

Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALAT (VOLUME 17)

Piper L-18C

en service dans l'ALAT



Piper L-18C, de l'EA.ALAT, à Sidi-bel-Abbès, en 1960 (photo Yves Breteau).



Publication gratuite – vente interdite
Reproduction autorisée

Amis Internautes,

Ce dossier est le dix-septième 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 (L-18C compris), mais aussi des insignes de l'ALAT pour compléter ma collection, contactez moi !

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

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

Bien cordialement.

Christian MALCROS

christianmalcros@yahoo.fr et www.alat.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
15 Cessna L-19E suite
17 Piper L-18C
19 Vertol H-21C
21 Reims-Cessna F-406 Caravan II

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
14/15 Cessna L-19E
16 SO-1221 Djinn
18 Alouette II
20 Sud Aviation SA-3160 Alouette III

01 Cessna L-19A
03 Piper L-4A

02 Morane-Saulnier Criquet

Pour commander un ancien n°, envoyez-moi votre adresse e-mail avec la mention du fascicule recherché à : christianmalcros@yahoo.fr

Bibliographie

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

"Piper Cub l'avion passion" par André Bréand, Aux éditions Volez ! 150 pages, juin 2017. Tout sur les différentes versions du Piper Cub. Avec l'historique, les caractéristiques, des plans trois vues et de nombreuses photos.

Piper L-18C



Piper L-18C, dont le n° 18-1636/51-15636 au premier plan, en 1957, à leur sortie de l'AIA de Blida (photo Jean Delmas).

Avion école et de liaison monoplane à ailes hautes haubannées. Fuselage et ailes entoilées. Biplace en tandem avec double commande mais avec seulement un tableau de bord en place avant. Le L-18 est très voisin du Piper L-21B, dont il a la même cellule mais avec une motorisation moins puissante (Continental de 90 cv au lieu d'un Lycoming de 135 ou 150 cv).

Cet appareil dote les écoles et les GAOA et les GALAT ainsi que les pelotons en Algérie pour les petites liaisons et les accompagnements de convois.

352 exemplaires ont été commandés au titre du PAM (13 796 EMA 4 MS). Livrés en 5 tranches :

Première tranche de 9 appareils : 18-1013 (serial 51-15316) à 18-1021 (serial 51-15324) ;

Deuxième tranche de 15 appareils : 18-1330 (serial 51-15330) à 18-1344 (serial 51-15344) ;

Troisième tranche de 218 appareils : 18-1354 (serial 51-15354) à 18-1571 (serial 51-15571) ;

Quatrième tranche de 78 appareils : 18-1576 (serial 51-15576) à 18-1653 (serial 51-15653) ;

Cinquième tranche de 32 appareils : 18-2077 (serial 52-2477) à 18-2108 (serial 52-2508).

12 sont équipés en remorqueur de manche à air.

Ces avions n'ont pas de démarreur, ni aucun feux de position et phare puisqu'il n'y avait pas de système de génération électrique. Par ailleurs, il n'y avait qu'un seul réservoir (dans l'aile gauche). Par la suite, un deuxième réservoir a été rajouté dans l'aile droite (le bulletin technique n°59, d'avril 1956, en définit le montage).

De nombreux problèmes d'entretien ont été notés en début de service. Ainsi, au 14 février 1956 :

32 appareils sont en instance de réparation à l'AIA de Blida;

33 appareils sont en instance de révision des 600 heures à la 671^e CRALOA;

8 appareils sont en instance de révision des 600 heures à l'ERGM (Air) de Clermont-Ferrand.

Soit 73 appareils indisponibles sur un total d'environ 300.

Il est à noter que les premiers avions, issus du MDAP, ont été livrés en jaune, couleur classique des avions école américains. Livrés en 1952 par bateau, au port de Bordeaux (comme beaucoup d'autres aéronefs), ils sont transférés par la route vers Lannemezan, centre mobilisateur rattaché à Montauban. Les avions y sont stockés en caisses avant

leur livraison aux unités ou à l'AIA de Blida, en Algérie, où ils seront remontés. 200 seront restitués aux autorités américaines dans le cadre des rétrocessions de matériel d'origine PAM entre le 5 novembre 1966 et le 8 mai 1970, en excédent des besoins après récupération de l'équipement radio:

- 60 le 5 novembre 1966 par l'ERM de Valence;
- 11 le 22 novembre 1967 par l'ERGM de Bruz;
- 20 le 20 décembre 1967 par MAM de Valence;
- 19 le 7 mai 1968 par l'ERGM de Bruz;
- 14 le 25 juin 1968 par MAM de Valence;
- 15 le 9 janvier 1969 par l'ERGM de Montauban;
- 24 le 30 janvier 1969 par l'ERGM de Bruz;
- 09 le 21 mars 1969 par MAM de Valence;
- 06 le 1er décembre 1969 par l'ERGM de Bruz;
- 09 le 29 décembre 1969 par l'ERGM de Montauban;
- 13 le 8 mai 1970 par l'ERGM de Montauban.

PARC ALAT - SITUATION AU 1^{er} JANVIER DE CHAQUE ANNEE

1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
292	276	268	256	246	243	235	237	223	212	146	111	78	15
1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992						
2	2	2	2	1	1	1	0						



Piper L-18C, codé AJX, de l'ES.ALOA, à Finthen, en Allemagne (photo Jacques Zanghi).



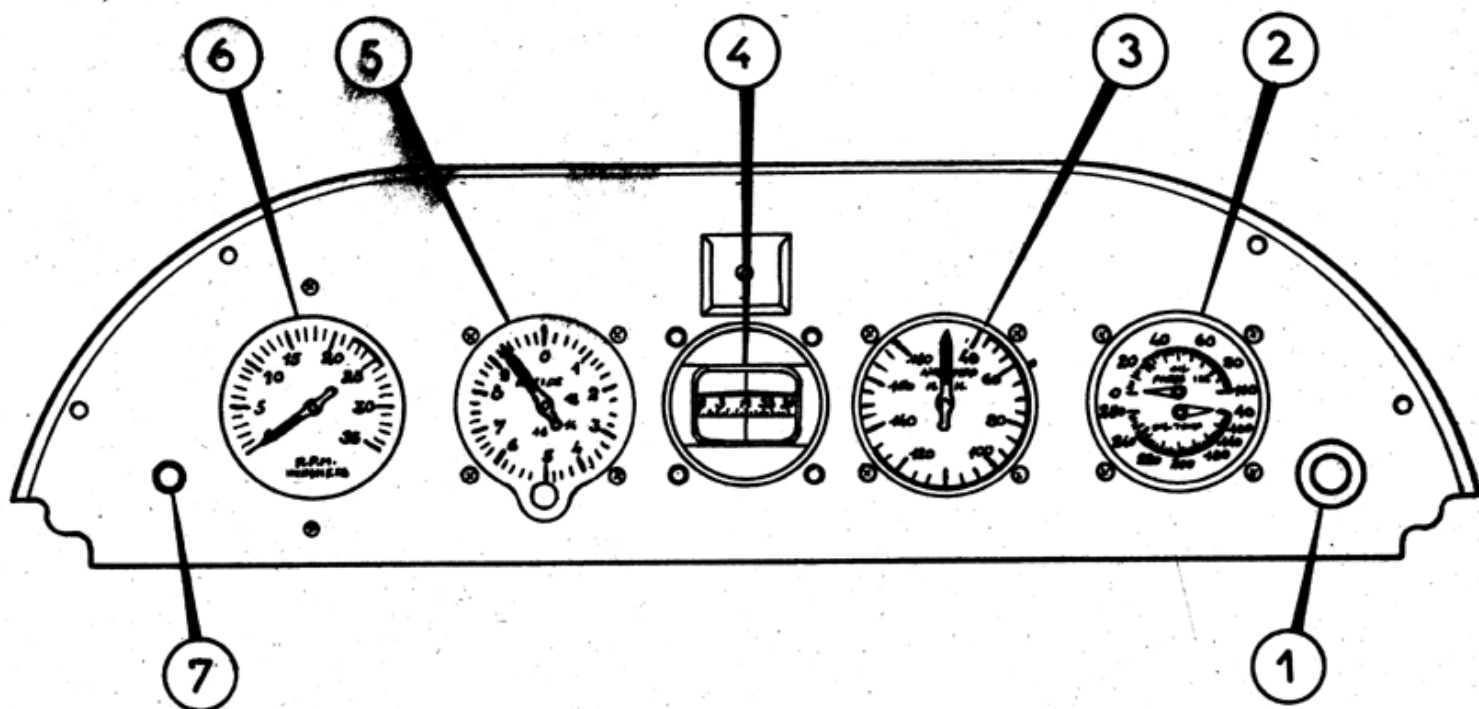
Le brigadier-chef Jean-Claude Renard sur le parking des L-18C, à Finthen en 1957 (photo Jean-Claude Renard).

Caractéristiques

dimensions:	longueur hors tout: 6,83 mètres. hauteur: 2,04 mètres. envergure: 10,76 mètres. surface de la voilure ; 16,47 m ² .
poids:	à vide: 375 kilos. en charge: 680 kilos. charge utile: 318 kilos.
équipage:	1 pilote et 1 observateur.
armement:	non.
longueur piste atterrissage:	300 mètres à 0 mètre d'altitude. 400 mètres à 500 mètres d'altitude. 500 mètres à 1000 mètres d'altitude. (distance exprimée avec une large marge de sécurité.)
radio:	Voir pages plus loin.
performances:	vitesse de croisière: 161 km/h. vitesse maximum: 180 km/h. plafond pratique: 4 800 mètres. rayon d'action en croisière: 580 km. autonomie: 3 heures.
missions:	observation. guidage de la chasse. accompagnement des troupes et convois. liaisons. photos obliques.
carburants:	essence: V 80. lubrifiant: 80/100. consommation: 19 litres/heure. capacité réservoirs: litres.
moteur:	1 Continental C90 à pistons de 90 ch à 2 475 t/m.



Tableau de bord du Piper L-18C, codé NJA , en mai 1959 (photo Pierre Bertrand).



- ① Pompe à injection
- ② Manomètre de température et pression d'huile
- ③ Tachymètre
- ④ Compas avec niveau
- ⑤ Anémomètre
- ⑥ Altimètre
- ⑦ Correcteur altimétrique

Equipements et modifications

Les L-18C ont été livrés :

- sans feux de position, ni phare ;
- sans démarreur et sans radio donc sans réseau électrique de bord (entre février et décembre 1956, l'AIA de Clermont a prévu l'équipement en radios VHF/HF. Le CN 18-1522 a servi de proto) ;
- avec un tableau de bord simple comprenant ; altimètre, badin, compas, bille, compte-tour et indicateur double pression - température d'huile (à partir de février 1957, au cours du passage en R.G., remplacement des instruments d'origine US par des français) ;
- avec un seul réservoir de carburant placé dans l'aile gauche (par le BT N°59 d'avril 1956, l'installation d'un réservoir identique dans l'aile droite a été prévue et appliquée à l'ensemble de la flotte).

Les avions ont été équipés d'un rideau pare-soleil de toit, déroulable de l'avant vers l'arrière.

Au moins 16 aéronefs ont été équipés d'une cheminée permettant le déroulement d'une manche à air utilisée pour l'entraînement au tir Sol/Air. L'adaptation a été réalisée par les ateliers de Montauban à partir de 1961.

101 avions ont été équipés d'une génératrice de courant adaptée à l'utilisation de radios plus modernes.

Cet équipement a nécessité la modification du capot moteur.

La modification a été réalisée par l'AIA annexe de Vichy entre 1963 et 1965.



ES.ALOA, Finthen, en Allemagne, Piper, peint en jaune, portant le n°1 dans un cercle. (photo Lucien Baucheron).

Installations radio du L-18C

PREMIERE INSTALLATION

Au départ, les aéronefs n'ont pas été équipés de moyens radio pour les liaisons VHF/HF.

La tablette arrière était équipée d'une trousse de premier secours (au fond, coté gauche) et d'un extincteur de bord (fixé à plat sur un support spécifique dans le sens du vol, juste dans le dos de l'observateur).

Puis, seul un pose radio militaire, genre SCR300, a été installé sur la tablette derrière la place observateur.

L'extincteur a été déplacé et fixé verticalement sur le montant arrière, côté gauche, de la vitre observateur.

DEUXIEME INSTALLATION

Entre février et décembre 1956, définie par l'AIA de Clermont-Ferrand.

A partir de décembre 1956, l'équipement radio mixte VHF/HF a été installé sur les avions. Le CN 18-1522 a servi de proto.

BOITIERS ET POSTES :

- pour les liaisons air/sol en HF, fonctionnant sur pile et installé sur la tablette derrière la place observateur :

- un poste radio SCR300 ou SCR609 ou SCR610 ou un poste radio ANPRC10.

La pile (BA40 pour le SCR609 et BA279U pour le PRC10) posée sur le côté du poste radio.

- pour les liaisons spécifiques aéronautique en VHF, fonctionnant sur pile et installé sous le tableau de bord, dans l'axe de l'avion:

- un poste radio ANTRC7.

La pile BA70 posée derrière celle nécessaire au poste radio HF.

- pour la sélection des différents moyens et pour le téléphone de bord ;

deux boîtiers de commutation BC366L à l'emplanture de l'aile gauche,

de part et d'autre du jaugeur de carburant, fixés horizontalement au-dessus des deux places.

- l'alternat pilote monté sur la poignée du manche et celui de la place observateur disponible sur la console gauche juste après la manette des gaz.

AERIENS :

- pour le poste radio militaire,

une antenne fouet MS116-117-118 à trois brins traversant le toit vitré, en arrière sur la partie gauche

et dont l'embase est fixée sur le support du poste radio SCR

- pour la VHF,

une antenne sabre STERA10088 traversant le toit vitré proche de l'emplanture de l'aile gauche,

à hauteur de la place avant.

TROISIEME INSTALLATION

Entre avril 1960 et décembre 1961.

En décembre 1961, un document émis par l'AIA de Clermont-Ferrand rappelle les détails de cette installation qui est à appliquer aux avions L18 qui ne l'on pas encore reçu.

BOITIERS ET POSTES :

- pour les liaisons air/sol en HF, fonctionnant sur pile et installé sur la tablette derrière la place observateur :
 - un poste radio ANPRC10
 - ou
 - un poste radio SCR609.Les piles (BA40 pour le SCR609 et BA279U pour le PRC10) posées sur le côté du poste radio.
 - un inverseur ANPRC10/SCR609 sur la tablette devant le poste installé.

- pour les liaisons spécifiques aéronautique en VHF, fonctionnant sur pile et installé sous le tableau de bord dans l'axe de l'avion:
 - un poste radio ANTRC7.La pile BA70 posée derrière celles nécessaires aux postes radio HF.

- pour la sélection des différents moyens et pour le téléphone de bord ;
 - deux boîtiers de commutation BC366L à l'emplanture de l'aile gauche, de part et d'autre du jaugeur de carburant, au-dessus des deux places.
 - l'alternat pilote monté sur la poignée du manche.
 - l'alternat place observateur disponible sur la console gauche juste après la manette des gaz.

AERIENS :

- pour le PRC10 ou SCR609,
une antenne fouet traversant le toit vitré, en arrière au milieu et dont l'embase est fixée sur les tubes de la cellule.

- pour la VHF,
une antenne sabre STERA10088 traversant le toit vitré proche de l'emplanture de l'aile gauche,
à hauteur de la place observateur.

QUATRIEME INSTALLATION

Entre juin 1964 et octobre 1965, environ 101 avions sont passés à l'AIA annexe de Vichy afin de changer le poste radio VHF.

Cela a constitué la version 4.

BOITIERS ET POSTES :

- pour les liaisons air/sol en HF, pas de modification.

- pour les liaisons spécifique aéronautique en VHF :
 - un poste radio TRAP26 à la place de l'ANTRC7.

