |
| | 25/06/58 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 25/03/64 | reconstruit chez Fenwick GALDIV 11 | BPD (28/07/65) |
| | 28/07/65 | accidenté à Beon, dans les Pyrénées Atlantique ?? Montauban | AGS (19/10/65) |
| | 16/11/65 | réformé avec ? heures de vol instruments et moteurs expédiés ESAM | |
| | ../01/83 | vendu | |



Cessna L-19E 24512/AKX de l'ES.ALAT à Dax (photo Arthur Smet).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|---|--|
| 24516 | 19/03/57 | sortie d'usine 2^e PA 2^e DIM | CEB |
| | | PMAH 14^e DI | (../06/61) (../02/62) |
| | | GALDIV 11 | (09/04/64) BPG (11/10/69) |
| | 11/10/69 | accidenté à Caylus Montauban | (25/03/70) |
| | 08/05/70 | retiré SMA à compter du 01/01/70 réformé avec ? heures de vol | |
| 24517 | 20/03/57 | sortie d'usine 1^{er} PA/2^e DIM | 31/08/57 13/11/58 |
| | | 674 CRALAT | 13/11/58 |
| | | 1^{er} PA/2^e DIM | rev 800 heures |
| | | ERGM ALAT | BIG (31/08/59) |
| | | 1^{er} PA/2^e DIM | 08/10/59 après peinture |
| | | 1^{er} PMAH/2^e DIM | 08/10/59 14/12/59 BIG |
| | | PMAH/19^e DI | BIG (../04/59) |
| | | ?? | BNF (../.. /61) (../11/62) |
| | | ESAM | AGP |
| | | 3^e GALAT | ../06/69 ../10/70 |
| | | ES.ALAT | (entre 69 et 72) |
| | | 3^e GH | BCD (../03/78) (20/10/79) |
| | ../12/83 | réformé avec ? heures de vol | AGR (26/04/82) |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24518 | 21/03/57 | sortie d'usine 1^{er} PA/2^e DIM | 09/08/58 |
| | | 674 CRALAT | 09/08/58 17/09/58 |
| | | 1^{er} PA/2^e DIM | rev 800 heures |
| | | 1^{er} PM/2^e DIM | 17/09/58 14/10/58 |
| | | 13/12/58 Touché par balles | 15/10/58 13/12/58 |
| | | 674 CRALAT | 13/12/58 20/12/58 |
| | | 1^{er} PM/2^e DIM | 20/12/58 14/02/59 |
| | | 1^{er} PMAH/2^e DIM | 15/02/59 BIF (../04/59) |
| | | 674 CRALAT | ../10/59 20/11/59 |
| | | 1^{er} PMAH/2^e DIM | 20/11/59 20/06/60 |
| | | PMAH 25^e DP | BPJ (28/12/60) (07/03/61) |
| | | 1^{er} PMAH/2^e DIM | BIB (16/03/62) |
| | | 1^{er} GALAT | (../01/63) |
| | | 3^e GALREG | (../06/75) (../12/76) AGR (../06/78) (../08/78) |
| | | 3^e GH | AGR (../08/81) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | | stocké | (../08/81) Montauban |
| 24519 | 22/03/57 | sortie d'usine 1^{er} PAZOS | ../06/59 |
| | | GALAT N°3 | BXC (30/06/59) |
| | | 1^{er} GALAT | AQA (17/08/60) |
| | | 4^e GALAT | AFD (17/06/69) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | AQR (13/07/71) |
| | ../12/84 | réformé avec ? heures de vol | |
| | | stocké | (../08/81) Montauban |
| 24520 | 25/03/57 | sortie d'usine PA 19^e DI | (12/02/58) 13/07/58 BNB |
| | 13/07/58 | <i>L'appareil est abattu par des tirs d'armes automatiques rebelles lors d'une mission d'accompagnement de troupes au sud de Bougie. L'avion s'écrase et est détruit par le feu, ses occupants, le pilote, le maréchal des logis Pierre Detrille et l'observateur, le sous-lieutenant Paul Bonneval décèdent par suites de leurs blessures dans l'incendie de l'appareil.</i> | |
| | 19/02/59 | réformé avec ? heures de vol | |
| | | reconstruit | |
| | | 5^e GALAT | (22/06/70) |
| | ../12/78 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24521 | 26/03/57 | sortie d'usine équipé en lance-grenades fumigènes type CEP 145 | |
| | | ?? | CWD |
| | | 3^e PMAH/RG | BJN (../07/62) |
| | | retour métropole | |
| | | 9^e GALAT | ATJ (../01/65) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | ../07/84 | accidenté au décollage d'Ati au Tchad | |
| | 01/03/87 | réformé avec ? heures de vol | |
| | | Musée de l'ALAT | |



L-19E n° 24517/BCD de l'ES.ALAT, au printemps 1978 à Sainte-Léocadie (photo Jean-Michel Delattre).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|---|--|
| 24522 | 27/03/57 | sortie d'usine PA 14^e DI | BMF (19/12/58) |
| | 19/12/58 | accidenté | |
| | 14/04/59 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 09/04/64 | reconstruit chez Fenwick 6^e GALAT | AOI (...../72) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | 23/07/86 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24523 | 28/03/57 | sortie d'usine PMAH 19^e DI | BND ??? |
| | | GALAT N°3 | AQG (18/08/58) |
| | | GALAT N°3 30/08/61 | AQG |
| | 30/08/61 | <i>accidenté au lieu-dit La Pépinière, au sud-est de Menzel Djemil près de Bizerte. L'avion est détruit par le feu lors d'un atterrissage d'urgence, l'équipage est sauf.</i> | |
| | 22/09/61 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 29/04/64 | reconstruit chez Fenwick 40^e GALAT | (...../68) |
| | | 40^e GALAT | AEL (18/03/69) |
| | 18/03/69 | accidenté au 4 ^e échelon Montauban | (15/07/69) |
| | 18/09/69 | réformé avec ? heures de vol ESAM | BGS |
| | | ESAM | GTA (.../07/96) |
| | | ESAM | sans exposé à l'extérieur devant bâtiment de cours |
| 24524 | 29/03/57 | sortie d'usine PA 14^e DI 11/07/57 | BM. |
| | | PMAH 21^e DI | BUA (20/09/61) |
| | | PMAH 21^e DI ../.../62 ../.../64 | BUA |
| | 09/05/62 | accidenté au 4 ^e échelon | |
| | | PMAH 21^e DI ../.../62 ../.../64 | BUA |
| | | 7^e GALAT | ATJ (20/05/73) |
| | | 7^e GALREG | ATD (14/09/75) |
| | | 11^e GH L | AOI (01/09/77) |
| | | ESAM ../06/81 ../12/81 | |
| | | ERGM Montauban ../01/82 | |
| 0 | | 4^e GH L | AQI (11/06/81) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24525 | 01/04/57 | sortie d'usine PA 19^e DI | BN? (09/01/58) |
| | | GALAT N° 3 | AQE (...../60) |
| | | PMAH 27^e DIA | BQ. (.../03/62) |
| | | ES.ALAT | CTX |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | Detalat Djibouti | KBO (.../08/81) |
| | | Detalat Djibouti | KBO (.../03/84) |
| | | FFA | (27/05/85) |
| | | ?? | CCA (.../08/85) |
| | 01/03/87 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24526 | 04/04/57 | sortie d'usine PMAH 19^e DI | BN? |
| | 31/05/58 | accidenté | |
| | | équipé en lance-grenades fumigènes type CEP 145 | |
| | | PMAH 14^e DI (14/03/61) (30/10/61) | BMG |
| | | ?? | ATJ |
| | | GALDIV 11 | BPN (...../67) |
| | ../04/67 | accidenté | |
| | | E-CCFFA | (19/06/69) |
| | | 3^e GALREG | AGQ (.../06/78) |
| | | 3^e GH L | AGQ (.../08/78) |
| | | 4^e GH L | AQL (.../06/81) |
| | | EA.EABC | |
| | 24/08/81 | accidenté | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |



L-19E n° 24522/BMF, du PMAH de la 14^eDI, accidenté le 19 décembre 1958. Réformé, l'appareil sera reconstruit en 1964 (photo Jean-Pierre Roure).



Cessna L-19E n° 24521/BJN et BJR, du 3^ePMAH/RG de retour sur la métropole en juillet 1962 (photo Jean-Yves Grillon).



Bourges, novembre 2009, en exposition statique, le Cessna L-19E n° 24523 (photo Marc Bonas).



BA 114, Aix-les-Milles, le 20 mai 1973, lors d'une JPO, L-19E n° 24524/ATJ du 7^e GALAT (photo Jean-Pierre Martin-Rosset).