AERIENS :

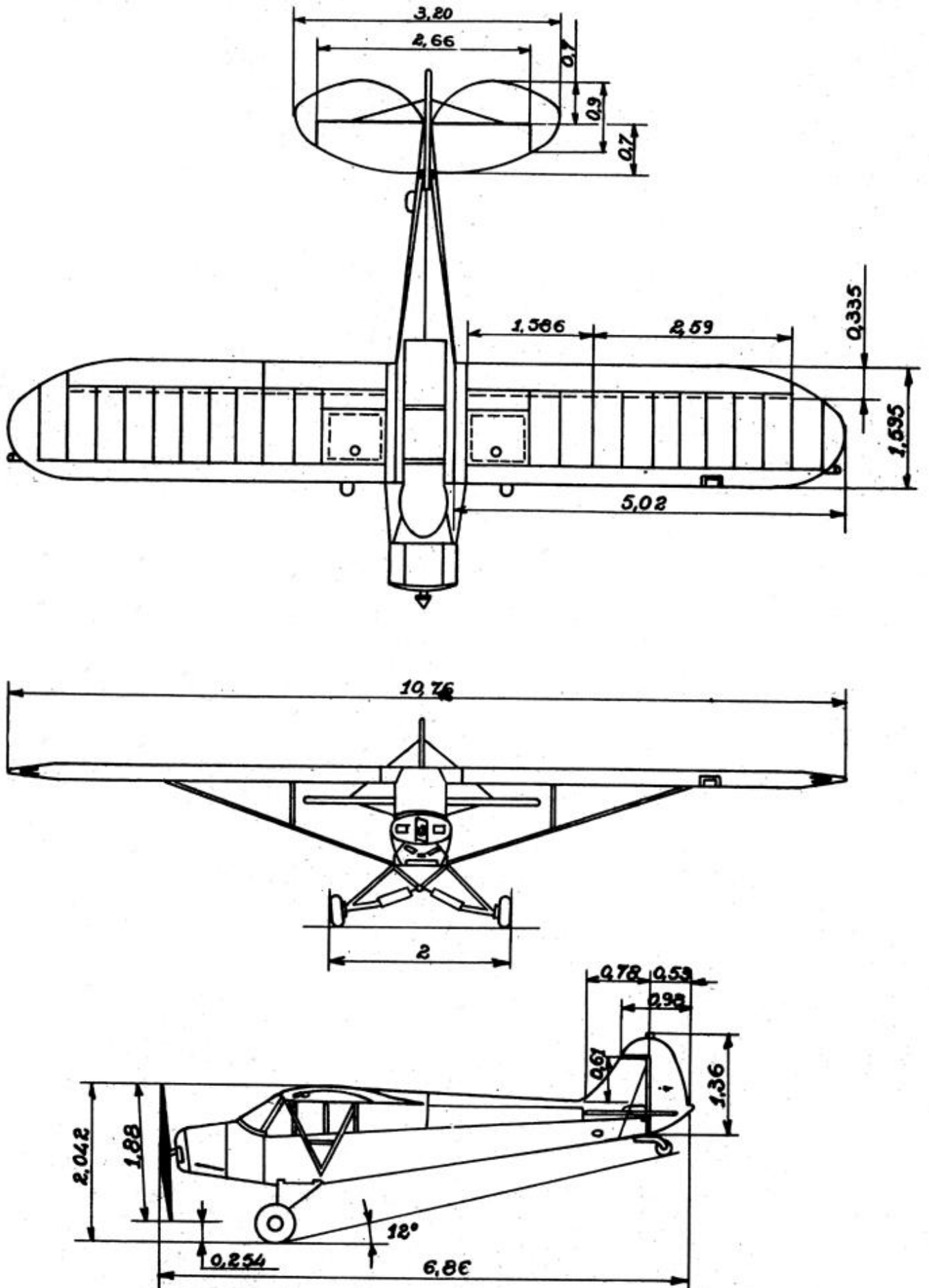
Pas de changement.

NB :

Pour assurer l'alimentation électrique, une génératrice de courant a été montée entre les cylindres sur le dessus du bloc moteur.

Cet équipement a entraîné la modification du capot.

Plan trois vues



Peintures et marquages des Piper L-18C

par Marc Bonas

jaune canari 1^{re} EPOQUE



Piper L-18C du PA de la 5^e DB à Nédroma en 1956 (photo André Bagard).

Cocardes de grand format, sans bord jaune aux six emplacements réglementaires.

Les deux cocardes d'extrados n'ont pas été uniformément portées par l'ensemble de la flotte.

Gouvernail de direction tricolore.

Pas d'inscription « L18C » sur la dérive.

Absence des lettres de l'immatriculation.

Pour les avions utilisés à Mayence ;

la présence d'un numéro ou bien d'une lettre d'ordre sur la dérive fixe (généralement, caractères noirs dans un rond blanc) est notée.

Pas d'insigne d'arme sur la dérive.

Insigne de formation présent sur le devant de la cabine de pilotage, sur la dérive ou rien du tout.

Enjoliveurs de roues de couleur jaune.

Hélice en métal nu avec le bout des pales d'hélice en jaune.

Il est à noter que ces avions, issus du MDAP, ont été livrés en jaune, couleur classique des avions école US.

jaune canari 2^e EPOQUE – 1^{re} PARTIE



L-18C du PA de la 13^e DI (photo Bernard Gaudelas).

Ensemble de la décoration identique.

Les cocardes, au moins sur le fuselage, ont un diamètre réduit.

Il y a des avions avec et d'autres sans les cocardes d'extrados.

Sur certains avions, malgré la présence de ces cocardes d'extrados, il a été noté la présence de deux bandes d'identification blanches (cas relevés sur des aéronefs appartenant aux PA 5^e DB et 20^e DI).

Apparition des codes en noir 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, en avant de la cocarde, sont séparées ou pas par un point). Ce qui prouve que les photos remontent à une période antérieure à la création de l'ALAT (1954).

Numéro de série en noir au le sommet de la dérive fixe. Dans certains cas, ce numéro a été reporté sur le gouvernail de direction et a été vu en noir ou blanc.

Insigne de formation éventuellement présent sur le devant de la cabine de pilotage.

Enjoliveurs de roues de couleur jaune.

Hélice en métal nu avec extrémités de couleur jaune. Sur certains avions, hélice partiellement peinte en noir (cas relevé sur des aéronefs appartenant au PA 5^e DB).

Quelques photographies permettent de confirmer qu'à cette époque, des aéronefs ont été vert armée.



L-18C du PA de la 5^e DB (photo X, collection Christian Malcros).

jaune canari 2^e EPOQUE – 2^e PARTIE – 1^{er} CAS

Cas particulier relevé à l'ES.ALAT de Dax, avec des avions portant le code à deux lettres en noir en arrière de la cocarde de fuselage et en avant, une lettre individuelle.

Cas particulier 1 :

Avion portant le code à deux lettres en noir en arrière de la cocarde de fuselage et en avant, une lettre individuelle.

jaune canari 2^e EPOQUE – 2^e PARTIE – 2^e CAS

Cas particulier relevé au GAOA N°5 de Tunis, avec des avions ayant le code à deux lettres en noir ou blanc d'un côté de la cocarde de fuselage et de l'autre, les trois derniers chiffres du C/N.



Gafsa, février 1955, GAOA N°5. Le Piper L-18C n° 18590/SR (photo Guy Granet).

Cas particulier 2 :

avions portant le code à deux lettres d'un côté de la cocarde de fuselage et de l'autre, les trois derniers chiffres du C/N. Suivant la peinture de base de la cellule, la couleur des lettres et chiffres est différente.

Avion jaune = marquages noirs. Avion vert = marquages blancs.

jaune canari 2^e EPOQUE – 2^e PARTIE – 3^e CAS

Cas particulier relevé au PA 5^e DB de Mostaganem,

les bandes d'extrados sont au nombre de trois et sont blanches ou noires.

Cas particulier 3 :

Photo qui montre deux avions de la même unité (PA 5^e DB) avec trois bandes d'extrados mais sur un avion, elles sont blanches sur l'autre, elles sont noires.

Noter également : la présence des cocardes d'extrados sur un seul des avions; un porte le code à deux lettres issu de l'immatriculation F-SDUC (avant mars 1957); l'autre le code à trois lettres selon le nouveau système d'immatriculation F-MAUA (après 1957). La dernière lettre de l'immatriculation est reportée en noir sur l'extrados. Cette lettre est également présente après la cocarde de fuselage, en grand format à la manière des L21 de l'unité.



Piper L-18C du GALAT N° 3 (photo X, collection Christian Malcros).

jaune canari 3^e EPOQUE

Ensemble de la décoration identique.

En 1957, apparition des nouveaux codes en noir sur le fuselage. Emplacement et taille variables.

Ces codes à trois lettres sont issus de la série F-Mxxx spécifique à l'ALAT et permettent de connaître la formation d'appartenance.

La présence de ces trois lettres a entraîné le décalage vers l'arrière de la position de la cocarde.

Sur l'extrados de chaque aile, trois bandes d'identification d'abord blanches puis noires

avec un intervalle et une position variables; ce qui supprime définitivement la présence de cocardes.

Insigne de formation pouvant être porté sur la dérive fixe.



L-18C de l'ES.ALAT à Dax en 1959.(photo Jacques Buffet).

AFN et METROPOLE la version camouflée période 19xx



L-18C n° 18-1533/AFG, du GALAT n°7, à Buc en 1961.(photo Jacques Guillem).

A partir de la base vert armée classique, application du bariolage marron sur les côtés et le dessus du fuselage, sur les jambes de train, sur l'extrados des ailes et de la profondeur.

Différents schémas de camouflage ont été relevés.

Suivant le cas, toujours les trois bandes d'identification blanches sur l'extrados de chaque aile.

La présence de la dernière lettre du code entre la dernière bande blanche et le saumon d'aile mais aussi sous le fuselage au niveau de la cabine de pilotage n'est pas avérée.

Enjoliveurs de roues de couleur verte.

Gouvernail de direction toujours tricolore.

Cocardes de grand format avec bord jaune avec un emplacement différent sur le fuselage en fonction du code à trois lettres.

Les codes à trois lettres toujours en blanc sur le fuselage, soit en groupe de trois lettres en avant de la cocarde, soit le groupe scindé en deux parties une lettre seule d'un côté de la cocarde et deux lettres de l'autre.

Le numéro de série toujours en blanc au sommet de la dérive fixe.

Suivant le cas, sur la dérive fixe l'insigne d'arme en blanc ou bien l'insigne de la formation.

L'insigne de formation a également été porté sur le coté droit entre le capot moteur et la porte.

Ce type de décoration est avéré sur des aéronefs vus en AFN et en métropole

AFN et METROPOLE les avions en aéro-clubs



Blida, décollage en piste 07 du Piper L-18C, codé 10-B-1, pour réservistes ALAT et CAPM 14 (photo Alain Crosnier).

Cas particulier de codes portés par des L-18.

Vers 1954 et au moins jusqu'en 1956, afin de permettre l'entraînement des réservistes du coin, des avions ont été prêtés à des aéro-clubs.

Pour cela, les avions ont été codés avec un ensemble de chiffres et lettres :

- 2 chiffres pour marquer la région militaire où étaient basés les avions ;
- 1 lettre marquant la ville dont l'aérodrome local (et l'aéro-club) disposait d'avions militaires ;
- 1 chiffre pour le numéro d'ordre de l'avion dans la flotte mise en place dans l'aéro-club.

Exemples :

10.A.1

PIPER L18 de la 10^e région militaire (Algérie), aéro-club d'Alger, numéro de l'avion 1.

06.S.1

PIPER L18 de la 6^e région militaire (Est), aéro-club de Strasbourg, numéro de l'avion 1.

Les avions qui étaient mis à disposition étaient issus des formations de l'ALAT

et ont donc conservé la couleur de base du moment. jaune canari ou bien vert armée, avec ou sans cocardes, avec ou sans gouvernail de direction tricolore, avec possibilité d'avoir les trois bandes blanches sur l'extrados.

Il est à noter qu'une bande blanche ceinturant la cocarde a été peinte sur le fuselage.



Buc, Piper du GALAT N° 7, au parking. (photo Stéphane Agopian). La photo montre un L-18C dont une bande blanche ceinture le fuselage mais dont le code ne correspond pas à un avion « réserviste ».

4^e EPOQUE le vert armée



Piper L-18C n° 18-2084/ATA, du GALAT N° 9 (photo X, collection Christian Malcros).

Ensemble de la décoration en vert armée.

Gouvernail de direction tricolore.

Cocardes de grand format avec bord jaune.

Sur l'extrados de chaque aile, toujours trois bandes d'identification mais blanches avec un intervalle et une position variables. Dans certains cas, seulement deux bandes. ce qui supprime définitivement la présence de cocardes.

Les codes à trois lettres sont maintenant en blanc sur le fuselage, toujours en groupe de trois lettres en avant de la cocarde mais ils ont pu être portés à des emplacements différents et avoir également un caractère différent.

Par contre, la dernière lettre du code est reportée en blanc entre la dernière bande blanche et le saumon d'aile, ou bien entre le réservoir et la première bande mais également sous le fuselage au niveau de la cabine de pilotage.

Le numéro de série inscrit en blanc au sommet de la dérive fixe.

Apparition sur la dérive fixe de l'insigne d'arme en blanc ; bien que certaines machines aient conservé l'insigne de la formation à cet endroit.

L'insigne de formation a également été porté

sur le côté droit entre le capot moteur et la porte.

Enjoliveurs de roues de couleur verte.

Hélice de couleur noire avec extrémités de couleur jaune.

5^e EPOQUE le vert armée



Bir-Rabalou en 1959, L-18C du GALAT N° 3 (photo Jean-Pierre Roussel).

Ensemble de la décoration identique.

Les cocardes de fuselage ont disparu ; ceci a été voulu car sur un aéronef lent et sombre, une cocarde tricolore représentait une excellente cible pour les Fells.

Les codes à trois lettres toujours sur le fuselage mais ils ont pu avoir un emplacement différent.

Cas particuliers



Devant le Piper 1423/ASU du GAOA N° 5, Simon et Boussetat. (photo X, via Michel Salmon).

Noter la présence des quatre derniers chiffres du numéro de série reportés sur le plastron moteur, côté droit.
Ce cas particulier a été relevé sur les aéronefs du GAOA N°5 ; cela ne semble pas avoir été généralisé à l'ensemble de la flotte.



L-18C du PA de la 29^e DI à Aïn-Témouchent, en 1956 (photo Claude Marigot).

Vers 1956, quelques « nose art » inspirés de la bande dessinée Tintin, ont été vus sur les avions du PA de la 29^e DI.



Piper L-18C, à Sidi-bel-Abbès, en mars 1962, école CPAP (photo Francis Fontaine).



PA 13^e DI, Sidi-bel-Abbès, 1956, déchargement d'une caisse contenant un L-18 (photo Michel Dupont)



Les mécanos font le plein de carburant pour un Piper L-18C du GAOA N°3 à Laghouat en décembre 1957. L'appareil porte une peinture jaune, caractéristique des avions école américains (photo Marcel Vervoort).

A Orléansville avec le PA de la 9^e DI

Souvenirs et anecdotes de Pierre Bernier



L'auteur aux commandes d'un Piper en août 1958.

1- En opération dans l'Ouarsenis

Flody m'a déclaré "bon pour les opérations". On pourrait se demander comment il a pu prendre cette décision puisque je n'ai fait qu'un seul vol avec lui et qu'en outre cela n'a pas été très brillant. En fait, je crois qu'il doit interroger les observateurs. Cela lui permet d'apprécier le niveau de confiance qu'ils me font. N'oublions pas qu'à chaque vol, ils me confient leur vie. C'est sans doute la synthèse de ces diverses opinions qui lui a fait prendre sa décision.

Cette première opération a lieu à l'est de l'Ouarsenis. De nouveau, cette expérience va se dérouler dans une région montagneuse.

Il faut environ une demi-heure de vol pour atteindre le secteur où nous devons arriver à 9 heures. Je pars avec Bébé Rose et cela me rassure un peu parce qu'il est des plus expérimentés et comme beaucoup de personnes m'ont parlé de ces "opérations" en disant toutes sortes de choses, j'avoue que j'ai un peu d'appréhension.

En arrivant sur la zone, je peux voir qu'il y a quatre T6 en protection de l'équipage que nous venons relever. C'est celui de Nounours et Bernard. Ils tournent dans ce secteur depuis plus de trois heures. Je me place derrière eux et je les suis pour faire le "tour du propriétaire". Pendant toute cette visite Bébé Rose dialogue avec Bernard dans le but d'instruire sa carte d'état major avec les informations qu'il reçoit de l'autre observateur. On peut entendre : En "Lima Yankee 40", tu as des "Amarantes"; en "Lima Xray 35" tu as des "Popeyes" et ainsi de suite. On l'a compris, à la radio tout est codé et on ne dit pas, nos parachutistes sont à tel endroit.

En principe, les ennemis qui certainement entendent nos conversations, ne sont donc pas en mesure d'instruire leur carte. La visite se termine presque toujours par la localisation réelle ou estimée des fellaghas. Pour cela Nounours me demande de le suivre et ensemble nous faisons un passage. Il me conseille de passer plein pot et de dégager en même temps que lui, parce qu'une heure plutôt il s'est fait "allumer" par des tirs provenant de cet endroit.

A la fin de ce tour il nous dit :

— Bon on rentre à la maison, salut et à vous de jouer !

— Salut, à bientôt !

C'est ainsi que mon observateur a désormais sur les genoux, un véritable plan de bataille. Il connaît la position des différentes troupes qui sont sur le terrain et avec une planchette en bois toute simple, sur laquelle est posée une carte bien renseignée, Bébé Rose prend maintenant un des rôles les plus importants de l'opération. Il est à lui seul, un PC volant.

Nous commençons par dire bonjour à nos anges gardiens, puis Bébé Rose contacte les troupes au sol. A ce sujet, précisons que la réponse provient d'un poste radio à haute fréquence qu'un malheureux soldat porte sur ses épaules. Ce splendide appareil à lampes du type "SCR 300" est très lourd, puisqu'il accuse quelque chose comme 30 kilogrammes sur la bascule. Si l'on ajoute que pour parfaire son équipement ce pauvre soldat doit en plus trimbaler son fusil, sa gourde et tous les autres équipements des militaires en campagne. On comprend pourquoi je le plains.

Bref, Bébé Rose prend contact avec les différents acteurs avant que débute notre quête. Je me méfie de la zone où j'ai suivi Nounours et je la survole sans trop m'y attarder. Je commence à présent à voler tout autour d'une façon concentrique. Bébé Rose observe principalement vers l'arrière de l'avion pour voir s'il n'y a pas de mouvement au

sol après notre passage. Pour ma part je scrute bien devant moi, je suis très tendu et prêt à dégager immédiatement en cas de besoin. Par moments, mon équipier pose la main sur mon épaule du côté où il lui semble avoir vu quelque chose bouger. A l'instant même je vire de bord pour repasser au-dessus du point suspecté. Ces contacts font partie d'un code et c'est selon la pression exercée par la main que l'observateur traduit l'urgence du changement de cap souhaité. Souvent, tout excité d'avoir trouvé quelque chose, certains observateurs vont jusqu'à tirer très fort sur l'épaule du pilote. Ce geste implique déjà à l'avion l'amorce d'un virage sur l'aile du côté désiré et cela se traduit souvent par une sorte de renversement. Ce genre de manoeuvre a toutefois pour avantage de repositionner presque immédiatement l'avion au-dessus du point à observer et il n'y a donc pas de perte de temps en longs bavardages explicatifs.



Un T-6 en mission d'appui dans l'Ouarsenis (photo Daniel Hartmann).

Voilà donc ce qu'est une "PRO-OPS" ou Protection d'Opération, me dis-je. Ce sont des heures de vol à tourner en rond au ras de la cime des arbres pour chercher et si possible trouver des fellaghas.

Je continue à scruter devant moi en me méfiant bien entendu de la zone dite "à surveiller", mais rien, il n'y a strictement rien dans le secteur. Soudain, apercevant sans doute quelque chose Bébé Rose me tire sur l'épaule droite, j'effectue aussitôt un virage de 180 degrés de ce côté et je ne vois rien devant moi. Mon équipier qui a en permanence continué de fixer l'endroit me dit :

— Il y a bien des felouzes dans le coin On balise au milieu du bosquet qui est en forme de triangle.

— OK, on y va, dis-je.

Le balisage consiste à larguer un pot fumigène rouge. On utilise ensuite sa fumée comme repère pour guider les avions de chasse qui vont faire du "strafing". Oui, on emploie le mot strafing, parce qu'on ne dit plus marmiter. Pour en revenir à notre fumigène, il se largue de la même façon qu'un sac de courrier, mais à la différence qu'il faut se présenter à grande vitesse, car c'est notre deuxième passage au-dessus de l'objectif et c'est en général à ce moment précis qu'on se fait allumer. On ne doit donc pas s'éterniser au-dessus des tireurs éventuels.

Le balisage terminé, les avions de chasse commencent aussitôt leur ronde de mitraillage en passant chacun leur tour en piqué. Ils décrivent de grands cercles pour se replacer en position de tir. Quant à moi je décris de plus petits cercles en tournant du côté opposé. Le but est de pouvoir me trouver juste derrière chaque chasseur au moment de l'impact du "strafing". C'est ce qui nous permet de corriger leur tir avec des messages brefs qui sont du style : "plus à gauche 10 mètres" ou "plus court 20 mètres". J'apprendrai un jour avec Lafère que lorsqu'il s'agit de bombes, il vaut mieux passer un peu plus loin, parce qu'une fois nous avons été un peu "secoué" par le souffle à l'explosion.

A la fin de ce ballet aérien, chacun reprend sa place qui de protection, qui d'observation pour aller vérifier le résultat. Ensuite ce sont les troupes au sol qui commencent leur progression vers ce petit bois en forme de triangle. Il est par conséquent indispensable d'assurer leur sécurité et de découvrir les fellaghas qui pourraient encore s'y trouver.

Mais cela fait déjà plus de trois heures que nous sommes en l'air et c'est maintenant à notre tour de devenir les guides de notre relève en les invitant à faire le tour du propriétaire, avant de mettre le cap sur la base.



La base d'Orléansville (photo Daniel Hartmann).

Je ne sais pas comment on se pose sur les autres bases aériennes d'Algérie, mais à Orléansville on se présente à l'entrée de piste pour faire le "brake". Ce mode d'atterrissage utilisé par les avions de chasse de la RAF pendant la dernière guerre mondiale, avait pour but de montrer le train d'atterrissage à la tour de contrôle. Elle pouvait ainsi vérifier s'il était correctement sorti. La manœuvre consiste donc à se présenter dans l'axe de la piste à l'altitude de 300 pieds. On annonce alors au contrôleur qu'on se trouve à 30 secondes de l'entrée de la piste. Puis dès qu'on est à la verticale de celle-ci, il suffit de couper les gaz pour entamer un virage de 360 degrés en glissade en annonçant au contrôleur qu'on se trouve en dernier virage, train et volets sortis pour qu'il puisse vérifier. Après vérification, il autorise l'avion à se poser en lui disant par exemple : "à vous pour l'atterrissage, rappelez piste claire", autrement dit quand celui-ci aura dégagé la piste. Cette procédure a le grand avantage d'être très rapide et d'écourter le vol des pilotes qui souvent rentrent fatigués de leur mission. C'est pour cela que nous l'avons tous adoptée sur cette base.

Comme cela m'arrive en retour de mission c'est assez tard que je vais déjeuner au mess, mais il n'y a jamais eu de problème, on est toujours très bien reçu. Il faut d'ailleurs reconnaître que nous sommes assez bien dorlotés par tout le personnel de la base et j'en profite pour les en remercier.

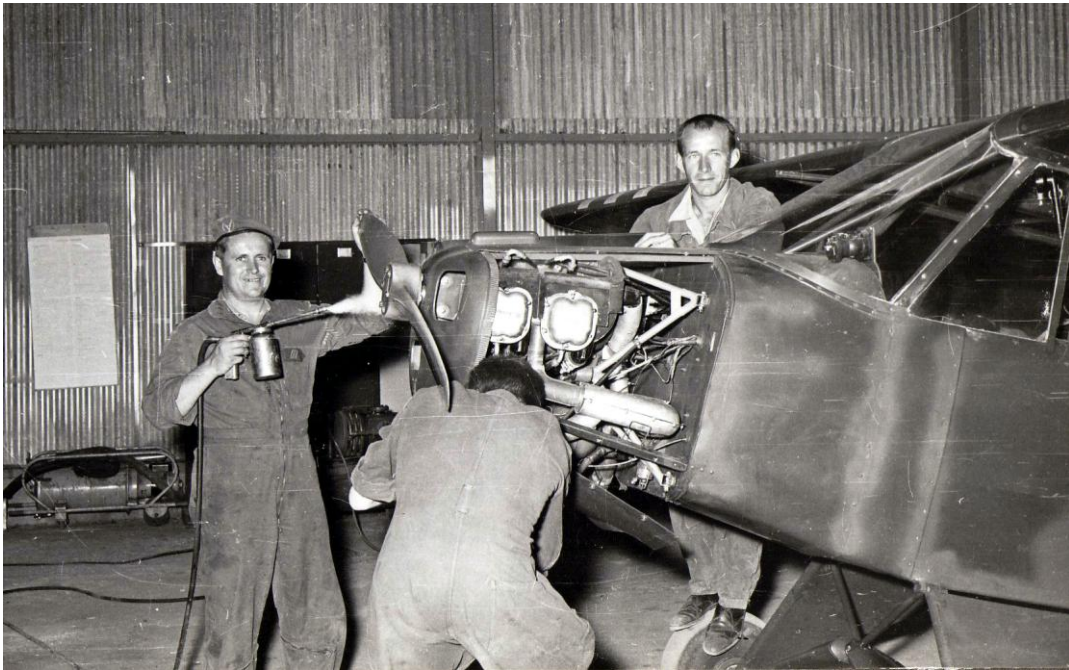
Après le déjeuner je vais rendre visite aux hommes de la tour de contrôle. Il y a deux titulaires. L'un est né en Guadeloupe et son principal souci, c'est la bonne humeur. C'est un homme de corpulence athlétique avec une légère ressemblance avec Harry Bellafonte. Il a du chanteur le goût du rythme et il orchestre ainsi les atterrissages des avions. Lorsque nous contactons la tour de contrôle, nous savons dès les premiers mots de la réponse si c'est lui qui est en poste, car nous sommes accueillis par une voix particulière et ensuite par des mots qui détendent un peu quand nous rentrons d'une mission de combat. Pardon, il ne faut pas dire "combat" parce qu'à l'époque ce mot n'était pas approprié puisqu'il n'y avait pas de guerre en Algérie. En effet, tous les soldats qui avaient été envoyés là-bas étaient partis pour faire ce qu'on leur avait dit être de la "pacification". Les soldats ne s'y trompaient d'ailleurs pas puisqu'ils disaient en parlant de cette idée purement politique qu'il ne fallait "pas s'y fier" !

Mais revenons à nos opérateurs de la tour de contrôle, car nous en connaissons un et nous allons connaître l'autre qui est beaucoup plus âgé. Il a l'expérience d'un homme qui approche de la retraite. Il a connu des avions comme les Bloch 152 et Dewoitine 520 qui étaient d'excellents avions de chasse français d'avant la guerre 39-45; époque où les galonnés des états majors ne croyaient pas aux chars et encore moins à l'utilité de l'aviation et de la maîtrise du ciel. Ils ne croyaient que dans la cavalerie ! C'est pour cela qu'on aurait entendu dire que bon nombre de "Dewoitine" serait resté en caisses au début de la guerre.

J'aime écouter ces anciens qui détiennent tous une part de la vérité et en plus, ils ont toujours des anecdotes à raconter. Alors en cette époque où la télévision n'en est qu'à ses premiers balbutiements, on écoute encore les conteurs avec qui on passe de mémorables veillées.

Continuant à jouer les touristes, je vais rendre visite au jeune qui est responsable de la station de radiogoniométrie. C'est un jeune appelé qui est tout seul dans son local isolé situé en bout de piste. Il me parle de la monotonie de ses journées. Il me dit que c'est essentiellement dû au désœuvrement. J'avais déjà eu l'occasion de le contacter plusieurs fois pour m'entraîner à la navigation goniométrique. Il me dit que cela lui faisait plaisir quand je l'appelais, parce que pour lui aussi c'était un entraînement intéressant. Sans vouloir donner un cours de navigation aérienne de l'époque, on dira que la station a deux fonctions distinctes. La première est celle d'une balise qui émet des "bip...bip...bip" en

langage morse, sur une fréquence donnée et tous azimuts. L'avion qui veut savoir dans quelle direction se trouve Orléansville par rapport à sa position, règle son poste M.F. sur cette fréquence. Il suffit ensuite que le pilote fasse tourner avec une petite manivelle l'antenne de réception en forme de O que l'on appelle antenne cadre et à un moment, il n'entendra plus le "bip...bip...bip". C'est ce que l'on appelle l'extinction. Il lui suffit alors de lire sur le cercle gradué en degré, attendant à la manivelle pour connaître l'angle que fait la route de son avion avec celle qui mène à la station. On peut s'amuser à faire cet exercice avec un simple poste radio, en le tournant pour se rendre compte que la réception est moins bonne à une certaine orientation. Bref, mais cela n'occupe pas notre jeune appelé qui s'ennuie dans sa station de radiogoniométrie. La deuxième fonction est donc celle qui lui donne de l'occupation. Elle consiste à inverser les rôles, c'est à dire que c'est l'avion qui devient émetteur et la station qui sur la même fréquence, cherche l'avion. A ce sujet, nous avons presque tous vu des films de la dernière guerre où l'on voit des véhicules de la Gestapo équipés d'une antenne circulaire chercher à localiser des résistants qui émettent des messages radio en langage morse. Et bien, c'est ce que fait notre jeune homme, pour me retrouver dans le ciel. Seulement je n'envoie pas de message, je parle et je peux même décliner des vers, pendant qu'au sol il cherche l'extinction de ma voix. Dès qu'il l'obtient, il regarde sur quelle ligne de cap je me trouve et il me le dit pour que je calcule ma route. Donc pour l'occuper autant que pour m'entraîner, nous dialoguons souvent, ce qui me permet de m'initier au vol sans visibilité en simulant des percées de nuage lorsque je rentre de mission.



Les mécanos dans leurs oeuvres (photo François d'Arnaudy).

Cette station n'est pas très loin du hangar de nos mécaniciens et en passant devant, le chef me dit :

— Ce soir couscous !

J'ai toutefois le temps d'aller en ville avec celui qui m'a si gentiment prêté un électrophone, parce que je viens d'avoir ma première paye. Oh, pardon ! Je dois dire solde. Elle est assez correcte puisque c'est celle d'un maréchal des logis qui a dépassé la durée légale du service militaire. J'ajoute qu'elle est majorée d'une prime de "maintien de l'ordre" et de la "solde à l'air". Bref, j'ai des sous et nous allons en ville pour que j'achète un électrophone. Une fois rendus, nous entrons dans un magasin où mon mécanicien est déjà client. La boutique n'a rien à envier à ses sœurs parisiennes, on y trouve plusieurs marques à des prix très raisonnables. Quant au rayon des disques, il est très bien approvisionné et je vous l'ai déjà dit, j'aime le jazz, alors je crois que je vais devenir un fidèle client de ce magasin. Les achats sous le bras nous faisons quelques pas dans cette rue principale bordée d'arbres. Puis on s'en serait douté, nous allons dans ce lieu agréable où l'on offre la kémie avec l'anisette. L'ambiance y est fort sympathique et les seules joutes qui s'y déroulent sont les boutades que peuvent se lancer des soldats d'armes différentes. Mais l'heure du couscous nous dit qu'il faut rentrer à la base.

Le chef mécanicien pied-noir a parfaitement orchestré la préparation de cette cuisine bien de chez lui. Il ne manque rien pas même les brochettes et les merguez, ainsi que suffisamment de bouteilles de vin rosé Sidi Brahim de l'époque, c'est à dire gouleyant à souhait. Je profite du repas pour leur demander s'ils savent ce que veut dire "Convoyage Bel Ab" qui est inscrit sur le tableau des vols en face de mon nom. Cela est pourtant simple et j'aurais dû comprendre que demain matin je vais convoier un avion au bout du rouleau jusqu'à Sidi Bel Abbès, et je reviendrai avec un autre presque neuf. En fait je dois me rendre au "grand garage". Il faut donc que je me couche de bonne heure afin d'être en vol à 7 heures du matin.



2 – Une mission de liaison

Ce matin je dois effectuer ce que nous appelons militairement une "mission de liaison", autrement dit je dois faire le taxi ! Je n'en ai pas parlé jusqu'à présent car généralement, ces missions sont sans intérêt ! Sauf ...

Le tableau des vols indique décollage 9h30 et retour 17h00. Ces éléments sont précis et j'en prends bonne note. Je dois emmener le Commandant Copeau dans un coin perdu entre l'Ouarsenis et Tiaret. Il s'agit d'une région de hauts plateaux.

L'avion est fin prêt. Je n'attends plus que mon passager qui est ponctuel car il vient juste de descendre de voiture. Il parle actuellement à son chauffeur pour probablement lui confirmer le rendez-vous qu'il a prévu pour son retour. Il répond ensuite au salut de son subordonné avant de se diriger vers les avions.

— Fichtre ! me souffle le mécanicien en apercevant ce "m'as-tu-vu".

— Qu'est-ce que c'est que ça !

C'est la seule réponse que je peux faire à la vue de cet officier en tenue toute blanche portant gants blancs et cravache à la main. Il se tient tellement raide qu'avec son képi, il dépasse tout le monde d'une tête.

Ne souhaitant pas me trouver dans la situation d'avoir à saluer ce personnage, je mets vite mon casque et je m'installe aux commandes de l'appareil. Lorsqu'il arrive, souffrant sans doute d'un manque de quelque chose et ne voulant pas être en reste, il me donne quand même un ordre :

— Allons-y !