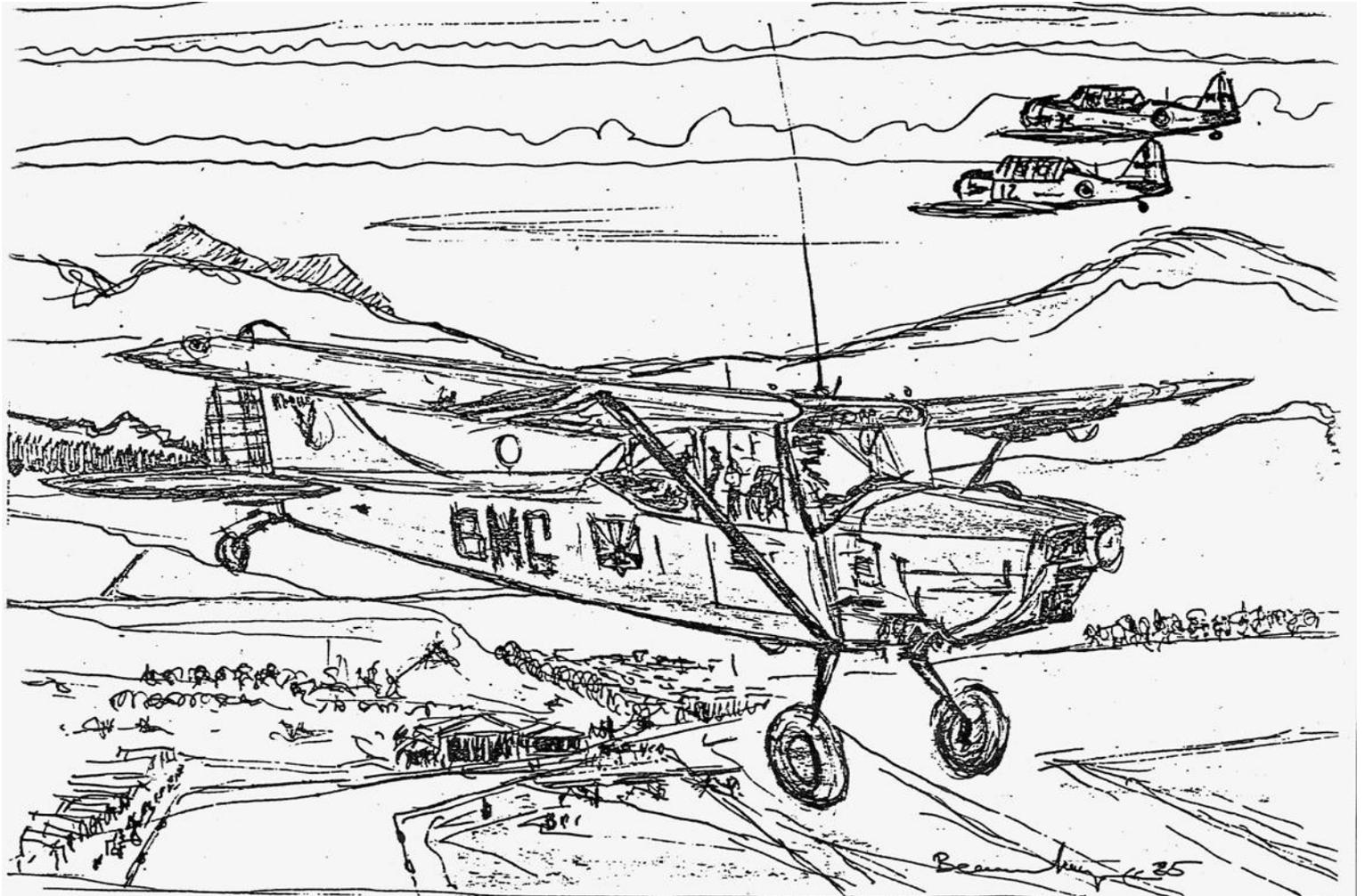
Lors d'une JPO à Dijon, en juillet 1977. Cessna L-19E n° 24524/AOI, du 6^e GALREG (photo Michel Gérard).



En 1960, L-19E n° 24525/AQE du GALAT N°3, de passage à Colomb-Béchar (photo François Malnoy).



L-19E n° 24525/KBO du Detalat Djibouti, en mars 1984 à Djibouti. Il porte l'insigne de l'ETOM 88 (photo Jacques Guillem).



Dessin de Bernard Leroy.

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|------------|---|---|
| 24527 | 09/04/57 | sortie d'usine GAOA N°3 GAOA N°3 GALAT N°3 PMAH/19° DI 8° GALAT ?? | AQX (12/11/57) (20/02/58) AQD (30/11/58) BNJ (.../.../61) (.../05/63) (.../07/63) CTO AMN AHC (.../11/83) |
| | .. /12/83 | réformé avec ? heures de vol | |
| | .. /11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24528 | 12/04/57 | sortie d'usine PA 21° DI GAOA N°3 ERGM Cheragas 1^{er} PMAH/2° DIM 05/06/59 674 CRALAT 15/06/59 1^{er} PMAH/2° DIM 15/06/59 25/07/59 674 CRALAT 25/07/59 08/08/59 1^{er} PMAH/2° DIM 08/08/59 09/12/59 | (18/02/58) .. (28/09/57) 05/06/59 BIK BIK BIK |
| | 09/12/59 | <i>Appareil abattu par les fellaghas. Le maréchal des logis-chef Anxionnat, pilote, et le lieutenant Mercier, observateur, sont gravement blessés.</i> | |
| | 14/01/60 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 26/05/64 | reconstruit chez Fenwick 5° GALAT 40° GALAT ESAM .. /07/67 .. /03/68 ?? 5° GALREG | (.../09/66) (.../.../67) AGS (.../11/72) (.../05/75) |
| | 22/05/75 | accidenté à l'atterrissage à Corbas | |
| | 24/05/75 | Valence | |
| | 13/12/78 | abattu au Tchad par un tir SAM. Equipage décédé | |
| | .. /.../81 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24529 | 15/04/57 | sortie d'usine GAOA N°3 GAOA N°3 GALAT N°3 GALAT N°3 1^{er} GALAT | AQK (31/10/57) (02/11/57) (19/02/58) (.../12/58) (13/09/59) AQE (19/08/60) AFF (27/07/72) |
| | 27/07/72 | accidenté ?? 1^{er} GALREG 1^{er} GALREG 1^{er} GALREG EALAT 1^{re} Armée EALAT 1^{re} Armée | CWC (20/08/75) AFD (22/09/76) (18/10/76) CMM (.../04/78) CMP (.../05/80) |
| | .. /.../81 | réformé avec ? heures de vol | |
| | .. /12/83 | vendu | |
| 24530 | 17/04/57 | sortie d'usine GALAT N°3 3° GALAT E-EAI .. /05/80 .. /07/83 | AQG (18/08/58) (entre 69 et 72) CCA (11/05/80) |
| | .. /10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 Montauban .. /07/83 | |
| | .. /11/83 | réformé avec ? heures de vol Mis en vente à Montauban | |

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|--|--|
| 24531 | 18/04/57 | sortie d'usine GAOA N°3 .. /01/58 GAOA N°3 GAOA N°3 PA 25° DP PA 7° DMR | AQE (28/01/58) (05/02/58) (29/08/58) (02/09/58) AQE (../11/58) BPx (09/05/60) BJR (../10/60) |
| | 13/02/61 | Touché par balles. 674° CRALAT ERGM Chéragas 1 ^{er} GALAT E-CCFFA 5° GALREG 7° GALREG E-EAI E-EAI ESAM .. /11/80 réformé avec ? heures de vol | (08/06/62) ATZ (../06/65) (19/06/69) (../11/72) (../05/75) ATJ (14/09/75) CC. (../10/76) CCA (../01/78) MDB (09/10/78 cheval de bois) |
| 24532 | 22/04/57 | sortie d'usine GAOA N°3 .. /01/58 PMAH 27° DIA GALAT N°3 GALAT 102 | AQF (03/02/58) (17/03/58) (06/08/58) BQD (07/02/62) (08/09/62) CMA AOY (21/07/66) |
| | 21/07/66 | accidenté à Achenheim, Bas-Rhin 672 CRALAT | (18/10/66) |
| | 24/11/66 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24533 | 23/04/57 | sortie d'usine 1 ^{er} PMAH/2° DIM 20/12/58 674 CRALAT 20/12/58 19/01/59 1 ^{er} PMAH/2° DIM 19/01/59 21/04/59 | rev 800 heures BIE |
| | 21/04/59 | touché par balles 674 CRALAT 21/04/59 29/04/59 1 ^{er} PMAH/2° DIM 29/04/59 674 CRALAT 09/09/59 1 ^{er} PMAH/2° DIM 09/09/59 ERGM ALAT 23/09/59 1 ^{er} PMAH/2° DIM 23/09/59 2° PA 2° DIM (18/07/60) (18/11/61) 2° PARR ES .ALAT CC .FFA ES .ALAT | BIE après peinture (21/11/59) CEB AMD (27/06/62) CTR (13/08/64) CWA (02/02/67) ATS (15/07/69) |
| | 15/07/69 | accidenté ES .ALAT | CTU (16/03/71) |
| | 16/03/71 | accidenté au 3 ^e échelon | |
| | 20/03/73 | accidenté 671 CRALAT | (08/06/73) |
| | 11/07/73 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24534 | 26/04/57 | sortie d'usine GAOA N°3 GAOA N°3 4° GALREG ?? | AQ? (06/02/58) AQB (02/04/58) AQH BCN |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 3° GH EALAT.EAI | AGP (27/04/83) CCB (../.. /83) (01/12/84) (../.. /85) |
| | 23/07/86 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24535 | 01/05/57 | sortie d'usine 1 ^{er} PA 2° DIM 27/10/57 | IH |
| | 27/10/57 | accidenté au retour d'une opération dans la région de Souk-Ahras, le lieutenant Mériçnac et le maréchal des logis Guillou, pris par le mauvais temps, trouvent la mort en s'écrasant avec leur appareil. | |
| | 14/04/58 | réformé avec ? heures de vol | |
| | 19/06/64 | reconstruit chez Fenwick 40° GALAT GALDIV 11 | (../.. /68) (../07/69) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 EALAT 1 ^{re} Armée | CMN (../07/85) sans (../.. /86) |
| | 23/07/86 | réformé avec ? heures de vol | |



L-19 n° 24-531/BJR du PA de la 7^e DMR, en 1960 dans le hangar à Tébessa. Edmond Rouseau, assis, et Michel Poisson, debout (photo Michel Poisson).



8 septembre 1962, les L-19E du GALAT N°3 à Oran avant leur départ pour Alicante. Au premier plan, le L-19E n° 24532/CMA (photo Jean-Yves Grillon).



L-19E n° 24534/CCB de l'EALAT.EAI, en 1985 à Aix (photo X via Patrice Gaubert).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|--|--------------------------------------|
| 24536 | 03/05/57 | sortie d'usine 1 ^{er} PMAH/2 ^e DIM | 28/08/58 |
| | | 674 CRALAT | 28/08/58 |
| | | 1 ^{er} PMAH/2 ^e DIM | 14/02/59 |
| | | 674 CRALAT | 14/02/59 16/03/59 |
| | | 1 ^{er} PMAH/2 ^e DIM | 16/03/59 29/05/59 |
| | | 674 CRALAT | 29/05/59 |
| | | 1 ^{er} PMAH/2 ^e DIM | 05/06/59 |
| | | ERGM Cheragas | 05/06/59 |
| | | PMAH 10 ^e DP | 17/04/61 |
| | 17/04/61 | <i>Lors d'un virage à basse altitude, l'appareil percute une paroi rocheuse, s'abat et prend feu. L'équipage, le maréchal des logis Gérard More, pilote, et le lieutenant Philippe Charmet, observateur, trouve la mort dans l'accident.</i> | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | 28/07/64 | reconstruit chez Fenwick | |
| | | ES .ALAT | BCJ |
| | | 2 ^e GHL | AM. |
| | | Montauban | (../09/81) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24537 | 09/05/57 | sortie d'usine 2 ^e PA 2 ^e DIM | 14/08/59 |
| | | PA 7 ^e DMR | 15/08/59 |
| | | PMAH 19 ^e DI | BNC (01/05/62) (../11/62) |
| | | 5 ^e GALAT | (05/05/66) |
| | | 40 ^e GALAT | (../../67) (../../68) (../../69) |
| | | 5 ^e GALAT | AHA (09/06/70) |
| | | 3 ^e GALAT | (entre 69 et 72) |
| | | stocké | (19/09/72) (25/03/73) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24538 | 14/05/57 | sortie d'usine 2 ^e PA 2 ^e DIM | 14/08/59 |
| | | PA 7 ^e DMR | 15/08/59 |
| | | 1 ^{er} PMAH/2 ^e DIM | CED (30/07/59) |
| | | PA 7 ^e DMR | BJN |
| | | ES .ALAT | BIF (../09/60) (../11/60) (01/08/61) |
| | | ?? | CTS (09/06/67) |
| | | 3 ^e GALAT | BCJ |
| | | 5 ^e GALREG | (entre 69 et 72) |
| | | 3 ^e GALREG | (../11/72) (../05/75) |
| | | 5 ^e GHL | (../06/75) (../12/76) |
| | | 3 ^e GHL | AHD (01/09/77) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | 5 ^e GHL | AGA |
| | | 3 ^e GHL | AHE (../08/81) |
| | | ?? | AGR (27/04/83) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24539 | 18/05/57 | sortie d'usine 2 ^e PA 2 ^e DIM | 14/08/59 |
| | | PA 7 ^e DMR | 15/08/59 |
| | | PMAH 21 ^e DI | CEE (30/07/59) |
| | | 3 ^e GALREG | BUE (14/07/60) (20/09/61) |
| | | 3 ^e GHL | (../06/75) (../12/76) |
| | ../09/80 | équipement avec RC NRAN11 | |
| | ../07/82 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | 3 ^e GHL | (../09/80) |
| | 23/07/86 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24540 | 17/05/57 | sortie d'usine GAOA N°3 | |
| | | 1 ^{er} PA ZOO | 31/10/59 |
| | 31/10/59 | appareil détruit à 75% | |
| | 08/01/60 | réformé avec ? heures de vol | |



Bougie, en novembre 1962. Au premier plan, le L-19E n° 24537/BNC du PMAH de la 19° DI (photo François de Pitray).



ES.ALAT, Dax, juin 1967, L-19E n° 24538/CTS (photo Jacques Guillem).

Deuxième commande de 50 Cessna L-19E

(Achetés neufs, les appareils effectuent un vol de réception chez Cessna, ils sont ensuite démontés puis expédiés en caisse en Algérie pour y être remontés par l'AIA de Blida. Contrat n° R-17715).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|--|--|
| 24541 | 20/05/57 | sortie d'usine R-17715 GAOA N°3/... /.../.../ | AQN (13/11/57) cdv BMG |
| | | PMAH 14e DI | BIG (16/03/62) |
| | | 1er PMAH 2e DIM | (../01/63) |
| | | 1^{er} GALAT | AGV |
| | | ?? | AFF (../02/67) |
| | | 1^{er} GALAT | (../06/75) (../12/76) |
| | | 3^e GALREG | |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | 3^e GHL | AGQ (27/04/83) (25/04/84) |
| | 23/07/86 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24542 | 22/05/57 | sortie d'usine | AQI (09/08/58) cdv |
| | | GAOA N°3 | BND |
| | | PMAH 19^e DI | |
| | | équipé de lance-roquettes Matra type 427 | BPM (20/04/61) |
| | | PMAH 25^e DP | |
| | 21/06/62 | accidenté | |
| | ../08/62 | convoyage de Montauban vers Mulhouse | ASE (21/06/63) (16/09/63) |
| | | 6^e GALAT | (../..../67) (../..../68) (../..../69) |
| | 16/09/63 | accidenté | CWC |
| | | 40^e GALAT | (../10/81) Montauban |
| | | ?? | |
| | | stocké | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24543 | 23/05/57 | sortie d'usine | AQP (16/03/59) |
| | | GAOA N°3 | CEC |
| | | 2^e PA 2^e DIM (../05/62) | AH. (03/10/62) |
| | | GALAT N°9 | AH. |
| | | 8^e GALAT ../03/63 25/11/63 | AHG (../11/63) |
| | | 8^e GALAT | |
| | 22/11/63 | <i>Heurte un arbre en vol. Ses deux occupants, le maréchal des logis Raphaël Chibalon, pilote, et le lieutenant Paul Mouton, observateur, périssent dans l'accident.</i> | |
| | 17/03/64 | réformé avec ? heures de vol | |
| | | ES.ALAT instruction au sol | |
| 24544 | 27/05/57 | sortie d'usine | (25/03/59) (fin 1959) |
| | | PMAH 21^e DI | CEC |
| | | 2^e PA 2^e DIM (10/07/61) | BUD (20/09/61) |
| | | PMAH 21^e DI | CED |
| | | 2^e PA 2^e DIM (31/01/62) (27/03/62) | |
| | | PALAT 9^e Brigade | APK (../..../67) |
| | | GALDIV 3 | (entre 69 et 72) |
| | | 3^e GALAT | AQL (01/06/76) |
| | | | AQL (11/06/81) |
| | | 4^e GHL | (../10/81) Montauban |
| | | stocké | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |



Cessna L-19E n° 24543/AHG du 8^e GALAT, accidenté le 22 novembre 1963. Heurte un arbre en vol au camp de La Courtine. Ses deux occupants, le maréchal des logis Raphaël Chibalon, pilote, et le lieutenant Paul Mouton, observateur, périssent dans l'accident (photo X, via Francis Bergèse).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|--|--|
| 24545 | 28/05/57 | sortie d'usine | |
| | | PA SO 29/07/58 | 31/08/58 |
| | | 2° PA/ZOO 01/09/58 | 24/01/59 BYA (08/09/58) |
| | | AAA Blida ..07/61 | ../09/61 IRAN |
| | | ERGM Chéragas | MGJ (27/07/62) |
| | 05/01/63 | accidenté au 4 ^e échelon | |
| | | Fenwick 10/01/63 | 28/09/64 réparation 4 ^e échelon |
| | | <i>(bien qu'étant encore noté en Algérie et qu'étant accidenté, est en attente administrative pour une nouvelle affectation et est suivi par l'établissement de Versailles-Les Mureaux.)</i> | |
| | | Bruz 29/11/67 | |
| | | 3° GALAT 04/07/69 | |
| | | Montauban 13/10/69 | |
| | | Fenwick ../11/69 | ../11/70 visite IRAN |
| | | Bruz 02/06/71 | |
| | | 3° GALAT 12/11/71 | (31/05/73) AGO |
| | | 3e GALAT | AGV (../../72) cdv |
| | | 3° GALREG | (../06/75) (../12/76) |
| | | Montauban 12/12/76 | 08/04/77 |
| | | 3° GALREG ../04/77 | AGV (../../77) |
| | | Fenwick ../06/77 | ../12/77 visite IRAN |
| | | Montauban 05/12/77 | stocké |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | 3° GHL 06/01/83 | AGT (27/04/83) (05/07/83) |
| | | Les Mureaux 19/08/83 | passage à l'atelier pour cause de consommation d'huile. |
| | | 3° GHL 17/09/84 | AGT (25/04/84) |
| | | Montauban 17/09/84 | retiré du 3 ^e GHL, prévu pour être envoyé en opérations au Tchad avec le 5 ^e RHC (ne semble pas être parti). |
| | 20/09/84 | Équipé filtre anti-sable | |
| | | 3° GHL 31/10/84 | |
| | | Les Mureaux 06/11/84 | 29/11/84 révision |
| | | 3° GHL | |
| | | Les Mureaux 25/07/85 | 14/08/85 révision |
| | | EL 1^{re} Armée 03/07/85 | 25/06/86 |
| | | Montauban 25/06/86 | (19/09/86) |
| | 23/07/86 | réformé avec 1590 heures de vol | |
| 24546 | 31/05/57 | sortie d'usine | |
| | | PA 27° DIA 10/10/57 | 20/07/59 BQA (12/11/57) |
| | | 20/07/59 Accident du Cessna L-19E n°24-546, codé BQA, du PA de la 27 ^e DIA, lors d'une mission opérationnelle dans la région de Fréha. L'équipage, le sous-lieutenant Gérard Fagette, observateur, et le maréchal des logis Jean-Pierre Lambert, pilote, sont carbonisés. | |
| | | 07/08/59 | réformé avec ? heures de vol |
| 24547 | 03/06/57 | sortie d'usine | |
| | | PA 27° DIA 09/10/57 | 20/05/58 QB |
| | | 20/05/58 Accident du Cessna L-19E n°24-547, codé QB, du PA de la 27 ^e DIA aux environs de Maillot vers 15 heures 15. Le pilote, le maréchal des logis Bernard Leclercq et l'observateur, le lieutenant Bernard Blanc du 61 ^e RA sont tués. | |
| | | 28/08/58 | réformé avec ? heures de vol |
| | | 30/08/64 | reconstruit chez Fenwick |
| | | 3° GALAT | AGY (entre 69 et 72) |
| | | | (../../69) |
| | | 1^{er} GALREG | (06/10/75) (28/07/76) |
| | | Montauban | (18/06/77) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |



*L-19E n° 24546/BQA du PA de la 27^e DIA, à La Réghaïa en 1958 (photo André Kraether).
Ci-dessous, détail du dessin peint sur la dérive fixe (photo Jean-Yves Grillon).*



| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|---|--|
| 24548 | 05/06/57 | sortie d'usine PA 27^e DIA 10/10/57 PA 27^e DIA PMAH 25^e DP | QC (12/11/57) (29/01/58) BPF (03/02/61) |
| | 30/09/62 | vol Chéragas-Oran 2h 50 | |
| | 01/10/62 | vol Oran-Valence-Perpignan 6h 30 | |
| | 02/10/62 | vol Perpignan-Montauban 1h 10 GALAT 104 09/10/62 E-EAA 08/01/65 ESAM/10/67 | CJA |
| | | ES.ALAT | CTY (25/03/70) |
| | 26/03/70 | <i>accidenté</i> ES.ALAT | BCJ (08/11/77) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 2^e GHL réformé avec ? heures de vol stocké ERGM Montauban DA 2 ^e GSALAT/02/82 EALAT 1^{re} Armée 01/03/82 réformé avec ? heures de vol | AMN (../../80) (../08/81) Montauban CMM (../06/83) |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24549 | 07/06/57 | sortie d'usine 3^e PMAH/RG | 20/02/62 BJS |
| | 20/02/62 | <i>Accidenté à Tébessa.</i> 3^e GHL 01/01/82 DSALAT Les Mureaux ../01/82 ERGM Montauban ../01/82 réformé avec ? heures de vol | AGS (../09/81) |
| 24550 | 11/06/57 | sortie d'usine PA 27^e DIA 17/10/57 PA 27^e DIA PMAH/19^e DI | QD (12/11/57) BQD (19/08/59) BNI (../11/62) |
| | | ESAM ../03/68 | 04/07/69 MDE |
| | 04/07/69 | <i>accidenté</i> ESAM ../10/70 | ../12/72 |
| | | 3^e GALREG 3^e GALREG | AGS (../06/75) (12/06/76) (../12/76) AGS (../../77) |
| | ../12/84 | réformé avec ? heures de vol stocké | (../08/81) Montauban |
| 24551 | 13/06/57 | sortie d'usine GALAT N°7 21/11/58 1^{er} GALAT CIS.ALAT ES.ALAT | AFA (../03/59) (../01/63) BHJ (23/06/70) BTE |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24552 | 17/06/57 | sortie d'usine PA 21^e DI ../06/58 | |
| | 02/07/58 | <i>accidenté</i> | |
| | 17/12/58 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24553 | 20/06/57 | sortie d'usine PA 27^e DIA 27/10/57 | 11/12/59 BQE (11/11/57) |
| | 11/12/59 | <i>Le L-19E, codé BQE, du PA de la 27^e DIA, est détruit lors d'une mission de reconnaissance. Le pilote, le maréchal des logis Pierre Duboc est brûlé au 3^e degré alors que le lieutenant Jacques Monrouzeau, observateur, décède à la suite de son éjection en vol.</i> GALDIV 11 (09/04/64) 1^{er} GALAT | AFE (22/02/67) |
| | 22/02/67 | <i>accidenté au 4^e échelon.</i> 1^{er} GALAT | AFE (16/04/70) |
| | 16/04/70 | <i>accidenté au 4^e échelon.</i> | |
| | ../07/79 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24554 | 26/06/57 | sortie d'usine PA 27^e DIA 28/10/57 GALAT N°3 28/04/60 | QF (11/11/57) AQA |
| | 28/04/60 | <i>S'écrase au sud de Bou-Saada. L'équipage, le lieutenant Francis Di Martino, observateur, et son pilote, le maréchal des logis-chef Henri Alibert périssent carbonisés.</i> | |
| | 13/07/60 | réformé avec ? heures de vol | |



Batna, décembre 1960, L-19E n° 24548/BPF et 24568/BPK du PMAH de la 25^e DP (photo Jacques Galmiche)



L-19E n°24548/CJA, du GALAT 104 à Toulouse-Lasbordes entre 1962 et 1965 (photo X, collection Fabrice Saintarroman).



L-19E n° 24548/CMM de l'EL 1^{ère} Armée, en juin 1983, à Baden (photo Paul Bannwarth).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|------------|---|--|
| 24555 | 28/06/57 | sortie d'usine PA 25° DP | (14/02/59) |
| | 28/04/59 | <i>accidenté</i> PA 25° DP 2° PA 2° DIM 11/12/60 ES.ALAT GALDIV 11 5° GALAT 40° GALAT 1^{er} GALREG 1^{er} GALREG 4° GHIL 3° GHIL 01/03/82 | BPx (07/05/60) (04/03/62) CEE CTR (.../06/64) BPD (.../01/66) (.../11/66) (.../../67) (.../../68) (24/09/75) AFB (22/09/76) (06/06/77) AQK (11/06/81) AGx |
| |/82 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24556 | 02/07/57 | sortie d'usine PA 25° DP 08/05/59 | |
| | 08/05/59 | <i>détruit à El Milia</i> | |
| | 14/10/59 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24557 | 08/07/57 | sortie d'usine PA 25° DP PA 19° DI PMAH 14° DI (.../10/61) (.../02/62) 1^{er} GALAT 9° GALAT | BPx (28/06/60) BNC (.../../61) BMA (.../01/63) ATI (06/07/65) |
| | 06/07/65 | <i>accidenté à Aix-les-Milles</i> PALAT 9° Brigade 3° GALAT | AGV (24/09/71) |
| | 24/09/71 | <i>accidenté au 4° échelon</i> | |
| |/10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 EL 1^{re} Armée réformé avec ? heures de vol | CMO (.../05/83) |
| 24558 | 10/07/57 | sortie d'usine PMAH 10° DP PA 25° DP PMAH 27° DIA GALDIV 1 | ACG BPx (20/06/60) BQJ (07/02/62) (22/04/62) CUD (21/04/66) |
| | 21/04/66 | <i>accidenté à Trèves</i> ?? 5° GALREG | (25/03/73) AHE (.../11/72) (.../05/75) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24559 | 12/07/57 | sortie d'usine PA 25° DP 07/10/59 PMAH 19° DI ?? 8° GALAT GALDIV 11 4° GALAT | BPJ (12/05/60) BNA (08/05/62) CWA AHH (13/08/63) BPF (.../12/67) AQI (02/10/72) |
| | 21/10/72 | <i>accidenté</i> 7° GALREG E-EAI réformé avec ? heures de vol | ATF (14/09/75) CC. (.../10/76) |
| 24560 | 16/07/57 | sortie d'usine PA 14° DI 04/12/58 | |
| | 04/12/58 | <i>accidenté au 4° échelon</i> GALAT N°3 19/04/59 | AQA |
| | 19/04/59 | <i>Lors d'une mission d'accompagnement des troupes au sol à Ain-Bessem, le Cessna est accidenté à l'oued Soufflot. L'équipage, le maréchal des logis Bernard Chauchon, pilote, et le sous-lieutenant Jean Richermoz, observateur, est tué.</i> | |
| | 07/08/59 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24561 | 18/07/57 | sortie d'usine GAOA N°3 1^{er} PMAH/2° DIM 1^{er} PMAH/2° DIM | AQQ (12/03/58) BIE (.../05/60) BIE |
| | 11/03/62 | <i>Peu après son décollage, le Cessna du détachement de Millesimo du 1^{er} PMAH de la 2° DIM, amorce un virage serré puis part en vrille. Il pique vers le sol et percute violemment. Le maréchal des logis Louis Gorce, pilote et le lieutenant Yves Gissingner, observateur trouvent la mort dans cet accident. L'appareil est totalement détruit.</i> | |
| | 17/07/62 | réformé avec ? heures de vol | |



L-19E n° 24558/ACG du PMAH de la 10^e DP équipé de roquettes fumigènes (photo musée de l'ALAT).