Le problème que rencontre peut-être pour la première fois ce Commandant est qu'il se trouve en présence d'un militaire un peu trop décontracté. Celui-ci ne montre pas la subordination qu'il exige habituellement des hommes qui sont sous ses ordres.

Maintenant que je suis prêt, j'observe discrètement mon passager pendant que le mécanicien l'aide à passer les bretelles de son harnais. Pendant ce temps je contacte la tour de contrôle et je commence à dialoguer pour obtenir les consignes.

Voulant aller au devant des éventuels souhaits de mon passager qui a montré quelques signes d'intérêts pour ce que SON pilote a pu dire, le mécanicien lui branche une paire d'écouteurs qu'il accroche à portée de main. Je le vois alors enlever son képi qu'il pose sur ses genoux afin d'ajuster les écouteurs sur ses oreilles. Puis il tente de remettre son couvre-chef, mais il n'a pas, on s'en doute, la taille requise pour englober la tête et les écouteurs. Il le repose donc sur ses genoux et contre toute attente il replace les écouteurs au crochet avant de se recoiffer. A ma grande surprise, il reprend les écouteurs qu'il place par-dessus son képi; mais décidément dans l'aviation on ne fait rien pour le port de l'uniforme réglementaire, car de cette façon ce n'est également pas possible. Alors il décide de rendre ce matériel au mécanicien. Je remarque que pendant toutes ces manipulations, à aucun moment le Commandant ne s'est dessaisi de ses gants blancs, ni de sa cravache ! On aura beaucoup de mal à le croire et pourtant cette histoire vous est fidèlement racontée.

On vole déjà depuis près d'une heure, on a passé l'Ouarsenis et les postes isolés qui l'environnent. Je pense à tous ces gars qui doivent me regarder passer sans que je puisse leur larguer un petit sac de courrier. De toute façon ce n'est certainement pas avec un passager comme j'ai aujourd'hui que je me serais risqué au moindre largage. Cela eût été trop dangereux et je suis donc passé à environ mille mètres au-dessus d'eux pour ne pas leur laisser de regrets.

J'approche maintenant des hauts plateaux où se trouve le point de rendez-vous. J'établis le contact radio et bientôt je fais un passage sur cette piste en terre rouge. Elle est très longue et cela est préférable pour les décollages par forte

chaleur à cette altitude. Elle paraît en bon état et je me présente pour l'atterrissage, l'avion descend lentement et le contact avec le sol se fait en douceur. Je roule sur la piste puis je me dirige jusqu'à l'endroit où se trouve le véhicule des hommes qui vont garder mon avion une partie de la journée.

Arrivé à leur proximité, j'arrête le moteur, puis j'ouvre la portière et je saute à terre.

— Voulez-vous bien m'aider à enlever ce bazar, m'ordonne le Commandant qui n'arrive pas à se libérer de son harnais.

— Voilà, regardez il suffit de tourner la boucle comme ceci.

— Bon, ça va ! dit-il avant d'ajouter :

— Je vous retrouve ici à 17h00

— Mon Commandant ma mission précise 17h00 à Orléansville où j'ai sans doute d'autres missions qui m'attendent et il faut compter une heure pour y aller. Alors je dois décoller d'ici à 16h00 au plus tard !

— Bon on verra !

Et sans se soucier de SON pilote, il monte dans un command car qui démarre aussitôt. Il m'abandonne sur place avec une poignée de soldats et leur véhicule blindé. Cela s'est fait très vite, tandis que je vérifiais mon appareil et c'est tout penaud que je demande aux soldats :

— Et moi, qu'est-ce que je fais maintenant ?

— On ne sait pas. Nous sommes seulement chargés de garder l'avion, c'est tout.

— Vous ne savez pas si un véhicule doit venir me chercher ?

— Non, on ne sait pas, mais si vous voulez on va demander par radio.

La radio "ne passe pas" et ces soldats ne savent pas grand-chose, si ce n'est qu'ils vont être relevés dans une heure. Ils sont arrivés sur le site bien avant mon atterrissage, car ils avaient reçu l'ordre de passer la piste à la poêle à frire pour s'assurer qu'elle n'était pas minée.

Sur le coup de midi la relève attendue arrive, mais c'est seulement pour les soldats qui vont pouvoir rejoindre leur campement et aller déjeuner. A nouveau je demande si quelque chose a été prévu à mon égard et j'apprends qu'aucun véhicule ne doit venir me chercher et qu'aucun déjeuner, ni même de boisson, n'ont été prévus pour moi. Par contre, on me dit et cela me rassure pour lui, que le Commandant est venu pour participer à un méchoui organisé par le pacha du coin.

Je me félicite alors d'avoir toujours un Thermos avec une boisson fraîche dans mon avion.

Durant l'après-midi j'ai tout le temps de voir cette piste en terre rouge située sur un haut-plateau au milieu de nulle part. Tout est plat à des kilomètres à la ronde, il n'y a pas le plus petit arbre, ni même un bâtiment pour nous abriter du soleil. La chaleur est telle, que les soldats m'ont rejoint sous une aile de l'avion qui nous donne un peu d'ombre.

Nous trouvons tous que le temps est très long et quand ma montre indique 16h00, je leur dis :

— C'est l'heure, je pars !

— Mais le Commandant ?

— Il n'avait qu'à être à l'heure. Ma mission est de rentrer à Orléansville à 17h00, alors je dois partir maintenant !

— Mais le Commandant, répètent-ils.

— Tant pis pour lui, vous lui direz simplement que je suis parti à l'heure prévue !

Je prends place aux commandes, puis je démarre le moteur. Aussitôt l'hélice envoie un panache de poussière rouge qui s'élève à l'arrière de l'avion. Je fais un signe au revoir aux soldats et je commence à rouler en direction de l'entrée de piste. Dès que je l'atteins, je mets mon avion dans l'axe, puis je mets plein gaz.

J'ai déjà pris de la vitesse quand j'aperçois deux véhicules dont un se dirige à vive allure vers la piste dans le but de m'interdire de décoller. Je peste contre ces farfelus qui ne se rendent pas compte du danger qu'ils me font courir. Je coupe les gaz et j'appuie très fort sur les freins pour arrêter mon avion sans le faire capoter. Lorsque j'y parviens, je vois le Commandant qui descend de voiture et je l'entends dire :

— Que faisiez-vous ?

— Je retournais à ma base.

— Mais je l'ai bien vu et sur quel ordre, je vous prie ?

— Sur le mien ! Mon ordre de mission me demande d'être à Orléansville à 17h00 et comme je suis le commandant de bord de cet avion, j'ai décidé qu'il était l'heure de décoller !

— Bon ! On réglera cela plus tard, en attendant mettez "ÇA" dans le coffre !

Il faut à présent que je précise que "ÇA" n'est autre qu'un mouton vivant !

— Mon avion n'a pas de coffre où je peux mettre "ÇA" !

— Il faut pourtant vous débrouiller car c'est le pacha qui a tenu à m'accompagner qui me l'a offert. Je ne peux donc pas partir sans son mouton. Par conséquent il est hors de question que je le laisse sur place !

— Alors il n'y a qu'une seule solution, c'est que vous le preniez sur vos genoux.



Un Piper L-18C du peloton d'Orléansville (photo François d'Arnaudy).

Le Commandant Copeau a donc une décision cornélienne à prendre. Elle oscille entre contrarier le pacha ou prendre le risque de salir sa belle tenue blanche. On s'en doute, c'est la seconde solution qu'il choisit, sinon l'histoire ne mériterait pas d'être racontée.

Je veille au harnachement de mon passager et ensuite les soldats lui posent une vieille veste de treillis sur les genoux pour protéger la belle tenue blanche du suint que pourrait y laisser l'ovine à qui ils ont ligoté les pattes. L'embarquement de l'animal n'est pas affaire facile, mais je pense qu'il laissera un souvenir comique aux soldats qui y assistent.

Je n'ai pas de temps à perdre et cette opération terminée, je fais un salut aux soldats avant de démarrer le moteur. Compte tenu du chargement, de l'altitude et de la température de l'air, il faut beaucoup plus de longueur de piste que de coutume pour qu'enfin mon appareil consente à décoller.

Je vole depuis environ une demi-heure. J'aperçois l'Ouarsenis et son sommet à 1985 mètres et comme à l'aller, le Commandant n'a pas dit mot. Ce manque de conversation de sa part ne me dérange pas, bien au contraire, car je ne souhaite pas l'entendre me dire qu'il a bien déjeuné et qu'il a bu frais à l'ombre des palmiers. Il ne s'est même pas trouvé embarrassé quand je lui ai dit que le repas de SON pilote n'avait pas été prévu dans SON organisation. C'est ce sans gêne plus que l'absence de repas qui m'irrite. D'ailleurs depuis quelques minutes l'heure des repréailles a sonné; j'ai commencé la mayonnaise, dont voici la recette :

- Vous choisissez une montagne qui sera votre alibi et dans mon cas c'est l'Ouarsenis.
- Vous donnez un ou deux coups de manche et de palonnier pour simuler une perturbation indépendante de votre volonté.
- Ensuite vous décrivez des cercles irréguliers avec le manche à balai, jusqu'à obtention d'un résultat.

Dans le cas qui nous intéresse c'est le mouton qui régurgite une partie de ce qu'il a dans la panse. Il n'y a eu aucun bruit, mais j'en suis averti par l'odeur et j'ai même le culot d'incriminer la montagne qui rend ce vol si difficile.

On peut se faire une idée de l'état de ce qui à l'origine était une belle tenue blanche car la protection posée par les soldats s'est avérée insuffisante. Le bel uniforme est maculé d'horribles tâches verdâtres et le Commandant n'est pas content et il me le fait savoir. D'abord, SON pilote voulait partir sans l'attendre, puis il a refusé de mettre le mouton dans le coffre et enfin il n'a pas évité les "trous d'air". Voilà trois bonnes raisons pour faire un rapport. C'est la menace qu'il me lance en guise de salutations de départ.

— Vous allez avoir affaire à moi. Considérez que vous êtes aux arrêts de rigueur !

Bien qu'ayant rigolé, les mécaniciens rouspètent parce qu'il faut nettoyer l'avion. On ne sera pas étonné si j'ajoute que le récit de cette aventure ne demanda que peu de temps pour faire le tour de la base.

Mais l'histoire n'est pas complètement terminée, car dès le lendemain, le hasard va entraver les souhaits du Commandant en ce qui concerne mes arrêts de rigueur.

Il se trouve qu'en me promenant en ville je rencontre Delmas, le chef des parachutistes. Il a bien évidemment lui aussi, entendu parlé de mon aventure dont il me demande des précisions. Ensuite, ne voulant pas attendre son véhicule, il me demande s'il peut rentrer avec moi à la base. Bien entendu, j'accepte. Il ajoute que je lui rendrais service si nous passions chez le général Gracieux afin d'y prendre quelque chose.

— C'est sur notre route, me précise-t-il.

En arrivant il me présente à son grand patron qui est lui aussi parachutiste. Mais cet homme est également le chef

d'état major de toute la région; autrement dit, c'est mon grand patron à moi aussi.

— Je connaissais votre nom, me dit-il.

Puis il ajoute :

— Demain vous allez avoir du boulot !

— Je ne crois pas que je vais pouvoir voler, mon général car je risque d'être aux arrêts !

— Expliquez-vous !

Et je lui raconte brièvement l'histoire du Commandant Copeau en oubliant, bien involontairement je crois, la recette de la mayonnaise.

— Bon on verra cela, dit-il en accompagnant ses paroles d'un signe de main qui en dit long sur son opinion.

— Il m'a dit qu'il faisait un rapport.

— Il nous casse les pieds votre Commandant ! Demain vous volez, compris ?

— Compris, mon général !

Puis on l'entend maugréer: "On n'a déjà pas assez de pilotes, ce n'est pas pour qu'ils fassent le taxi à balader des touristes, ni pour les voir rester au sol pendant que mes paras crapahutent sans protection !"

— A tout à l'heure, au pot ! dit-il.

Je venais d'avoir une rencontre, organisée par Delmas le chef para qui avait ses entrées chez le général Gracieux. Il n'y a rien d'étonnant à cela, parce que c'est lui qui l'a tout récemment décoré de la légion d'honneur ; c'était à l'occasion du 14 Juillet 1958. Son intervention à mon sujet, était sans doute, sa façon de me remercier du largage de café au petit matin.

Le soir même a lieu le pot de départ du capitaine responsable du PC "Monceau" et cela se passe à la salle PN.

Le breuvage qui a été préparé pour cette occasion est une sorte de "pousse rapière", où il y a du champagne, du cognac et je ne sais plus quoi, mais c'est bon ! Et parce que je suis le plus jeune, on m'assigne au service avec les ustensiles habituels. Je fais plusieurs fois le tour et quand je présente au moins pour la quatrième fois mon pot de chambre au général Gracieux, celui-ci élève le ton en prenant ses interlocuteurs à témoin :

— J'ai comme l'impression que ce jeune veut nous faire boire plus que de raison! Donnez-moi vos ustensiles et allez vous chercher un verre ! m'ordonne-t-il.

A mon retour, il ajoute :

— Tenez buvez déjà un verre, car vous avez beaucoup de retard !

Ensuite un copain vient aimablement relever le général de cette tâche subalterne afin de continuer le service à sa place.

Le pot de départ de l'officier du PC "Monceau", achève ainsi l'histoire du Commandant dont l'anagramme est Copeau.

Texte de Pierre Bernier
extrait de "L'Algérie, ce pays riche"
avec l'aimable autorisation de l'auteur
mise en forme Christian Malcros



Piper L-18C première tranche

NUMEROS		ALAT	AFFECTATIONS		IMMATRICULATIONS
constructeur	S/N	date de réception			
18-1013	51-15316	../10/51		réformé avec heures	
18-1014	51-15317	../10/51		réformé avec heures	
18-1015	51-15318	../10/51			
		07/10/63	ES.ALAT		(../03/63)
		18/03/65	ES.ALAT		
		20/10/66	détérioré par la tempête		
		21/03/69	MAM Valence	22/09/69	(30/01/69)
			réformé avec heures		
18-1016	51-15319	../10/51			
		10/12/58	ES.ALAT	10/12/58	
			accidenté au 4 ^e échelon		
			ES.ALAT		(../12/58)
			ES.ALAT		ALA (../05/60)
		20/04/62	GALAT N°1		
		14/02/63	Bruz		
		12/07/63	ES.ALAT		BIT
		26/06/67	ERGM Bruz	20/05/68	(10/11/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		22/11/67	réformé avec heures		
18-1017	51-15320	../10/51			
			GAOA N°1		(14/03/57)
			CIS.ALAT		
			Montauban		
			CIS.ALAT		
		25/07/62	Bruz		
		20/10/64	ES.ALAT	08/10/66	
		07/10/66	MAM Valence	25/01/68	(04/06/68)
		25/06/68	réformé avec heures		
18-1018	51-15321	../10/51			
		05/12/52	CPOA	(05/12/52)	
			accidenté à Essey-les-Nancy		
			PA/27^e DIA		HN (../03/57)
			réformé avec heures		
18-1019	51-15322	../10/51			
		05/03/56	GAOA N°4		PC
			accidenté à Berkane au Maroc		
			PA/27^e DIA		HN (../03/57)
			PA/27^e DIA		QA (10/06/57)
			réformé avec heures		
18-1020	51-15323	../10/51			
			réformé avec heures		
18-1021	51-15324	../10/51			
			Algérie		
			PA/7^e DMR		(../06/56)
		21/06/56	accidenté		
			PA/27^e DIA		HO (../03/57)
			PA/27^e DIA		QB (08/06/57)
			GAOA N°3		(25/08/57)
		25/08/57	Appartenant au détachement de Batna, l'appareil se crashe.		
			L'aspirant Chinalet le maréchal des logis Portier sont évacués sur l'hôpital de Batna.		
			réformé avec heures		

Piper L-18C deuxième tranche

NUMEROS		ALAT	AFFECTATIONS	IMMATRICULATIONS
constructeur	S/N	date de réception		
18-1330	51-15330	../11/51	réformé avec heures	
18-1331	51-15331	../11/51	GALAT N°2 Montauban ES.ALAT Versailles	AII (../05/60)
		01/02/62	ES.ALAT	
		15/06/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
		20/10/66	MAM Valence	(05/12/67)
		01/12/67	retiré SMA	
		20/12/67	réformé avec heures	
18-1332	51-15332	../11/51	GAOA N°2 PMAH 4^e DIM	JN ATO
		01/06/59	accidenté à Tébessa. réformé avec heures	
18-1333	51-15333	../11/51	ES.ALAT	30/08/58 (07/03/57)
		30/08/58	accidenté, détruit à 60%	
		08/12/58	GALAT N°7 (../01/59)(../12/59)	
	181333731		Versailles	
	530.000.000		Montauban	
		18/02/64	Bruz	
		30/08/65	ES.ALAT	27/08/65
		05/11/66	ERM Valence	(20/06/66)
			réformé avec heures	
18-1334	51-15334	../11/51	CIS.ALAT	BHM
			réformé avec heures	
18-1335	51-15335	../11/51	GAOA N°1 GAOA N°1 ES.ALAT (07/11/61)	(14/12/54) (05/04/57) BHH (04/10/57) AIQ
			réformé avec heures	
18-1336	51-15336	../11/51	ES.ALAT ES.ALAT	BCF (../03/60) BCF
		16/05/60	accidenté au 3 ^e échelon	
		../04/68	ERGM Bruz	(27/01/69)
		30/01/69	réformé avec heures	
18-1337	51-15337	../11/51	ES.ALAT	22/06/60 AIG
		22/06/60	accidenté	
		../07/68	ES.ALAT	AIG (../06/60) (../11/62)
		30/01/69	ERGM Bruz	(27/01/69)
			réformé avec heures	
18-1338	51-15338	../11/51	GAOA N°4	(15/03/55)
		15/03/55	accidenté sur la BA 707 de Marrakech	
			PA 29^e DI	(13/05/56) CP
			ES.ALAT	(07/08/58)
			ES.ALAT	10/04/60 BCI
		10/04/60	accidenté au 4 ^e échelon. A la suite d'un arrêt moteur en vol, le pilote se pose sur un champ, mais l'avion passe sur le dos. Pas de blessé.	
			réformé avec heures	



Piper L-18C c/n 18-1332, serial 51-15332/JN, du 2^e GAOA de Baden, en Allemagne (photo Pierre Poudou)



Repos à l'ombre, au PA de la 29^e DI, Aïn-Témouchent, en 1956, L-18C n° 15338/CP (photo Claude Marigot).