Le 11 mars 1962, peu après son décollage, le Cessna L-19E n°24-561/BIE, du détachement de Millesimo du 1^{er} PMAH de la 2^e DIM, amorce un virage serré puis part en vrille, pique vers le sol et percute violemment. Le maréchal des logis Louis Gorce, pilote, et le lieutenant Yves Gissingner, observateur, trouvent la mort dans cet accident. L'appareil totalement détruit ne sera pas reconstruit (photo Gérard Godot).



Cessna L-19E n° 24566/KBP du Délatat de Djibouti en mars 1984 (photo M. Léonard, collection Yves Fauconnier).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|-----------|---|---------------------------------|
| 24567 | 05/08/57 | sortie d'usine | |
| | | PA TAS .. /12/57 | 31/08/58 BXE (30/06/58) |
| | | 1^{er} PAZOS 01/09/58 | 05/11/59 BXE (30/06/59) |
| | | PA ZOS 06/11/59 | 31/05/60 BXE |
| | | 1^{er} PAZOS 01/06/60 | 30/06/60 BXE |
| | | 67. CRALAT 30/06/60 | |
| | | 1^{er} GALAT | (.. /01/63) |
| | | EALAT 1^{re} Armée | CMN (... /79) |
| | .. /10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | EALAT 1^{re} Armée | CMN (13/06/82) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | .. /11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24568 | 07/08/57 | sortie d'usine | |
| | | PA TAS .. /12/57 | 31/08/58 BXF (30/06/58) |
| | | 1^{er} PAZOS 01/09/58 | .. /06/59 BXF (12/10/58) |
| | | PA 25^e DP | BPK (10/05/60) |
| | | PMAH 25^e DP | BPK (02/02/61) |
| | | 6^e GALAT | AOI |
| | | 1^{er} GALAT | ABL (... /01/63) |
| | 06/09/63 | accidenté à Chartevé dans l'Aisne. | |
| | | 3^e GALAT | AGQ (11/03/71) |
| | 11/03/71 | accidenté au 3 ^e échelon | |
| | | 3^e GALREG | (.. /06/75) (... /12/76) |
| | | Detalat Tchad | (13/02/79) |
| | .. /10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | ?? | AMN |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24569 | 15/08/57 | sortie d'usine | |
| | 12/01/58 | accidenté | |
| | | | BOA |
| | | 1^{er} PAZOS .. /06/59 | BXB (05/10/59) |
| | | PA 25^e DP | BPx (21/09/60) |
| | | 5^e GALAT | AQK (... /.. /63) |
| | | ESAM .. /10/73 | .. /08/74 |
| | .. /07/79 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24570 | 16/08/57 | sortie d'usine | |
| | | PA 11^e DI 03/01/58 | (.. /.. /59) BWF |
| | | PA 11^e DI | (18/03/59) BWA |
| | | PA 11^e DI (05/05/59) | 31/08/59 BWB |
| | | 2^e PA 2^e DIM 01/09/59 | .. /11/59 BWB |
| | | 2^e PA 2^e DIM .. /11/59 | CEB |
| | | PMAH 21^e DI | (01/11/61) BUD |
| | 01/11/61 | <i>accidenté lors d'un passage à basse altitude à Beida-Bordj pour disperser des manifestants. Surpris par un jet de pierre, le pilote perd le contrôle de l'appareil qui percute la foule. Train arraché il essaye de repartir mais est contraint de se poser. L'équipage est indemne mais il y a dix morts et 8 blessés parmi les manifestants.</i> | |
| | | 3^e GALAT | (entre 69 et 72) |
| | | 7^e GALAT | ATK (04/11/70) |
| | 04/11/70 | accidenté 3 ^e échelon | |
| | | 7^e GALAT | ATK (12/03/73) |
| | 12/03/73 | accidenté | |
| | | Valence | (10/05/73) |
| | 25/05/73 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24571 | 20/08/57 | sortie d'usine | |
| | | PA 11^e DI 03/01/58 | 17/02/59 BWB |
| | 22/05/58 | accidenté | |
| | 17/02/59 | accidenté | |
| | 17/12/59 | réformé avec ? heures de vol | |



Cessna L-19E n° 24569/BXB du 1^{er} PA ZOS (photo Hugues Preys).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|----|-------|--------------|------------------|
|----|-------|--------------|------------------|

| | | | |
|-------|-----------------------------------|--|---|
| 24572 | 22/08/57 06/01/58 | sortie d'usine ALAT GAOA N°3/01/58 GALAT N°3 GALAT N°3 PA 20° DI | AQJ (14/03/59) AQJ (09/05/59) BOF |
| | 01/12/59 | 01/12/59 <i>endommagé par une rafale de vent sur le parking à Djelfa.</i> 1 ^{er} PARR 2 ^e PARR ?? 5 ^e GALREG 4 ^e GHL | AME (../02/62) AME (../07/62) ATG (../11/72) (../05/75) AQH (../01/80) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 4 ^e GHL E-EAI EALAT 1 ^{re} Armée 12 ^e GHL DETALAT Berlin Montauban 23/04/93 | AQH (11/06/81) CCC (../11/85) sans (02/04/86) CVM (../04/87) AHT CU. (30/06/90) BVW |
| | ../.../93 | réformé avec ? heures de vol DERNIER L-19 EN SERVICE | |
| 24573 | 26/08/57 22/07/58 22/01/59 | sortie d'usine PA 11° DI 03/01/58 <i>accidenté</i> réformé avec ? heures de vol | 22/07/58 BWD |
| 24574 | 28/08/57 08/08/58 17/12/58 | sortie d'usine GAOA N°3 GALAT N°3 10/08/58 <i>accidenté près de Batna. Equipage: capitaine Lelandais et adjudant Guille.</i> réformé avec ? heures de vol reconstruit PMAH 21° DI 1 ^{er} GALAT réformé avec ? heures de vol | AQH (23/02/58) BUA (../.../60) (../01/63) |
| 24575 | 30/08/57 18/07/61 ../07/79 | sortie d'usine GAOA N°3/01/58 GALAT 3 GALAT 3 18/07/61 <i>accidenté au 3e échelon</i> 8 ^e GALAT PALAT 9 ^e Brigade ?? réformé avec ? heures de vol | AQC (11/02/58) (27/10/59) AQH (../02/63) (../07/63) AVO CWD |
| 24576 | 01/09/57 22/11/68 ../.../81 | sortie d'usine GAOA N°3 1 ^{er} PMAH 2° DIM PA 27° DIA GALAT N°7 1 ^{er} GALAT ?? GALDIV 11 <i>accidenté au 3° échelon</i> GALDIV 11 (../07/69) cdv 11° GHL réformé avec ? heures de vol | AQL (14/03/58) BIJ (16/03/62) BQJ AFD AFD (../01/63) (09/05/63) BPC BPL (22/11/68) AOS (../07/77) |
| 24577 | 01/09/57 02/05/59 | sortie d'usine GAOA N°3 GALAT N°3 02/05/59 <i>accidenté au 4° échelon au décollage à Bir Rabalou.</i> PMAH 21° DI GALDIV 11 ?? ?? EALAT.EAI AERM Valence ERGM Montauban réformé avec ? heures de vol | AQO (22/03/58) BUG (14/07/60) (20/09/61) (../11/69) CTA (28/04/74) ... (04/05/74) 31/12/81 ../01/82 |



L-19E n° 24572/AME, du 2^e PARR, en juillet 1962 à Chéragas. Sur la portière, l'insigne du 2^e PARR (photo Jacques Guillem).



L-19E n° 24572/AQH du 4^e GHL, en janvier 1980 (photo X, collection Christian Malcros).