18-1339	51-15339	../11/51	PA/5^e DB (../06/56) (../05/58)	
		../07/62	1^{er} PMAH 13^e DI (10/12/61) (12/12/61)	
		07/09/59	retour d'Algérie	
		24/01/63	ES.ALAT 07/09/59	
		20/10/64	accidenté au 3 ^e échelon	
		23/08/65	Bruz	
		17/10/66	E-EAT 23/08/65	
		21/06/68	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
			Bruz	
			ES.ALAT 26/06/67	
			ERGM Bruz (10/11/67)	
			réformé avec heures	
18-1340	51-15340	../11/51	GAOA N°4 (25/07/55) (25/07/56)	
		18/02/60	2^e PARR 18/02/60 AMA	
		../09/62	accidenté au 4 ^e échelon	
		11/09/64	1^{er} PMAH/2^e DIM 23/08/60 BIA (../11/60)	
			retour d'Algérie	
			GALAT N°8	
			7^e GALAT ASJ (../.../65)	
			AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
		05/08/65	ERGM Bruz (27/01/69)	
		30/01/69	réformé avec heures	
18-1341	51-15341	../11/51	GAOA N°6 (19/07/55) 04/04/56	
		04/04/56	Sétif 18/04/56	
		18/04/56	GAOA N°6 EE (30/04/56)	
		../02/63	PA 14^e DI ES (03/09/56)	
			retour d'Algérie	
			Montauban	
			1^{er} GALAT	
			2^e GALAT	
			Versailles	
			Montauban	
		05/05/65	Bruz	
		06/05/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
		26/10/67	E-EAI (../.../69)	
		19/09/69	Montauban (../12/69)	
		29/12/69	réformé avec heures	
18-1342	51-15342	../11/51	GAOA N°5 .. (21/11/54)	
			PA/27^e DIA HR (../07/56)	
		15/07/63	ES.ALAT AYT (../01/62)	
			ES.ALAT	
			AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
		17/07/67	6^e GALAT	
		28/08/68	ES.ALAT AKH (25/09/68)	
		04/04/69	E-EAI	
		11/06/69	Montauban (../12/69)	
		29/12/69	réformé avec heures	
18-1343	51-15343	../11/51	PA 29^e DI (11/05/56)	
			PA 10^e DP ACS (../.../56)	
			PA 9^e DI BKC (07/12/57)	
		07/12/57	accidenté à KX89H23 à 30 kilomètres d'Orléansville	
			PMAH/19^e DI BNG	
		04/07/60	retour d'Algérie	
		05/08/60	ES.ALAT	
		13/08/63	6^e GALAT	
		23/04/64	ERGM Bruz (27/01/69)	
		30/01/69	réformé avec heures	
18-1344	51-15344	../11/51	ES.ALAT AIE (../06/60) (../07/60)	
		07/03/63	ES.ALAT (07/03/63)	
			accidenté au 4 ^e échelon	
			ES.ALAT (../03/63)	
			MAM Valence (04/06/68)	
		25/06/68	réformé avec heures	



1^{er} PMAH de la 2^e DIM, L-18C n° 18-1340/BIA, à Guelma, en 1961 (photo Gérard Godot).



PA de la 14^e DI, L-18C n° 18-1341/ES, à El-Milia en 1956 (photo Bernard Picot).



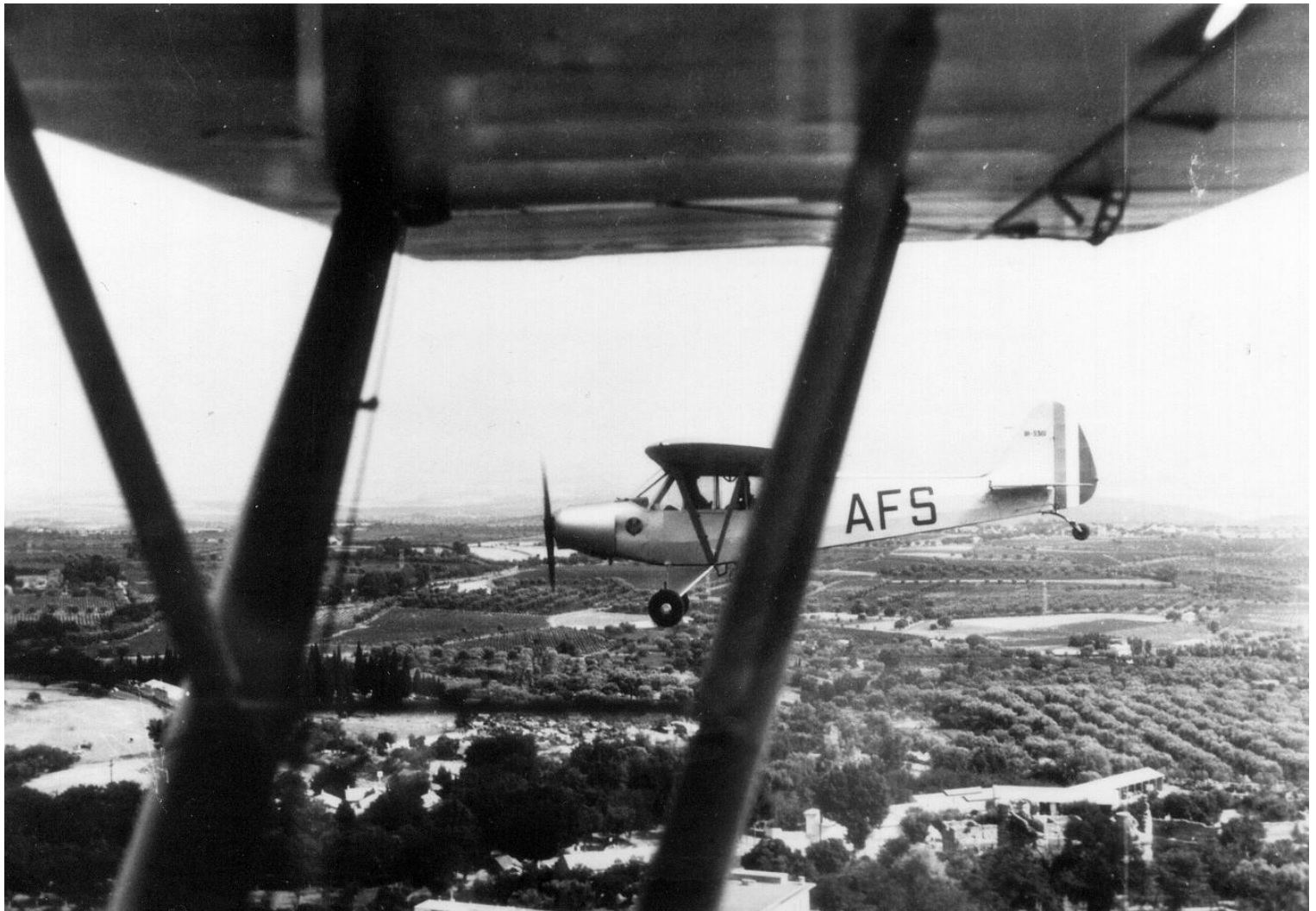
Piper L-18C n° 18-1343/BNG du PA de la 19^e DI (photo Gérard François).

Piper L-18C troisième tranche

NUMEROS		ALAT	AFFECTATIONS		IMMATRICULATIONS
constructeur	S/N	date de réception			
18-1354	51-15354	../11/51			
		12/07/55	GAOA N°6	12/07/55	
			Sétif		
		09/04/56	GAOA N°6	09/04/56	EA
			Sétif		
		../02/63	GALAT N°3		CHH (11/04/60)
			retour d'Algérie		
			6° GALAT		
		05/05/64	ES. ALAT	21/07/67	
		10/02/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			ERGM Montauban (03/01/69)		
		09/01/69	réformé avec heures		
18-1355	51-15355	../11/51			
			ES. ALAT		
			GALAT N°8	(15/06/60) (05/08/60)	
			ES. ALAT		ALH
			ERGM Bruz	(27/01/69)	
		30/01/69	réformé avec heures		
18-1356	51-15356	../11/51			
			GAOA N°3	.. (29/04/56)	
			ES. ALAT		
		19/07/62	E-EAA	(../08/64)	
		29/04/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		22/12/66	accidenté		
		07/09/65	ES. ALAT	24/04/67	
			671 CRALAT	(23/02/67)	
		10/08/67	réformé avec heures		
18-1357	51-15357	../11/51			
			réformé avec heures		
18-1358	51-15358	../11/51			
			réformé avec heures		
18-1359	51-15359	../11/51			
			GAOA N°9	15/05/54	
			ES. ALAT		ALI (07/09/59)
		07/09/59	accidenté au 3 ^e échelon, passe sur le nez à l'atterrissage à Dax.		
		10/03/61	E-EAT	../01/63	
		11/07/63	ES. ALAT	27/08/65	
			ERM Valence	(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures		
18-1360	51-15360	../11/51			
			GAOA N°4	(04/05/55)	
			GAOA N°3	30/08/56	QB (01/08/56)
			PA 14^e DI	07/09/57	BMJ
		07/09/57	Détruit à Zeriba Ouled Mazouz due à une PTS moteur calé qui a mal tourné		
			réformé avec heures		
18-1361	51-15361	../11/51			
			PA 7^e DMR	(06/01/57)	
			GALAT N°3		AQR (15/12/58)
			PMAH 12^e DI		AFS (14/07/59)
		../07/60	retour d'Algérie		
			CIS. ALAT		
			GALAT 104	13/03/63	
			5° GALAT	13/03/63	
			ES. ALAT		
			6° GALAT	13/08/63	
		20/10/64	E-EAA		
			MAM Valence	(05/12/67)	
		01/12/67	retiré SMA		
		20/12/67	réformé avec heures		



Piper L-18C n° 18-1360/BMJ du PA de la 14^e DI, accidenté le 7 septembre 1957 (photo Gérard Contard).



Piper L-18C n°18-1361/AFS du PMAH de la 12^e DI, lors du défilé du 14 juillet 1959, à Lismara. (photo SHAT, collection Christian Malcros).

18-1362	51-15362	../11/51	GAOA N°5	.. (21/11/54)	
			GAOA N°5		SM (21/10/55)
			GAOA N°3		AQT (25/01/58)
			GALAT 3		ANT (22/01/59)
			GALAT 3	12/01/60	CHH (31/10/59)
		12/01/60	endommagé à Bou Saada par une tempête de vent.		
			GALAT 3		CHH (../05/60)
			ES .ALAT		BCJ (../05/60)
			réformé avec heures		
18-1363	51-15363	../06/53	PAM MRALOA		
		10/09/54	671 CRALAT		
		10/09/54	ES .ALOA		
			ES .ALAT		
		20/05/57	ERGM ALAT Montauban		
		06/06/57	AIA Clermont-Ferrand		
		09/10/57	671 CRALAT		
		23/10/57	ES .ALAT AA		
		01/03/58	ES .ALAT		
		14/06/60	ERM Versailles		
		14/06/60	SIPA Suresnes IRAN		
		05/10/60	SRC ERM Versailles		
		27/10/60	CIS .ALAT		
		17/09/63	ERM Bruz		
		11/07/63	ES .ALAT		
		10/09/64	ERM Versailles		
		24/09/64	SIPA Suresnes IRAN		
		06/01/65	ERGM ALAT Montauban		
		13/03/68	ERM Versailles		
		06/05/68	aéroclub IPSA Guyancourt		
			réformé avec heures		
18-1364	51-15364	../11/51	GAOA N°2		13 (03/04/53)
		03/04/53	accidenté à Baden-Oos.		
			réformé avec heures		
18-1365	51-15365	../11/51	GAOA N°3	(07/02/58)	
			GALAT N°3	22/07/60	ANP (08/02/60)
			CRALAT	22/07/60	
			PA 29° DI	11/11/60	BRF
			2° PA/ZOS		CPF
		../08/62	retour d'Algérie		
		04/12/62	E-EAI		
		18/06/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		15/09/65	ES .ALAT	15/09/65 07/04/67	AKS
		11/01/67	endommagé par Piper L-18C n°528		
			MAM Valence	(05/12/67)	
		01/12/67	retiré SMA		
		20/12/67	réformé avec heures		
8-1366	51-15366	../11/51	Blida	(../../57)	
			ES .ALAT		BCE (../04/60) (../06/60)
			ERGM Bruz	(27/01/69)	
		30/01/69	réformé avec heures		
18-1367	51-15367	../11/51	PA/5° DB	(../06/56) (../08/56)	
			PA 10° DP	(09/10/56)	ACB
			1^{er} PAZOS	23/03/58 13/10/58	BXH
			675 CRALAT	13/10/58	
			2° PARR	(03/09/61)	AMA
		../02/63	retour d'Algérie		
			CIS .ALAT	14/02/63	
		07/05/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			ERM Valence	(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures		



De passage à Géryville en juin 1961, le L-18C n° 18-1365/CPF du 2^e PA ZOS (photo Bernard Mignot).

18-1368	51-15368	../11/51	PA/5^e DB	(../07/56) (../05/58)
		../08/62	retour d'Algérie	
		17/11/62	E-EAT	03/09/65
		21/12/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
			Valence	02/09/65 (20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures	
18-1369	51-15369	../11/51	ES .ALAT	AIL (03/05/58)
		03/05/58	<i>accidenté lors d'une panne au décollage. Le pilote est légèrement blessé.</i>	
		L'appareil est détruit à 75%	réformé avec heures	
18-1370	51-15370	../11/51	réformé avec heures	
18-1371	51-15371	../11/51	GALAT N°4	(09/05/58)
			PMAH 4^e DIM	ATG (../../58)
			GALAT N°3	CHF (05/03/60)
		../09/62	retour d'Algérie	
		14/09/62	20^e DI (Dax)	
		26/11/62	E-EAI	
		15/04/75	ES .ALAT	
		19/05/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
		26/06/67	ERGM Bruz	(10/11/67)
		01/12/67	retiré SMA	
		22/11/67	réformé avec heures	
18-1372	51-15372	../11/51	PA 7^e DMR	BJH
		../07/62	retour d'Algérie	
		21/12/62	E-EAABC	29/05/67
			AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
		08/06/67	MAM Valence	(05/12/67)
		01/12/67	retiré SMA	
		20/12/67	réformé avec heures	
18-1373	51-15373	../11/51	GAOA N°4	(10/04/55)
			GAOA N°3	.. (18/06/56)
			GAOA N°3	QX (06/05/57)
			PMAH 25^e DP	BPx (08/05/60)
			PMAH 12^e DI	BLH (../../61)
		../02/62	retour d'Algérie	
			Bruz	
		07/03/63	6^e GALAT	
		02/01/64	7^e GALAT	
			AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
			Versailles	
			Montauban	
			Bruz	
			Montauban	
		01/07/65	Bruz	
		16/10/68	E-EAABC	11/09/69
			ERGM Bruz	(19/11/69)
		01/12/69	réformé avec heures	
18-1374	51-15374	../11/51	GAOA N°1	
			CIS .ALAT	
			GALAT N°1	
			GALAT N°7	
		14/02/63	ES .ALAT	24/04/67
		11/01/68	<i>endommagé par 528-365</i>	
		29/01/68	MAM Valence	(04/06/68)
		25/06/68	réformé avec heures	



Bou-Chékif, en 1958, L-18C n°18-1371/ATG du PMAH de la 4^e DIM (photo Georges Le Mer).



Sidi Bel Abbès en 1960 ou 1961. L-18C n°18-1373/51-15373 (photo Jean-Claude Brouard).



PA de la 12^e DI à Tlemcen, en 1961, L-18C n° 18-1373/BLH (photo Christian Puech).

18-1375	51-15375	../11/51	ES. ALAT	(../11/58) (../12/58)	
		06/11/61	E-EAT	../09/62	
		26/01/63	ES. ALAT		AKV (13/08/64)
		12/11/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		15/09/65	accidenté		
			?		
		01/05/67	accidenté		
		01/08/67	ERGM Bruz	(10/11/67)	
		07/05/68	réformé avec heures		
18-1376	51-15376	../11/51	GAOA N°1	(27/10/54) (13/03/55)	
			ES. ALAT	(09/05/58)	
		09/05/58	accidenté au 4 ^e échelon, au sol par la tempête.		
			réformé avec heures		
18-1377	51-15377	../11/51	GAOA N°3	(12/07/55)	
		22/03/56	PA/4^e DIM		
		01/07/58	2^e PA/ZES	(03/10/58)	
		11/12/60	2^e PA/2^e DIM		CEH (08/03/61)
			PMAH 19^e DI	(19/02/62)	BNH
			PMAH 5^e DB		AUF (../../62)
			réformé avec heures		
18-1378	51-15378	../11/51	GAOA N°1	(31/12/54)	
		11/05/55	GAOA N°9		
			GALAT N°9	26/08/58	
		26/08/58	Montauban		
			GALAT N°1		
			E-EAA		CAx (../09/59)
		10/07/63	ES. ALAT	27/08/65	
			ERM Valence	(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures		
18-1379	51-15379	../11/51	PA/5^e DB	(../11/56) (../02/57)	
			GAOA N°3	../11/52	(../06/53)
			1^{er} PARR		(../12/58)
		21/03/59	accidenté. Mort de Jean Lavey.		
			14^e GALAT	(../04/63)	
			réformé avec heures		
18-1380	51-15380	../11/51	GAOA N°3	(17/07/55)	
		../03/56	GM/GAOA N°9	31/03/56	
		01/04/56	PA/GPI	31/07/56	
		01/08/56	PA 10^e DP	(04/08/56)	
		04/08/56	AIA Blida expédié à Blida, pour être mis en caisses, dans le cadre de la		
			préparation de l'opération "Amilcar". L'appareil repeint couleur sable, étant toujours en caisse, reçoit		
			des marquages spéciaux, trois bandes jaunes et deux noires sur le fuselage et les ailes.		
		.31/10/56	Embarquement à Alger		
		15//11/56	arrivé à Famagouste (Chypre) puis embarque alors dans des camions à		
			destination du camp X, à Pyroï dans les environs de Nicosie.		
		18/11/56	mouvement vers l'aérodrome de Tymbour à l'est de Nicosie.		
		28/11/56	début des vols d'entraînement et d'initiation		
		../11/56	démontage puis mise en caisse et remontage quelques jours plus tard.		
		22/12/56	de nouveau remis en caisse à Akrotiri. Le 24 tout est emballé		
		02/01/57	arrivée à Alger.		
		02/01/57	PA 10^e DP		
			PA 2^e DIM	OR (31/05/57)	
			PA 2^e DIM	ID (06/06/57) (30/08/57)	
		30/08/57	détruit. Les maréchaux des logis Gredner et Coppens trouvent la mort dans		
			un accident près de Saint-Arnaud lors d'une liaison Sétif-Guelma.		
			réformé avec heures		
18-1381	51-15381	../11/51	réformé avec heures		
18-1382	51-15382	../11/51	réformé avec heures		
18-1383	51-15383	../11/51	réformé avec heures		

18-1384	51-15384	../11/51	GAOA N°3 PMAH 11^e DLI réformé avec heures	(13/07/55) (27/04/57) BPC (20/10/61)
18-1385	51-15385	../11/51	GAOA N°4 30/11/54 accidenté, en mission dans la région de Berguent, l'appareil s'écrase au sol à dix kilomètres au sud de la localité. Le sous-lieutenant Gastinne, observateur, et le maréchal des logis Confavreux, pilote, sont tués. réformé avec heures	RD
18-1386	51-15386	../11/51	GAOA N°3/11/52 14^e GALAT réformé avec heures	(../06/53) (../03/63) (../04/63)
18-1387	51-15387	../11/51	1^{er} PMAH/13^e DI 11/01/60 endommagé à El Abiod par une tempête de vent./12/62 retour d'Algérie 05/04/65 GALAT N°7 20/03/67 21/06/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot 20/03/67 ES .ALAT 22/07/68 ERGM Montauban (03/01/69) 09/01/69 réformé avec heures	11/01/60
18-1388	51-15388	../12/51	ES .ALAT 17/11/64 accidenté 671 CRALAT 24/02/65 réformé avec heures	(../02/65)
18-1389	51-15389	../12/51	réformé avec heures	
18-1390	51-15390	../12/51	GAOA N°9/12/51 11/05/55 GALAT N°9 30/07/58 Montauban 30/07/58 GALAT N°9 03/03/59 Montauban 03/03/59 8^e GALAT GALAT N°2 13/04/64 ES .ALAT 13/04/64 ERM Valence 05/11/66 réformé avec heures	(../12/57) 30/07/58 03/03/59 AHC 27/08/65 (20/06/66)
18-1391	51-15391	../12/51	GAOA N°1 ES .ALAT 09/12/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot 26/06/67 Bruz MAM Valence 01/12/67 retiré SMA 20/12/67 réformé avec heures	(../11/62) (05/12/67)
18-1392	51-15392	../12/51	réformé avec heures	
18-1393	51-15393	../12/51	GAOA N°9 18/05/55 22/09/57 accidenté. Le Piper L-18C, n° 51-15393, du GAOA N°9, mis en place à l'aéro-club conventionné de Cannes et piloté par le maréchal des logis-chef de réserve Nicolas Georges, se crashe en rade de Cannes et coule. réformé avec heures	(22/09/57)
18-1394	51-15394	../12/51	GALAT N°4 (05/07/58) GALAT N°3/02/63 retour d'Algérie 5^e GALAT 10/09/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot 4^e GALAT ERGM Bruz 02/09/65 30/01/69 réformé avec heures	CHC (27/06/60) AQC (12/09/63) (27/01/69)



Piper L-18C n°51-15377/AUF du PMAH de la 5^e DB, en fin d'année 1962 (photo Yves Le Cossec).



5^e GALAT, Tarbes, entre le 4 et le 12 septembre 1963, Piper L-18C n° 18-1394/AQC (photo Castel via Marc Bonas).

18-1395 51-15395 ../12/51
GAOA N°5 .. (24/02/54) (08/06/54)
12/08/54 *accidenté, à 10 heures, à cent cinquante mètres de la plage de Gammouth.*
L'avion est détruit, l'équipage, le maréchal des logis Goupil, pilote, et Gabrièle, est blessé.
réformé avec heures

18-1396 51-15396 ../12/51
GAOA N°6 07/10/55
GAOA N°6 27/04/56 **ED** (24/04/56)
PA/19° DI 27/04/56 **ED**
GAOA N°3 **QO** (19/09/56) (12/06/57)
2° PA/ZES 01/07/58
2° PA/ZES (12/08/60) **BYZ**
EA .ALAT **AYY** (.../.. /62)
Versailles (02/02/64)
2° GALAT **AMB** (23/08/64)
23/08/64 *accidenté*
01/04/65 réformé avec heures

18-1397 51-15397 ../12/51
ES .ALAT
GAOA N°6
E-EAI
GALAT N°9
12/07/60 **ES .ALAT**
../05/61 **GALAT N°9** ../11/62
30/12/64 *accidenté*
ERM Valence (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-1398 51-15398 ../12/51
GALAT N°3 **10A1** (26/01/59)
GALAT N°3 **CHL** (01/02/60)
../07/62 retour d'Algérie
GALAT N°8
GALAT N°7 09/11/64
06/10/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
21/07/67 MAM Valence (05/12/67)
01/12/67 retiré SMA
20/12/67 réformé avec heures

18-1399 51-15399 ../12/51
2° PA/19° DI **ASG**
GH N°3 (09/09/57)
2° PA/19° DI 21/05/59
21/05/59 *accidenté à M'Sila. De violentes rafales de vent ainsi que des grêlons*
font tomber les tôles des bâtiments et détériorent sept appareils.
../07/62 retour d'Algérie
28/01/63 **E-EAT** 28/01/63 23/08/65
17/11/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ERGM Bruz (10/11/67)
01/12/67 retiré SMA
22/11/67 réformé avec heures

18-1400 51-15400 ../12/51
GAOA N°6
13/03/54 *Détruit, au cours d'une mission effectuée au profit du 14° RIPC, au camp*
de Caylus, le Piper L-18C n° 51-15400, du GAOA N°6, est accidenté à Saint-Geniès, dans la commune de
Cazals en Tarn-et-Garonne. Les deux occupants, le capitaine Georges Libra, observateur-pilote et
l'aspirant de réserve Gérard Etienne trouvent la mort.
réformé avec heures de vol

18-1401 51-15401 ../12/51
GAOA N°1
ES .ALAT
GALAT N°1
23/09/64 **ES .ALAT** 23/09/64 07/10/66
MAM Valence (05/12/67)
01/12/67 retiré SMA
20/12/67 réformé avec heures

18-1402 51-15402 ../12/51
GAOA N°5 .. (21/10/55)
PA/2° DIM **OQ** (31/05/57)
PA/2° DIM **IH** (06/06/57)
31/08/57 **PA/2° DIM** 31/08/57 08/05/60 **IH**
08/05/60 **FMB**
détruit lors d'un virage à très basse altitude au-dessus du PC, l'appareil heurte un véhicule avec l'aile et la roue gauche et termine sa course à terre sur le dos. Le pilote, le sergent-chef Michel Colin est gravement blessé. Son observateur, le lieutenant Alain Camez est blessé plus légèrement.
réformé avec heures

18-1403 51-15403 ../12/51
réformé avec heures

18-1404 51-15404 ../12/51
ES .ALAT
GAOA N°2
../06/58 envoi en Algérie
../08/60 retour d'Algérie
08/03/61 **E-EAT** 08/03/61 ../01/63
ES .ALAT 15/07/63 **BIU**
ERM Valence (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-1405 51-15405 ../12/51
Tarbes 03/02/56 03/02/56 (21/03/56)
GAOA N°7 03/02/56 (21/03/56)
2° PA/21° DI 18/02/59 **AMB**
1° PA/ZOO (28/10/59)
PMAH 21° DI **BUZ** (../../60) (20/09/61)
EA .ALAT **BBN** (14/07/62)
endommagé dans un hangar à Sidi-bel-Abbès par un légionnaire ivre.
../10/62 retour d'Algérie
GALAT N°9
8° GALAT
9° GALAT 02/01/64
11/12/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Montauban
Bruz 12/11/65
Montauban 29/09/69 (27/04/70)
08/05/70 réformé avec heures

18-1406 51-15406 ../12/51
GAOA N°1 (11/02/55)
ES .ALAT
23/04/65 *accidenté*
671 CRALAT (22/05/65)
18/12/65 réformé avec heures

18-1407 51-15407 ../12/51
GAOA N°3 .. (05/07/56) (21/01/57)
PMAH 21° DI **BUV** (../../58) (../../60)
PMAH 21° DI **BUV** (20/09/61)
1° PMAH/2° DIM (23/10/61) **BIA**
PA 2° DIM **IA** (16/03/62)
../10/62 retour d'Algérie
GALAT N°6
5° GALAT
6° GALAT
E-EAA 20/10/64
7° GALAT 18/12/64
28/09/95 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
25/04/67 **ES .ALAT** 25/04/67 30/09/69 **AKP** (23/03/68)
ERGM Montauban (../12/69)
29/12/69 réformé avec heures

18-1408 51-15408 ../12/51
GAOA N°5 (07/08/57)
../10/62 retour d'Algérie
2° GALAT 18/09/64 09/09/65
01/03/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ERGM Bruz (27/01/69)
30/01/69 réformé avec heures

18-1409 51-15409 ../12/51

GAOA N°3

QW (18/11/56)

25/05/59

accidenté

../08/60

retour d'Algérie

CIS .ALAT

ES .ALAT

15/07/63

03/06/64

AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy

installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot

ERM Valence

(20/06/66)

05/11/66

réformé avec heures

18-1410 51-15410 ../12/51

17/06/66

réformé avec heures



*Piper L-18C n°1396/AYY et 1518/AYW de l'EA.ALAT à Sidi-bel-Abbès en 1962.
La tranche de codes AYx correspond aux appareils destinés au cours CPAP (photo Yves Le Cossec).*



1^{er} PMAH de la 21^e DI, en 1960. Au premier plan, le Piper L-18C n°18-1405/BUZ (photo Robert Cortès).



Batna, 1958. Piper L-18C n° 18-1407/BUV, du PA de la 21^e DI (photo Alain Schlauder).



Piper L-18C n° 18-1407/BIA du 1^{er} PMAH de la 2^e DIM, à Guelma, en 1961. De gauche à droite, l'adjudant Jimes, chef-mécanicien, le maréchal des logis-chef Villevieille, le maréchal des logis Bardusco et le maréchal des logis-chef Lemagny (photo Gérard Godot).

18-1411	51-15411	../12/51	ES .ALAT			AJY (../03/60)
			1^{er} GALAT			
			ES .ALAT	14/02/63		
			MAM Valence		(05/12/67)	
		01/12/67	retiré SMA			
		20/12/67	réformé avec heures			
18-1412	51-15412	../12/51	1^{er} PMAH 13^e DI			(../01/61)
			ES .ALAT			AYV (../01/62)
		08/02/63	retour d'Algérie			
			14^e GALAT			(../02/63)
			1^{er} GALAT	14/02/63		(../02/63)
		22/09/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
			ERM Valence		(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1413	51-15413	../12/51	GAOA N°3	../02/53	(../06/53)	(02/08/55)
		02/08/55	accidenté, atterrissage forcé dans la région du djebel Rheliss.			
			GAOA N°5			(01/08/57)
			GALAT N°5	15/08/57		(30/09/57)
			Retour de Tunisie			
			GALAT N°1			AOD (02/04/62)
		11/03/64	ES .ALAT	11/03/64	27/08/65	
			ERM Valence		(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1414	51-15414	../12/51	GAOA N°5		.. (23/02/54)	
			EA .ALAT		(25/11/61)	AYL (../01/62)
		../10/62	retour d'Algérie			
			ES .ALAT	12/11/62		
		31/03/65	9^e GALAT	31/03/65	30/06/68	ATC (../06/65)
		09/06/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
		01/07/68	7^e GALAT	01/07/68	27/08/68	
		23/08/68	ES .ALAT	28/08/68		
		02/10/68	Montauban	02/10/68		(../12/69)
		29/12/69	réformé avec heures			
18-1415	51-15415	../12/51	2^e PA/2^e DIM		15/11/61	CEG
		15/11/61	674 CRALAT	15/11/61	VP 450 heures	
			2^e PA/2^e DIM	0		CEG
		../07/62	retour d'Algérie			
			GALAT N°9			
			8^e GALAT			
			6^e GALAT	15/11/63		
			ES .ALAT	18/04/64		
		15/09/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
		01/08/68	Montauban	01/08/68		(03/01/69)
		09/01/69	réformé avec heures			
18-1416	51-15416	../12/51	GAOA N°6	13/12/55		AC Bordeaux
			Tarbes	12/07/56	20/09/56	
		20/09/56	GAOA N°6	20/09/56		
			Montauban	05/11/56		
			GAOA N°6	05/11/56		AC Poitou (07/11)
			Tarbes	02/05/57	18/05/57	
			GAOA N°6	18/05/57		AC Poitou
		12/02/58	AIA Aulnat	12/02/58		
		01/08/58	GALAT N°7	01/08/58		(08/03/59)
			1^{er} PMAH/2^e DIM			BIC (../05/60) (../08/60)
			PMAH 11^e DLI			BPB (23/08/61)
			réformé avec heures			
18-1417	51-15417	../12/51	GAOA N°7	(21/12/54) (19/01/56)		D1P1
			GALAT N°7	16/05/58	(01/06/58)	
			GALAT N°1			
			6^e GALAT			
		19/03/63	ES .ALAT	19/03/63	27/08/65	
			ERM Valence		(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			