L-19E n° 24577/BUG du PMAH de la 21^e DI en 1960, exposant ses marquages à l'objectif (photo X, via Francis Bergèse).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|---|------------------|
| 24578 | 01/09/57 | sortie d'usine PA 11^e DI 30/01/58 31/08/59 BWF 2^e PA 2^e DIM 01/09/59 (30/09/59) BWF PMAH 14^e DI (25/10/61) (19/02/62) BMC 9^e GALAT ATG (.../02/65) GALAT/STA BTQ (03/09/69) | |
| | 03/09/69 | <i>accidenté au 3^e échelon</i> GALAT/STA BTQ (29/10/73) 5^e GALREG (.../11/72) (.../05/75) ES.ALAT BCM (.../../78) 3^e GHJ AGQ (26/04/82) | |
| | ../12/83 | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24579 | 01/09/57 | sortie d'usine 1^{er} PMAH/2^e DIM 22/04/59 22/04/59 BIL 674 CRALAT 22/04/59 27/05/59 rev 800 heures 1^{er} PMAH/2^e DIM 27/05/59 BIL 1^{er} PMAH/2^e DIM (21/11/59) 1^{er} PMAH/2^e DIM 25/05/60 BIL | |
| | 25/05/60 | <i>détruit à vingt kilomètres au sud-est de Lamy, près de la frontière tunisienne. Percutant le sol sur une pente broussailleuse, il explose et prend feu. L'adjudant André Vallot, pilote, et le lieutenant Gabriel Petitcolas, observateur, périssent carbonisés.</i> | |
| | 02/08/60 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24580 | 01/09/57 | sortie d'usine PMAH 14^e DI (.../10/61) BMB (07/09/62) E-EAA 08/01/65 Montauban 27/04/72 ES.ALAT 27/04/72 | |
| | ../07/79 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24581 | 01/09/57 | sortie d'usine GALAT N°3 AQA (27/08/58) cdv PMAH 11^e DI (13/12/60) | |
| | 13/12/60 | <i>endommagé par un vent très violent à Bou hamama</i> | |
| | 16/06/66 | <i>accidenté</i> 1^{er} GALAT (.../01/63) 3^e GALAT (entre 69 et 72) | |
| | ../06/77 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24582 | 01/09/57 | sortie d'usine 2^e PA 2^e DIM (20/02/60) (17/07/60) CEC PA 7^e DMR BJS ?? BAM 5^e GALAT AQI (.../09/63) 3^e GALREG AGR (30/03/74) (07/04/74) 3^e GALREG AGX Detalat Tchad KCZ (.../09/75) 1^{er} GALREG (07/02/77) | |
| | ../09/79 | réformé avec ? heures de vol vendu aux Etats Unis Porte une plaque avec inscriptions: n° de fab. F.0634000, n° de série 10.060, date 10.60, VC | |
| 24583 | 01/09/57 | sortie d'usine PMAH 27^e DIA BQL PA 21^e DI 29/04/58 | |
| | 29/04/58 | <i>accidenté</i> | |
| | 28/08/58 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24584 | 01/09/57 | sortie d'usine PA SO 29/07/58 31/08/58 2^e PA ZOO 01/09/58 24/01/59 BYB 1^{er} PAZOS ../06/59 BXF (30/06/59) 676 CRALAT 26/08/60 1^{er} PMAH/2^e DIM 26/08/60 BIG (.../09/60) 1^{er} PMAH/2^e DIM BIF (.../../61) 5^e GALREG (.../11/72) (.../05/75) 5^e GHJ AHE (01/09/77) (.../06/78) | |
| | ../07/79 | réformé avec ? heures de vol | |



Cessna L-19E n° 24582/AQI du 5^e GALAT en septembre 1963 à Tarbes (photo Christian Malcros).



L-19E n° 24582/AGX, du 3^e GALREG.(photo X, via Xavier Cappy).



L-19E n° 24584/BIF du 1^{er} PMAH de la 2^e DIM à Guelma en 1961 (photo Jean Gomanne)

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|---|---|
| 24585 | 01/09/57 | sortie d'usine PMAH 27^e DIA ?? 5^e GALAT 5^e GALREG | BQC (07/02/62) (../05/62) ASG AQJ (../../63) (../11/72) (../05/75) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 EALAT 1^{re} Armée | CMM (../07/85) sans (26/12/85) CVO (24/06/86) |
| | ../04/90 | EALAT 1^{re} Armée EALAT 1^{re} Armée EALAT 1^{re} Armée EALAT 1^{re} Armée <i>en retour de VP, accidenté à l'atterrissage à Berlin Tegel.</i> 12^e GHL DETALAT Berlin DETALAT Berlin réformé avec ? heures de vol | CVN (../04/87) CVN (../10/87) CVN (../../89) CUZ (30/06/90) peint en blanc (../../91) BVW (16/04/93) CUW (22/06/97) |
| 24586 | 04/10/57 | sortie d'usine Chéragas | 13/03/58 |
| | | 1^{er} PA 2^e DIM 13/03/58 | |
| | | GALAT 3 | 16/03/58 AQB |
| | 16/03/58 | <i>accidenté à Guelma</i> PA 11^e DI (../12/58) | 31/08/59 BWD |
| | | (a servi pour l'essai de camouflage « ciel et nuages », couleur bleue avec nuage de blanc.) | |
| | | 2^e PA 2^e DIM 01/09/59 | (31/10/59) BWD |
| | | 2^e PA 2^e DIM (27/11/59) | (08/01/60) CED |
| | | PA ZNA | CME |
| | | 5^e GALAT | 26/06/64 |
| | 26/06/64 | <i>accidenté</i> | |
| | 16/09/64 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24587 | 07/10/57 | sortie d'usine PA TAS 10/06/58 | |
| | 10/06/58 | <i>accidenté</i> | |
| | | 1^{er} PA/ZOO 09/06/59 | |
| | 09/06/59 | <i>accidenté au 4^e échelon</i> | |
| | 07/08/59 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24588 | 09/10/57 | sortie d'usine 1^{er} PARR ?? ESAM ../11/68 | AST (../../62) AHA ATL (20/05/73) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 7^e GALAT | (../../84) |
| | 01/03/87 | DETALAT Tchad réformé avec ? heures de vol | |
| 24589 | 15/08/57 | sortie d'usine GALAT N°3 PMAH 25^e DP 4^e GALAT | AQI (13/07/59) BPF (../12/60) AQK (06/05/66) |
| | 06/05/66 | <i>accidenté au 4^e échelon</i> 671 CRALAT | (18/10/66) |
| | 24/11/66 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24590 | 18/08/57 | sortie d'usine GALAT N°3 GALAT N°3 | AQH (20/10/58) (02/05/61) |
| | ../08/62 | convoyage de Montauban vers Mulhouse GALAT N°6 ?? | AOO (../../63) ASF |
| | 27/10/67 | <i>accidenté</i> 5^e GALAT | AHD (20/10/71) |
| | 20/10/71 | <i>accidenté au 3^e échelon</i> ?? 5^e GHL stocké | (19/09/72) AHA (01/09/77) (../10/81) Montauban |
| | | réformé avec ? heures de vol | |



L-19E n° 24585/CVN de l'EL 1^{re} Armée, à Baden, en octobre 1987 (photo Eric Bannwarth).



L-19E n° 24585, du Detalat de Berlin, en 1991 à Berlin Tegel. Seul ce côté a été peint en attendant l'accord du chef du détachement qui ne donna pas son autorisation de continuer (photo Alain Huet).



L-19E n°24586/BWD du PA de la 11^e DI, à Souk-Ahras en 1959. Cet appareil a servi pour l'essai de camouflage ciel et nuages, couleur bleue avec nuage de blanc (photo Georges Reguin).



Nancy, 1963, le Cessna L-19E n° 24590/A00 du GALAT N°6, et le Nord 3400 n°112/BHD du CIS.ALAT (photo Roger Andral).

Troisième commande de 36 Cessna L-19E

(Achetés neufs, les appareils effectuent un vol de réception chez Cessna, ils sont ensuite démontés puis expédiés en caisse en France pour y être remontés par la société Fenwick, à Toussus-le-Noble. Contrat n° A-11-00981).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|--|---|
| 24700 | 10/02/59 | sortie d'usine convoyage métropole PMAH 27^e DIA 5^e GALAT | sans BQE (07/02/62) (../03/62) AEG (09/08/64) Toulouse |
| | | 40^e GALAT 01/12/66 | AEG (12/12/66) |
| | 12/12/66 | accidenté à Dax Seyresse 40^e GALAT ? ? | (../04/67) BQE |
| | | 3^e GALAT | AGT (../../72) |
| | | 5^e GSALAT | MBD (../10/84) |
| | | 5^e GHJ | AHB (01/09/77) |
| | ../12/83 | réformé avec ? heures de vol | MBP |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24701 | 23/02/59 | sortie d'usine 8^e GALAT 8^e GALAT ES .ALAT 1^{er} GALAT EALAT 1^{re} Armée ESAM ../10/80 ../06/81 | AHJ (../07/63) AHF (../../64) CTC (../04/70) CMO (../04/80) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24702 | 25/02/59 | sortie d'usine PMAH 10^e DP 2^e PA 2^e DIM GALAT N°9 8^e GALAT 9^e GALAT | ACE (../05/62) AH. (../10/62) (../01/63) AH. (../02/63) (../07/63) ATJ (15/07/64) |
| | 15/07/64 | accidenté à Aix-les-Milles 1^{er} GALREG ?? | (05/02/76) (09/03/77) AFF |
| | | EALAT 1^{re} Armée | CMO (20/04/84) |
| | | EALAT 1^{re} Armée | CMO (20/06/84) (../11/85) |
| | | EALAT 1^{re} Armée | sans (02/04/86) |
| | | EALAT 1^{re} Armée | CMO (../07/88) |
| | | 12^e GHJ | CUW (30/06/90) |
| | | DETALAT Berlin | BVZ (../12/92) (16/04/93) |
| | 21/04/93 | remis au musée des Alliés à Berlin réformé avec ? heures de vol | |
| 24703 | 27/02/59 | sortie d'usine PA 27^e DIA E-CCFFA E-CCFFA | BQC (19/08/59) (19/06/69) (25/03/73) CWE (../07/77) |
| | ../../81 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24704 | 03/03/59 | sortie d'usine GALAT N°3 6^e GALAT | AQL (29/08/59) (20/07/63) |
| | 20/07/63 | accidenté 9^e GALAT | ATI (29/06/68) |
| | 29/06/68 | <i>Lors d'une mission d'observation au profit du CNEC, l'appareil opère une passe à basse altitude au col de Jau pour larguer un message, puis remonte et vire brutalement à gauche et s'écrase dans une forêt de sapins. Ses deux occupants, le maréchal des logis Gérard Galland, pilote et le sergent-chef Georges Terrien du CNEC sont tués.</i> | |
| | | Montauban | (09/09/68) |
| | 08/11/68 | réformé avec ? heures de vol EALAT/CC-FFA 7^e GALAT | CMM ATI (20/05/73) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |



L-19E n° 24702/ACE du PMAH de la 10^e DP. L'insigne de la 10^e DP figure sur le capot moteur (photo Yves Breteau).



L-19E n° 24702/ATJ du 9^e GALAT (photo X, collection Christian Malcros).



L-19E 24702/BVZ, du Detalat de Berlin, en décembre 1992 à Berlin-Tegel (photo Eric Cartigny, collection Christian Malcros)

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|---|---|
| 24705 | 05/03/59 | sortie d'usine 1^{er} PMAH/RG | |
| | 24/08/61 | 24/08/61 accidenté au 3 ^e échelon AIA Clermont équipement RC NRAN11 Detalat Tchad | ACF KCY (../09/75) |
| | 03/07/75 | accidenté au Tchad EALAT 1^{re} Armée E-EAI | CMO (../../79) CCB (11/05/80) (../07/80) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 E-EAI réformé avec ? heures de vol | CCB (../09/87) |
| 24706 | 09/03/59 | sortie d'usine GALAT N°3 | AQM (14/10/59) |
| | ../08/62 | convoyage de Montauban vers Mulhouse 672 CRALAT | (12/07/66) |
| | 12/08/66 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24707 | 11/03/59 | sortie d'usine PA 27^e DIA 2^e PA 2^e DIM 3^e GHL | (11/12/59) (../05/62) AGT |
| | ../12/83 | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24708 | 13/03/59 | sortie d'usine 1^{er} PMAH/20^e DI | BOE |
| | 18/03/61 | 18/03/61 accidenté dans le secteur de Djelfa, au nord de Laghouat, dans le djebel Mergueb. <i>Lors d'un passage à basse altitude, l'appareil part en vrille, s'écrase et prend feu. Ses deux occupants, le maréchal des logis Etienne Breteille, pilote, et le lieutenant Jack Bonnin, observateur, périssent carbonisés.</i> | |
| | 24/03/61 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24709 | 17/03/59 | sortie d'usine 1^{er} PMAH 20^e DI PMAH 25^e DP 7^e GALAT ?? ES.ALAT 4^e GHL | (27/06/60) BPK (11/03/61) ATH (20/05/73) (15/09/73) BCP (03/11/77) AQJ (11/06/81) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24710 | 19/03/59 | sortie d'usine GALAT N°3 PMAH 14^e DI | (14/05/61) 04/03/62 BMH |
| | 04/03/62 | accidenté à 75% 8^e GALAT CISALAT | AHE BHI (15/07/69) |
| | 15/07/69 | accidenté au 4 ^e échelon lors d'un posé lourd à Essey. ESAM ../10/70 épave | MDK MDK (../08/82) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24711 | 23/03/59 | sortie d'usine 1^{er} GALAT 1^{er} GALAT | (../01/63) AFF (27/01/67) |
| | 27/01/67 | accidenté à l'atterrissage sur le terrain de Chavenay (78), l'appareil décroche et s'écrase au sol. Le pilote, le maréchal des logis Gérard Serin est tué. Son passager, le mécanicien-radio Bernard Giry est gravement blessé. L'appareil est détruit. Versailles | (23/03/67) |
| | 22/06/67 | réformé avec ? heures de vol reconstruit | |
| | ../07/79 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24712 | 25/03/59 | sortie d'usine ERGM Chéragas 5^e GALAT ?? ?? ES.ALAT 1^{er} GALREG 3^e GHL | (17/07/59) AER (05/05/66) ATA CMO (../09/71) (../04/72) (23/08/74) (27/08/74) AGY (20/06/80) |
| | ../../81 | réformé avec ? heures de vol | |



L-19E n° 24712/AGY, du 3^e GHL, le 2 juin 1980 à Saint Malo (photo Alain Gosset).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|--|---|
| 24713 | 27/03/59 | sortie d'usine | |
| | | GALAT N°3 | 19/02/62 AQF |
| | 19/02/62 | <i>S'écrase dans les gorges de La Chiffa, au djebel Mouzaia, causant la mort du maréchal des logis Jean Penet, pilote, et du lieutenant Raymond Perez, observateur.</i> | |
| | 27/02/62 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24714 | 31/03/59 | sortie d'usine | |
| | | PMAH 11° DI | (13/12/60) |
| | 13/12/60 | endommagé par un vent très violent à Bou hamama | |
| | | PMAH 27° DIA | BQF (../../61) (07/02/62) (../03/62) |
| | | ?? | AFG |
| | | 6° GALAT | AOO (14/07/70) |
| | 17/07/70 | accidenté | |
| | ../07/79 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24715 | 02/04/59 | sortie d'usine | |
| | | PA 7° DMR | BJM |
| | | PMAH 11° DI | BWD (27/06/60) |
| | | 1^{er} GALAT | (../01/63) |
| | | 1^{er} GALAT | ABM (03/08/64) |
| | | E-EAA | 18/02/65 20/02/65 |
| | | 40° GALAT | (../../69) |
| | | ES.ALAT | BCR (02/11/77) |
| | | 3° GALREG | AGP (../06/78) |
| | ../../81 | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../03/83 | vendu | |
| 24716 | 06/04/59 | sortie d'usine | |
| | | PMAH 11° DI | (13/12/60) |
| | 13/12/60 | endommagé par un vent très violent à Bou hamama | |
| | | 8° GALAT | (../05/63) (../07/63) |
| | | 8° GALAT | AHE (14/05/67) |
| | | 2° GHL | AMJ (30/05/79) |
| | | 2° GHL | 18/12/80 AMJ (../../80) |
| | ../../81 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24717 | 08/04/59 | sortie d'usine | |
| | | PA 11° DI | 20/02/60 |
| | 20/02/60 | <i>Le L-19E du PA de la 11° DI est abattu par les rebelles à Catinat, dans la région des Beni-Sbihi, près de El-Milia. Les lieutenants Jacques Gaudron, pilote et Yves Renault, observateurs périssent dans l'accident.</i> | |
| | 10/03/60 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24718 | 10/04/59 | sortie d'usine | |
| | | PA 27° DIA | 29/04/60 BQI (26/08/59) |
| | 29/04/60 | <i>Le L-19E, codé QI, du PA de la 27° DIA, est détruit, lors d'une vol au profit de l'opération « Lacustre », dans le secteur de Tizi-Ouzou. Son pilote, le maréchal des logis chef Norbert Aubertin et l'observateur, le lieutenant Roger Robbe périssent carbonisés.</i> | |
| | 13/07/60 | réformé le avec heures | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | | reconstruit | |
| | | ?? | ATF |
| | | stocké | |
| | | (../10/81) Montauban | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24719 | 14/04/59 | sortie d'usine | |
| | | GALAT N°3 | AQE (21/10/59) |
| | | GALAT N°3 | 06/02/60 |
| | 06/02/60 | accidenté | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| 24720 | 16/04/59 | sortie d'usine | |
| | | PA/7° DMR | BJC |
| | | 1^{er} GALAT | (../01/63) |
| | | GALAT N°9 | (10/01/63) |
| | | 1^{er} GALAT | AFF (05/08/64) |
| | | 7° GALREG | ATH (14/09/75) |
| | | E-EAI | CC. (../10/76) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |



L-19E n° 24714/BQF du PMAH de la 27^e DIA (photo Jean-Yves Grillon).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|---|--------------------------------------|
| 24721 | 20/04/59 | sortie d'usine | |
| | | ERGM Cheragas | 13/11/59 |
| | | 1 ^{er} PMAH/2 ^e DIM | 13/11/59 |
| | | 674 CRALAT | 19/11/59 |
| | | 1 ^{er} PMAH/2 ^e DIM | 19/11/59 |
| | | 8 ^e GALAT | BIJ (../11/60) |
| | | | (../05/63) |
| | 29/06/65 | accidenté | |
| | | 5 ^e GALAT | (../08/66) |
| | | 5 ^e GALAT | AER (19/09/66) |
| | 19/09/66 | accidenté au 4 ^e échelon | |
| | | 7 ^e GALAT | ATE (20/05/73) |
| | | 7 ^e GALREG | ATE (14/09/75) |
| | | E-EAI | CC. (../10/76) |
| | ../07/79 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24722 | 22/04/59 | sortie d'usine | |
| | 14/01/62 | accidenté | |
| | | PMAH 27 ^e DIA | BQ. (../03/62) |
| | | PMAH 19 ^e DI | BNC |
| | | PMAH 19 ^e DI | BNC (08/05/62) |
| | | GALDIV 11 | (09/04/64) |
| | | ?? | BPI |
| | | 671 CRALAT | (27/09/73) |
| | 12/10/73 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24723 | 24/04/59 | sortie d'usine | |
| | | GALAT N°3 | AQ? (../../57) |
| | | GALAT N°3 | AQJ (26/02/60) |
| | | 1 ^{er} GALAT | AFE (02/08/64) |
| | 02/08/64 | accidenté au 4 ^e échelon | |
| | | Montauban | (17/12/64) |
| | 06/02/65 | réformé avec ? heures de vol | |
| 24724 | 28/04/59 | sortie d'usine | |
| | | 2 ^e PMAH/RG | 14/06/61 |
| | 14/06/61 | accidenté au 4 ^e échelon | |
| | | E-EAI | BWA |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | CCC (11/05/80) (../07/80) |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |
| 24725 | 30/04/59 | sortie d'usine | |
| | | PMAH 21 ^e DI | BUA (../../60) |
| | | PMAH 21 ^e DI | BUB (20/09/61) |
| | | 1 ^{er} GALAT | (../01/63) |
| | | ES.ALAT | CTN |
| | | 4 ^e GHL | AQK (../../78) |
| | | 4 ^e GALREG | AQK (../05/78) |
| | | EALAT 1 ^{re} Armée | CMM (../09/80) |
| | | ES.ALAT | |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | | Musée de l'ALAT | BUA (26/08/92) |
| 24726 | 04/05/59 | sortie d'usine | |
| | | 1 ^{er} PMAH/2 ^e DIM | (21/11/59) |
| | | 674 CRALAT | 12/12/59 |
| | | 1 ^{er} PMAH/2 ^e DIM | 12/12/59 |
| | | 1 ^{er} GALAT | BIM (18/07/60) (../11/60) (16/03/62) |
| | | E-EAABC | (../01/63) |
| | | 8 ^e GALAT | 23/02/65 |
| | | 25/02/65 | |
| | | 1 ^{er} GALREG | AHE (../../67) |
| | | 1 ^{er} GALREG | AFE (22/09/76) |
| | | 1 ^{er} GALREG | (31/01/77) |
| | | 1 ^{er} GALREG | (05/04/77) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 | |
| | | | BTQ |
| | | GALSTAT | 01/01/82 |
| | | AERM Valence | 04/01/82 |
| | | ERGM Montauban | ../01/82 |
| | | réformé avec ? heures de vol | |
| | ../11/83 | Mis en vente à Montauban | |



L-19E n° 24725/AOK du 4^e GALREG, en mai 1978. (photo X, collection Christian Malcros).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|--|---|---|
| 24727 | 06/05/59 13/02/61 28/12/61 | sortie d'usine PMAH 10° DP (24/02/60) 13/02/61 <i>Percute une dune à Djidjelli et prend feu. Le pilote, le capitaine Jacques Charrier, est sain et sauf mais son observateur, le lieutenant Gilbert Allouis, est gravement blessé.</i> réformé avec ? heures de vol | ACB (24/02/60) |
| 24728 | 08/05/59 | sortie d'usine PA 7° DMR 7° GALAT réformé avec ? heures de vol | BJL (../../61) ATG (17/07/72) |
| 24729 | 12/05/59 ../12/83 ../11/83 | sortie d'usine PA 25° DP PMAH 25° DP GALAT N°9 8° GALAT 3° GALAT 3° GALREG ES.ALAT 01/06/82 AERM Dax ../06/82 ERGM Montauban Montauban réformé avec ? heures de vol Mis en vente à Montauban | BPH (04/10/60) BPH (17/02/61) AGN AH. (12/09/62) (../01/63) AH. (../02/63) (../03/63) (entre 69 et 72) (../06/75) (../12/76) MBF (../11/83) |
| 24730 | 14/05/59 04/03/62 20/12/62 | sortie d'usine PMAH 14° DI (11/06/61) 04/03/62 <i>accidenté au 4° échelon</i> GALAT N°9 réformé avec ? heures de vol | BMH AH. (../10/62) |
| 24731 | 18/05/59 20/10/65 | sortie d'usine PMAH 21° DI GALAT N°9 8° GALAT 9° GALAT <i>accidenté à Aix-les-Mille</i> 1^{er} GALAT ?? 3° GALREG 3° GALREG 3° GHL stocké réformé avec ? heures de vol | BUC (20/09/61) AH. (20/09/62) (../01/63) AH. (../04/63) (../07/63) ATK (../11/64) (../04/70) AGZ (../06/75) (../12/76) AGT (../06/78) AGT (../08/78) (17/07/80) (../10/81) Montauban |
| 24732 | 20/05/59 25/06/63 ../12/83 ../11/83 | sortie d'usine <i>accidenté</i> GALDIV 11 40° GALAT 3° GHL 3° GHL 01/01/82 DSALAT Les Mureaux../01/82 AERM Valence EALAT.EAI réformé avec ? heures de vol Mis en vente à Montauban | BPJ (09/04/64) (../01/66) (../../69) AGP (20/09/81) CCF (../11/83) |
| 24733 | 22/05/59 25/06/63 30/07/63 | sortie d'usine 2° PA 2° DIM (23/05/60) 23/07/60 674 CRALAT 23/07/60 09/08/60 2° PA 2° DIM 22/12/61 674 CRALAT 22/12/61 2° PA 2° DIM (12/03/62) GALAT N°9 GALAT N°9 ?? Versailles 25/06/63 <i>accidenté</i> réformé avec ? heures de vol ESAM instruction au sol | CEA CEA VP 800 heures CEA AH. (10/09/62) AH. (../10/62) AOX |



*Djidjelli en 1961, L-19E n° 24730/BMH du PMAH de la 14^e DI. A noter, l'insigne de la division à l'arrière de la portière
(photo Jean-Claude Maillot).*



L-19E n° 24732/BPJ, du Galdiv 11, à Pau en janvier 1966 (photo Jacques Guillem).



Cessna L-19E n° 24733/AHC du GALAT N°9 de Valence, crashé en 1962 sur le terrain de Sollières près du col du Mont-Cenis (photo Jean-Pierre Ulrich).

| N° | DATES | AFFECTATIONS | IMMATRICULATIONS |
|-------|----------|---|--|
| 24734 | 26/05/59 | sortie d'usine GALAT N°3 PA 11° DI 2° PA 2° DIM 3° GALAT 3° GHL | AQB (13/06/60) BWA (../05/62) (entre 69 et 72) AGT (17/07/80) |
| | ../10/80 | remplacement du TRAP8 par un TRAP30 3° GHL EALAT 1^{re} Armée 01/03/82 DA 2° GSALAT ../03/82 ERGM Montauban réformé avec ? heures de vol | AGT (../11/82) |
| 24735 | 28/05/59 | sortie d'usine PA 25° DP PMAH 25° DP | BPI (03/12/60) BPI (09/02/61) |
| | 13/08/65 | <i>accidenté</i> 3° GALAT | AGP (08/07/68) |
| | 08/07/68 | <i>accidenté à Coëtquidan.</i> 3° GALAT | AGP (19/05/71) |
| | 19/05/71 | <i>accidenté lors d'un atterrissage dur à Rennes Saint-Jacques, l'appareil termine dans un fossé et est entièrement détruit.</i> Bruz | (08/11/71) |
| | 24/06/71 | réformé avec ? heures de vol | |

Galerie photos L-19



L-19E codé ASC du 1^{er} PARR à Collo en 1961 (photo Francis Le Corvec).



L-19E codé BIR, du 2^e PA de la 2^e DIM, à Bir el Ater. (photo Yves Quiniou).



Au premier plan, L19 CED et CEF du 2^e PA de la 2^e DIM, au parking à Souk-Ahras (photo Pierre Z'Miro).



L-19 BWD et BWB du 2^e PMAH/RG, en octobre 1961, dans la région de Bou-Hamama dans les Aurès (photo Jean Reymond).



L-19E, codés BOB et BOC, du PA de la 20^e DI, à Bordj du Caïd, en 1959 (photo René Hervé via Jean Wilfart).



L-19E, codé BUE, du PMAH de la 21^e DI, en septembre 1959. L'insigne de la division est porté sur la dérive fixe (photo Bernard Gilotte).



L-19E du PMAH de la 7^e DLB en 1960, en atelier à Tébessa (photo Michel Poisson).



L-19E, codé BPK, du PMAH de la 25^e DP (photo Alain Duvernoy, via Alain Crosnier).



L-19E, codé AFA, du 1^{er} GALAT aux Mureaux (photo Jean-François Boyard).



L-19E codés AMN et AMK à Lille-Lesquin. du 2^e GALREG (photo Alain Schaudler).



GALAT N°5 de Tarbes, le 14 juillet 1966. L-19E, codé AER, avec, à son bord, Tikoutoff et Campourcy (photo Jean Aubier).



L-19E, codé AHC, du 5^e GALAT, en 1969 à Corbas. (photo X, via Jean-François Bouvier).



Cessna L-19E survolant les installations du 8^e GALAT, à Valence en 1964 (photo Jean-Michel Savon, via Francis Bergèse).



L-19E, codé CUC, de l'escadrille avions du Galdiv 1, le 17 février 1967 (photo Serge Rousseau).



Cessna L-19E codé AVG, du Galdiv 9, en août 1963, à Scaer (photo Jean-Claude Guillermin).



Survol de l'aéroport de Berlin-Tegel par les L-19E du Detalat de Berlin (photo Xavier-Michel Conoir).