18-1418	51-15418	../12/51	GAOA N°8			AC Dinan
		19/03/55	envoi en Algérie			
		../06/58	674 CRALAT		05/12/59	
		05/12/59	1^{er} PA/2^e DIM	05/12/59	20/12/59	BIC
		20/12/59	674 CRALAT	20/12/59	23/12/59	
		23/12/59	1^{er} PA/2^e DIM	23/12/59		BIC (../09/60) (../11/60)
			PA 2^e DIM			IC (16/03/62)
		../10/62	retour d'Algérie			
			Bruz			
		11/09/64	2^e GALAT	11/09/64		
		08/02/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
			Bruz	05/08/65		
		29/05/67	E-EAABC	29/05/67		
		29/06/67	accidenté			
			E-EAABC		27/02/68	CBR
		13/03/68	ERGM Bruz	13/03/68	(27/01/69)	
		30/01/69	réformé avec heures			
18-1419	51-15419	../12/51	ES .ALAT			
			GALAT N°7			
			ES .ALAT			
		17/04/64	Versailles	17/04/64	28/07/64	
		28/07/64	ES .ALAT	28/07/64		
		15/02/65	accidenté à l'atterrissage			
			671 CRALAT	16/12/65	(04/02/66)	
		19/04/66	réformé avec heures			
18-1420	51-15420	../12/51	GAOA N°4		(../../53)	
		07/12/53	accidenté à Rabat			
		08/12/55	GM/GAOA N°6	08/12/55	../02/56	EH
			PA 7^e DMR			BJA
			PA 7^e DMR			BJI (../../58)
		../09/62	retour d'Algérie			
			GALAT N°8			
			3^e GALAT			
		26/10/64	GALDIV 7	26/10/64	27/08/65	
			ERM Valence		(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1421	51-15421	../12/51	GM/GAOA N°9	09/12/55	08/05/56	HH
		09/12/55	PA/27^e DIA	08/05/56		HO (../07/56)
		08/05/56	retour d'Algérie			
			ES .ALAT		(26/05/58)	
		26/05/58	accidenté au 3 ^e échelon, au sol par la tempête.			
			ES .ALAT	(24/07/61)	(../03/63)	BCH
		24/12/68	MAM Valence	24/12/68	(30/01/69)	
		21/03/69	réformé avec heures			
18-1422	51-15422	../12/51	GAOA N°8	04/04/55		AC Brest
		04/04/55	Montauban		08/09/58	
		08/09/58	GALAT N°9	08/09/58		
		27/08/59	E-EAABC	27/08/59	05/01/61	
			GE-ALAT			
			1^{er} GALAT		(../01/63)	
		20/11/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
			GALAT N°1			AFK (09/06/65)
		18/08/65	ERM Valence	18/08/65	(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1423	51-15423	../12/51	GAOA N°5			ASU
			ES .ALAT			AYR (../01/62)
		../02/63	retour d'Algérie			
			Montauban			
			6^e GALAT			
			7^e GALAT	28/05/64		ASK
		08/02/65	accidenté au décollage sur le terrain de Dijon-Darois			
		08/02/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
		18/07/68	ES .ALAT	18/07/68	03/04/70	
			ERGM Montauban	(27/04/70)		
		08/05/70	réformé avec heures			



1^{er} PMAH de la 2^e DIM, L-18C n° 1418/BIC, à Bône en 1961, le maréchal des logis-chef Lehn, pilote, prend la pose (photo Gérard Godot).



PA de la 7^e DMR, à La Réghaïa en 1958, L-18C n° 18/1420/BJI (photo André Kraether).



Piper L-18 n° 18-1420/BJA du PA de la 7^e DMR (photo Jacques Jaloux).



Devant le Piper n°18-1423/ASU du GAOA N°5, Simon et Boussetat (photo X, via Michel Salmon).

18-1424 51-15424 ../12/51
GAOA N°3 ../02/53 (../06/53)
réformé avec heures

18-1425 51-15425 ../12/51
Tarbes 18/07/54
GAOA N°8 18/07/54
GAOA N°9 12/05/55
12/05/55 *Le Piper L-18C n° 51-15425, du GAOA N°9, s'écrase. Le pilote, l'adjudant-
chef Jean Douche, et le passager l'EOA Claude Mesnard de l'ESMIA sont tués.*
GALAT N°5 28/06/58
28/06/58 *accident au 4^e échelon*
réformé avec heures

18-1426 51-15426 ../01/52
10/02/53 **GAOA N°4**
accident à Guercif.
GALAT N°3 (17/11/58)
17/11/58 *détruit. Le lieutenant Jean-Didier Belot, observateur en stage, venant du
PA de la 27^e DIA, et son pilote, le maréchal des logis Luc Balestie percutent près de Marengo et
périssent carbonisés.*
EA .ALAT **BBQ** (../../61)
réformé avec heures

18-1427 51-15427 ../01/52
../10/52 **GAOA N°3** ../10/52 (../06/53) (16/04/55)
GAOA N°3 **QE** (01/08/56)
ES .ALAT **ALX** (../12/59)
Montauban
Bruz
ES .ALAT
11/09/64 Versailles 11/09/64
23/11/65 ERGM Bruz 23/11/65 (27/01/69)
30/01/69 réformé avec heures

18-1428 51-15428 ../01/52
01/08/58 **GALAT N°7** 01/08/58
GALAT N°6
15/07/63 **ES .ALAT** 15/07/63 27/08/65
ERM Valence (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-1429 51-15429 ../01/52
23/06/56 **PA/27^e DIA** 23/06/56 **HT** (../03/57)
PA/27^e DIA **QG** (08/06/57) (15/11/57)
2^e PMAH/RG (07/11/61) **BWZ**
../09/62 retour d'Algérie
02/01/63 **3^e GALAT** 02/01/63 19/10/65
05/12/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
26/07/65 **ES .ALAT** 26/07/65
22/10/65 ERGM Bruz 22/10/65 (10/11/67)
01/12/67 retiré SMA
22/11/67 réformé avec heures

18-1430 51-15430 ../01/52
CIS .ALAT **BHQ**
CIS .ALAT **BHT** (04/04/62)
Bruz
ES .ALAT **CTN** (18/11/63) (06/05/64)
21/11/64 **ES .ALAT** 21/11/64 31/08/65
ERM Valence (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures
préservé au Musée de l'Air

18-1431	51-15431	../01/52	GM/GAOA N°9			HA (16/07/55)	
		09/06/54	GAOA N°9	09/06/54	../03/56	HA	
			PA 14° DI		31/05/57	EZ	
		31/05/57	Sétif	31/05/57			
		01/07/58	2° PA/ZES	01/07/58		(03/10/58)	
			PMAH 25° DP		20/11/60	BPC (29/08/60)	
		20/11/60	accidenté au 4° échelon à Batna.				
			2° PA/2° DIM		(../05/62)		
		../09/62	retour d'Algérie				
			GALAT N°9				
			8° GALAT				
		02/01/66	9° GALAT	02/01/64			
		15/10/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy				
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot				
			7° GALAT	06/04/65	30/08/65		
			ERM Valence		(20/06/66)		
		05/11/66	réformé avec heures				
18-1432	51-15432	../01/52	GAOA N°1		(09/10/54)	(31/03/57)	
		27/03/58	GALAT N°7	27/03/58			
			Versailles				
			GALAT N°7		(24/02/61)		
			Bruz				
		10/07/63	ES .ALAT	10/07/63			
		31/08/65	ERM Valence	31/08/65	(20/06/66)		
		05/11/66	réformé avec heures				
18-1433	51-15433	../01/52	GAOA N°9	05/05/55			
			GALAT N°3			ANW (31/08/58)	
		../09/62	retour d'Algérie				
			Bruz				
		22/12/62	E-EAABC	22/12/62	24/08/65	CBV	
			ERM Valence		(20/06/66)		
		05/11/66	réformé avec heures				
18-1434	51-15434	../12/51	réformé avec heures				
18-1435	51-15435	../12/51	GAOA N°7		(22/04/55)	(19/01/56)	
		10/01/58	GALAT N°7	10/01/58			
			GAOA N°2				
		../06/58	envoi en Algérie				
			GALAT N°3			CHC (11/03/59)	
		../07/60	retour d'Algérie				
			GALAT N°2				
			Versailles				
			Montauban				
		22/09/61	ESAM	22/09/61	../08/65		
		07/09/65	ERM Valence	07/09/65	(20/06/66)		
		05/11/66	réformé avec heures				
18-1436	51-15436	../12/51	ES .ALAT				
			Versailles				
		26/01/63	ES .ALAT	26/01/63	01/08/67		
		26/05/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy				
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot				
			ERGM Bruz		(10/11/67)		
		07/05/68	réformé avec heures				
18-1437	51-15437	../12/51	réformé avec heures				
18-1438	51-15438	../12/51	PA 5° DB			U-E (../../56)	
			ES .ALAT		(11/04/58)		
		10/04/58	<i>détruit lors d'une mission de navigation à basse altitude, l'appareil s'écrase après avoir heurté la cime d'un arbre. Le lieutenant André Rogues, élève observateur, et le sergent-chef Jean-Marie Marty, pilote, périssent dans l'incendie qui résulte de ce crash.</i>				
			réformé avec heures				
18-1439	51-15439	../12/51	GAOA N°9	13/04/55			
		13/04/55	1^{er} PMAH/2° DIM			BIC (../../59)	
			réformé avec heures				



L-18 n° 18-1439/BIC, du 1^{er} PA de la 2^e DIM, à Guelma en 1959 (photo Marcel Fluet via Alain Crosnier).



Nédroma en 1956, le L-18C n°18-1438/U-E du PA de la 5^e DB, devant un T-6 de l'EALA 2/71 (photo André Bagard).

18-1440	51-15440	../12/51			
		09/06/54	GAOA N°9	09/06/54	
		03/06/55	PA/10° DP	03/06/55	(08/01/58)
			2° PA/21° DI	(17/04/59)	
			PMAH 25° DP		BPx (08/07/60)
			PMAH 25° DP		BPB (09/02/61)
			PMAH 19° DI	(24/11/61)	BNE
			retour d'Algérie		
		14/02/64	2° GALAT	14/02/64	
		14/04/64	<i>Accidenté à Konz. Ses deux occupants, le lieutenant Alain Dervin, pilote,</i>		
			<i>et Jean-Claude Suzzoni, observateur, sont tués.</i>		
			réformé avec heures		
18-1441	51-15441	../12/51			
			réformé avec heures		
18-1442	51-15442	../01/52			
		15/05/54	GAOA N°9	15/05/54	
			GAOA N°9		(../12/57)
			Montauban		08/08/58
		08/08/58	GALAT N°9	08/08/58	09/12/59
			Montauban	09/12/59	
			réformé avec heures		
18-1443	51-15443	../01/52			
			réformé avec heures		
18-1444	51-15444	../01/52			
			CIS .ALAT		
			GALAT N°7		(24/02/61)
			ES .ALAT		
		19/02/54	Versailles	19/02/64	
		28/01/65	ES .ALAT	28/01/65	01/10/67
			ERGM Montauban	(03/01/69)	
		09/01/69	réformé avec heures		
18-1445	51-15445	../01/52			
			GAOA N°1		(26/11/55)
			PA/2° DIM		OF (01/04/56)
		../09/62	retour d'Algérie		
		15/07/63	ES .ALAT	15/07/63	(27/09/63)
		27/09/63	<i>accidenté au 4° échelon à Herm.</i>		
			Versailles		
			Bruz		
		02/05/65	9° GALAT	02/05/65	26/08/65
		07/07/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			ES .ALAT	16/01/67	25/03/70
			ERGM Montauban	(27/04/70)	
		08/05/70	réformé avec heures		
18-1446	51-15446	../01/52			
		04/09/54	GAOA N°6	04/09/54	
			GAOA N°3		.. (26/04/57)
		../02/62	retour d'Algérie		
			14° GALAT		(../02/63)
			6° GALAT		
			Versailles		
			Bruz		
		20/07/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		07/07/67	Montauban	07/07/67	(03/01/69)
		09/01/69	réformé avec heures		
18-1447	51-15447	../01/52			
			ES .ALAT		
		29/01/60	Versailles	29/01/60	
			ES .ALAT		
			GALAT N°7		
			Bruz		
			Versailles		
		19/03/64	ES .ALAT	19/03/64	21/07/67
			Montauban		(03/01/69)
		09/01/69	réformé avec heures		

18-1448	51-15448	../01/52	ES. ALAT	(../01/62)		
			Bruz			
		22/01/65	E-EAABC	22/01/65	06/10/66	
			MAM Valence		(04/06/68)	
		25/06/68	réformé avec heures			
18-1449	51-15449	../01/52	ES. ALAT	(../10/58)		
			ES. ALAT		BCG (01/07/60)	
		01/07/60	<i>accidenté au 3^e échelon. Accrochage au sol, à Dax, avec L-18 n°1596/BCS.</i>			
		23/06/66			AC Centre Europe	
		26/06/66	<i>accidenté</i>			
			Versailles	(01/08/66)		
		24/11/66	réformé avec heures			
18-1450	51-15450	../01/52	GAOA N°1	(26/10/54) (24/08/55)		
		../02/63	retour d'Algérie			
			Montauban			
		14/02/63	6^e GALAT	14/02/63		
		11/05/64	7^e GALAT	11/05/64	15/03/65	
		15/03/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
		06/04/65	9^e GALAT	06/04/65	29/06/67	ATE (../02/67)
			ERGM Bruz		(10/11/67)	
		07/05/68	réformé avec heures			
18-1451	51-15451	../01/52	GAOA N°1	14/04/55	(26/11/54)	
		14/04/55	Mayence	14/04/55		
			ES. ALAT			
		04/08/59	GALAT N°7	04/08/59		
		17/09/62	Versailles	17/09/62	11/03/66	
		10/08/66			AC Centre Europe	
		24/04/67			AC Versailles	
			ERGM Bruz	27/06/67	(10/11/67)	
		07/05/68	réformé avec heures			
18-1452	51-15452	../01/52	PA 9^e DI	(22/10/56)	02/08/57	AUS
		02/08/57	PA 14^e DI	02/08/57		
			1^{er} PA/ZOO		(14/03/59)	
		../08/62	retour d'Algérie			
			21^e DI Mulhouse			
			GALAT N°7		(13/09/61)	AFE
		05/09/62	GALAT N°6	05/09/62		
		17/01/64	GALDIV 3	17/01/64		
		21/02/64	6^e GALAT	21/02/64		
		07/05/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
		31/08/65	ERM Valence	31/08/65	(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1453	51-15453	../01/52	GAOA N°9	13/01/54	23/08/54	
		13/01/54	Tarbes	24/08/54		
		24/08/54	GAOA N°9		(03/11/54) (../06/55)	
			PMAH 21^e DI	26/05/59		
		26/05/59	<i>accidenté au 4^e échelon</i>			
			2^e PA/12^e DI		01/12/59	
		01/12/59	<i>détruit par une rafale de vent sur le parking d'Ain-Séfra.</i>			
			réformé avec heures			
18-1454	51-15454	../01/52	GALAT N°7		15/03/58	
		15/03/58	AIA Cl Fd	15/03/58		
			GALAT N°8		(14/08/58) (18/06/60)	
			671 CRALAT		(18/11/64)	
		24/02/65	réformé avec heures			

18-1455	51-15455	../01/52	ES. ALAT		
	181455731		GALAT N°7	29/04/58	AFB
	530.000.000		CERALAT Lille	28/03/59	
		28/03/59	accidenté au 4 ^e échelon		
		02/04/59	accidenté		
			Versailles		
		10/04/59	GALAT N°7	10/04/59	10/04/59
			Montauban		
			Versailles		
			8^e GALAT		
			Bruz		
		10/07/63	ES. ALAT	10/07/63	
		31/08/65	ERM Valence	31/08/65	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		
18-1456	51-15456	../01/52	ES. ALAT	(15/03/62)	
		15/03/62	accidenté au 3 ^e échelon lors de son atterrissage à Itxassou.		
			réformé avec heures		
18-1457	51-15457	../01/52			
			réformé avec heures		
18-1458	51-15458	../01/52	ES. ALAT	(../11/58) (../12/58)	
			réformé avec heures		
18-1459	51-15459	../01/52	GAOA N°1		OK (19/01/56)
			ERGM	26/03/59	
		26/03/59	1^{er} PMAH/2^e DIM	26/03/59	BIA
		15/12/59	674 CRALAT	15/12/59	
			1^{er} PMAH/2^e DIM		BIA (../05/60) (../07/60)
			671 CRALAT	(04/03/65)	
		01/04/65	réformé avec heures		
18-1460	51-15460	../01/52	14^e GALAT	(../03/63) (../04/63)	
		../03/64	retour d'Algérie		
		26/03/64	6^e GALAT	26/03/64	
			AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			Bruz		
				04/08/65	
		18/09/65	GALDIV 8	18/09/65	
		08/10/65	GALDIV 7	08/10/65	21/07/67
			MAM Valence	(04/06/68)	
		25/06/68	réformé avec heures		
18-1461	51-15461	../01/52	ES. ALAT		
			Montauban		
			ES. ALAT Finthen		AID (23/04/58) (03/02/59)
			Versailles		
			GALAT N°7	(01/06/58)	
			Bruz		
		15/07/63	ES. ALAT	15/07/63	
		14/09/65	accidenté à l'atterrissage		
		21/07/67	Montauban	21/07/67	(03/01/69)
		09/01/69	réformé avec heures		
18-1462	51-15462	../01/52	ES. ALAT	(08/08/58)	
		08/08/58	accidenté à Saint-Vincent de Tyrosse.		
			ES. ALAT		AJP (../03/60)
			GALDIV 7	(21/08/62)	
			réformé avec heures		

18-1463	51-15463	../01/52	PA 9^e DI	(27/07/56)	AUR
		12/03/59	PMAH 19^e DI	12/03/59	
			accidenté au 4 ^e échelon		
			1^{er} PA/ZOS		BXG (.../.../60) (.../.../61)
			PMAH 27^e DIA		BQG (07/02/62)
		../07/62	retour d'Algérie		
			Bruz		
		14/02/63	1^{er} GALAT	14/02/63	
		14/03/63	2^e GALAT	14/03/63	
		13/01/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			Bruz	09/09/65	
		08/10/65	GALDIV 7	08/10/65	02/05/67
			MAM Valence		(04/06/68)
		25/06/68	réformé avec heures		
18-1464	51-15464	../01/52	réformé avec heures		
18-1465	51-15465	../01/52			
			GAOA N°1	(04/10/54)	(02/09/55)
			GAOA N°3		QS (17/04/57)
			GALAT N°3		ANV (19/01/59)
			GALAT N°3	22/07/60	CHB (17/09/59)
		2/07/60	CRALAT	22/07/60	
			2^e PMAH-RG		BWZ
		../07/62	retour d'Algérie		
			Bruz		
		17/11/62	E-EAI	17/11/62	
		04/08/65	ERM Valence	04/08/65	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		
18-1466	51-15466	../01/52			
			ES .ALAT		
			Versailles		
		20/04/60	E-EAABC	20/04/60	12/12/62
			Bruz		
			ES .ALAT		
			Versailles		
		30/10/64	Montauban	30/10/64	
		06/01/65	E-EAA	06/01/65	
		23/03/70	Montauban	23/03/70	(27/04/70)
		08/05/70	réformé avec heures		
18-1467	51-15467	../01/52	réformé avec heures		
18-1468	51-15468	../01/52			
		13/01/54	GAOA N°9	13/01/54	29/09/54
		29/09/54	Tarbes	29/09/54	02/10/54
		02/10/54	GAOA N°9	02/10/54	31/03/56
		01/04/56	PA/GPI	01/04/56	31/07/56
		01/08/56	PA 10^e DP	01/08/56	(04/08/56) (21/12/56)
		04/08/56	AIA Blida expédié à Blida, pour être mis en caisses, dans le cadre de la		
			préparation de l'opération "Amilcar". L'appareil repeint couleur sable, étant toujours en caisse, reçoit		
			des marquages spéciaux, trois bandes jaunes et deux noires sur le fuselage et les ailes.		
		.31/10/56	Embarquement à Alger		
		15//11/56	arrive à Famagouste (Chypre) puis embarque alors dans des camions à		
			destination du camp X, à Pyroi dans les environs de Nicosie.		
		18/11/56	mouvement vers l'aérodrome de Tymbour à l'est de Nicosie.		
		28/11/56	début des vols d'entraînement et d'initiation		
		../11/56	démontage puis mise en caisse et remontage quelques jours plus tard.		
		22/12/56	de nouveau remis en caisse à Akrotiri. Le 24 tout est emballé		
		02/01/57	arrivée à Alger.		
		02/01/57	PA 10^e DP		
			PA 2^e DIM		IA (31/05/57)
			1^{er} PMAH/2^e DIM	26/03/59	
		26/03/59	674 CRALAT	26/03/59	
			2^e PA/21^e DI	18/11/59	AMC
		18/11/59	accidenté		
			réformé avec heures		
18-1469	51-15469	../01/52	réformé avec heures		

18-1470	51-15470	../01/52	GAOA N°7	(09/04/53) (17/12/55)
			GALAT N°7	(01/06/58)
			Montauban	
			CIS .ALAT	
			Montauban	
			Versailles	
			GALAT N°9	
		12/11/62	Bruz	12/11/62
		12/07/63	ES .ALAT	12/07/63 31/08/65
			ERM Valence	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures	
			C'est l'unique appareil équipé de radio en version 1	
18-1471	51-15471	../01/52		
			réformé avec heures	
18-1472	51-15472	../01/52	GAOA N°5	.. (17/04/57) (23/06/57)
		../07/60	retour d'Algérie	
			GALAT N°2	
			Montauban	
		../04/61	envoi en Algérie	
			ES .ALAT	AYK (../01/62)
		../02/63	retour d'Algérie	
		14/02/63	6° GALAT	14/02/63
		04/08/65	ERGM Bruz	04/08/65 (27/01/69)
		30/01/69	réformé avec heures	
18-1473	51-15473	../01/52	PA/5° DB	(../06/56) (../02/57)
			réformé avec heures	
18-1474	51-15474	../01/52		
			AIA Aulnat	19/12/56
	181474731	19/12/56	GAOA N°7	19/12/56
	530.000.000	03/12/58	GALAT N°7	03/12/58
			Montauban	
			ES .ALAT	AIT (../07/60)
			Versailles	
			Bruz	
		08/05/67	E-EAA	08/05/67
		23/03/70	Montauban	23/03/70 (27/04/70)
		08/05/70	réformé avec heures	



Piper L-18C n°18-1461/AID le 23 avril 1958 du côté de Finthen. Il s'agirait d'une version à train escamotable, spécialement mise au point par Jacques Scellos et Yves Le Bec (photo ES.ALAT, via Yves Le Bec).



Stéphane Agopian posant devant le Piper L-18C n° 18-1463/UR, du PA de la 9^e DI (photo Stéphane Agopian).



Le même appareil, quelques années plus tard, en 1960, au 1^{er} PA ZOS, à Colomb-Béchar, cette fois, c'est le maréchal des logis Bonhomme qui pose devant le L-18C n° 18-1463/BXG (photo François Malnoy).



2^e PMAH RG à Khenchela, en février 1962, le L-18C n°18-1465/BWZ (photo Bertrand Lassalle).

18-1475	51-15475	../01/52			
		../06/60	retour d'Algérie		
			Montauban		
		02/12/60	E-EAABC	02/12/60	17/12/62
			Bruz		
			ES .ALAT		BIJ
			Versailles		
		30/10/64	Montauban	30/10/64	
		15/12/64	Bruz	15/12/64	
		31/01/68	Versailles	31/01/68	
			réformé avec heures		
18-1476	51-15476	../01/52			
			ES .ALAT		
			CIS .ALAT		
			Versailles		
			Montauban		
		10/01/62	ES .ALAT	10/01/62	
		27/04/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		31/08/65	ERM Valence	31/08/65	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		
18-1477	51-15477	../01/52			
			ES .ALAT		
			Montauban		
			ES .ALAT		AJU (../04/60)
			Versailles		
			Bruz		
			Valence		
		31/05/66	E-EAA	31/05/66	28/07/67
			MAM Valence		(04/06/68)
		25/06/68	réformé avec heures		
18-1478	51-15478	../01/52			
			ES .ALAT		
			Montauban		
			ES .ALAT		
			Versailles		
		24/01/63	Bruz	24/01/63	
		15/07/63	ES .ALAT	15/07/63	23/05/66
			MAM Valence		(30/01/69)
		21/03/69	réformé avec heures		



ES.ALAT, Dax, Piper L-18C n°18-1475/BIJ (Photo Bernard Picot).

18-1479	51-15479	../01/52	Tarbes	11/10/54		
		11/10/54	GAOA N°8	11/10/54		
		29/12/54	GAOA N°7	29/12/54	(17/01/55)	
			AC Lille	17/01/55		
			Sétif		31/05/57	
		31/05/57	PA 14° DI	31/05/57		AEV
		../09/62	retour d'Algérie			
			3° PMAH Dinan	14/09/62		
		21/09/62	3° GALAT	21/09/62		AGE (17/05/63)
		12/02/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
		01/09/65	ERM Valence	01/09/65	(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1480	51-15480	../01/52	ES .ALAT			
			Montauban			
			ES .ALAT			AJD (../06/60) (../07/60)
			Versailles			
			Bruz			
		23/11/64	ES .ALAT	23/11/64	19/01/67	
		26/01/67	Valence	26/01/67		
		02/02/67	E-EAABC	02/02/67	08/11/67	
			MAM Valence		(04/06/68)	
		25/06/68	réformé avec heures			
18-1481	51-15481	../01/52	GAOA N°5			SP (06/11/56)
		06/11/56	accidenté opérant à Djebel Taferma, dans le secteur de Gafsa, est touché			
			par une balle blessant l'observateur, l'aspirant Cadars.			
			GALAT N°5		(../10/58)	
			2° PA/19° DI			SB (../../59)
		25/02/63	accidenté			
		../02/63	retour d'Algérie			
			Versailles			
		28/04/64	Bruz	28/04/64		
		22/07/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
		05/05/65	7° GALAT	05/05/65	06/10/65	
			Bruz			
		01/02/67	E-EAABC	01/02/67	16/11/67	
			ERGM Bruz		(10/11/67)	
		07/05/68	réformé avec heures			
18-1482	51-15482	../01/52	ES .ALAT			
			Montauban			
			ES .ALAT		(../11/58)	AJX (../12/59)
			Versailles			
			Bruz			
		23/11/64	ES .ALAT	23/11/64	07/10/66	
			MAM Valence		(30/01/69)	
		21/03/69	réformé avec heures			
18-1483	51-15483	../01/52	PA 13° DI			ADx (../07/57)
			ES .ALAT			AJF (../11/59) (22/07/60)
		22/07/60	accidenté au 4° échelon.			
			671 CRALAT		(04/03/65)	
		01/04/65	réformé avec heures			
18-1484	51-15484	../01/52	GAOA N°6	04/09/54		
		04/09/54	ES .ALAT			
			Montauban			
			ES .ALAT		25/05/60	ALZ
		25/05/60	accidenté au 4° échelon. L'avion passe sur le dos lors d'un exercice.			ALZ (../06/60)
			ES .ALAT			
			Versailles			
		07/10/63	ES .ALAT	07/10/63		ALZ
		05/07/67	Montauban	05/07/67	(03/01/69)	
		09/01/69	réformé avec heures			
18-1485	51-15485	../01/52	GAOA N°9	01/03/54		
		01/03/54	GALAT N°9		10/04/62	AHG
			détruit à l'atterrissage à Avignon-Pujault. pilote indemne.			
		10/04/62	réformé avec heures			



PMAH de la 14^e DI à El-Milia, début 1957, L-18C avec l'immatriculation du GAOA N°6 AEV/18-1479 (photo Gérard Contard).

18-1486 51-15486 ../01/52
ES. ALAT (26/05/58)
26/05/58 *accidenté au 3^e échelon, au sol par la tempête.*
ES. ALAT (13/04/62)
13/04/62 *accidenté au 3^e échelon, au décollage de Saillagouse.*
réformé avec heures

18-1487 51-15487 ../01/52
GAOA N°4 (12/01/53)
GAOA N°5 **SH**
12/03/56 *Détruit lors d'un accident dans le massif Matmata à l'ouest de Medenine.*
La canalisation d'essence touchée par balle est coupée. Le maréchal des logis Bernard Leroy, pilote, et
le sous-lieutenant Roger Mares, observateur, font un atterrissage forcé près d'un groupe
d'automitrailleuses. Après récupération des postes de radio, l'appareil, irrécupérable, est incendié.
réformé avec heures

18-1488 51-15488 ../01/52
réformé avec heures

18-1489 51-15489 ../01/52
GAOA N°5 .. (21/10/55)
IAI Blida
04/08/56 **PA 10^e DP** mis en caisses à Blida, dans le cadre de la préparation de
l'opération "Amilcar". L'appareil est repeint couleur sable, étant toujours en caisse, il reçoit des
marquages spéciaux pour l'opération, trois bandes jaunes et deux noires sur le fuselage et les ailes.
31/10/56 embarquement à Alger
15/11/56 arrive à Famagouste (Chypre) puis embarque alors dans des camions à
destination du camp X, à Pyroï dans les environs de Nicosie.
18/11/56 mouvement vers l'aérodrome de Tymbour à l'est de Nicosie.
28/11/56 début des vols d'entraînement et d'initiation
../11/56 démontage puis mise en caisse et remontage quelques jours plus tard.
22/12/56 de nouveau remis en caisse à Akrotiri. Le 24 tout est emballé
02/01/57 arrivée à Alger
14/05/57 **PA 10^e DP**
PA 14^e DI 14/05/57 17/07/57 **ET**
PMAH 19^e DI **BNH** (01/01/60)
en instance de réforme en mars 1960
../04/60 réformé avec heures

18-1490 51-15490 ../01/52
réformé avec heures

18-1491 51-15491 ../01/52
ES. ALAT (18/10/57)
18/10/57 *accidenté au 3^e échelon. Train détérioré à Peyrehorade.*
ES. ALAT **AJE** (../05/60) (../06/60)
1^{er} PMAH/20^e DI **BOL** (27/05/62)
ES. ALAT
Versailles
GALAT N°9
11/03/65 **ES. ALAT** 11/03/65 26/06/67
ERGM Bruz (10/11/67)
07/05/68 réformé avec heures

18-1492 51-15492 ../01/52
ES. ALAT 19/04/59 **AJL**
19/04/59 *détruit au sol par une tempête à Saillagouse*
réformé avec heures

18-1493 51-15493 ../01/52
PA/27^e DIA **HU** (../03/57)
PA/27^e DIA **QH** (08/07/57) (15/11/57)
réformé avec heures

18-1494 51-15494 ../01/52
réformé avec heures

18-1495 51-15495 ../01/52
05/01/61 **E-EAABC** 05/01/61 12/12/62
réformé avec heures

18-1496 51-15496 ../01/52
GAOA N°1
24/09/52 *accidenté à La Longerine, Meymac, en Corrèze, le pilote, l'adjudant-chef*
Vezzoli est blessé.
réformé avec heures



Piper L-18C n°18-1489/BNH, du PMAH de la 19^e DI, le 1^{er} janvier 1960 à Sétif (photo Bernard Chenel).



Claude Lobstein posant devant un Piper du PA de la 20^e DI à Berrouaghia en 1960 (photo Claude Lobstein).

18-1497 51-15497 ../01/52
07/02/56 **GAOA N°8** 07/02/56
GAOA N°7 07/02/56 (21/03/56)
PMAH 21^e DI 02/11/59 02/11/59
le Piper sur le Cessna 24503.
../07/62 *endommagé sur le parking du peloton à Batna. Une rafale de vent projetée*
14/02/63 retour d'Algérie
1^{er} GALAT 14/02/63 (../01/63)
AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Versailles 03/08/65
03/08/65
04/10/66 AC Interallié
24/04/67 AC Monet Versailles
27/06/67 ERGM Bruz 27/06/67 (10/11/67)
07/05/68 réformé avec heures

18-1498 51-15498 ../01/52
PA/5^e DB (../06/56) (../02/57)
réformé avec heures

18-1499 51-15499 ../01/52
PA/5^e DB (../06/56) (../03/57)
3^e PA/ZES **COA** (17/04/62)
../08/62 retour d'Algérie
05/09/62 **GALAT N°6** 05/09/62
21/10/63 Versailles 21/10/63
19/03/64 Bruz 19/03/64
27/01/65 **9^e GALAT** 27/01/65 (30/01/65)
30/01/65 *accidenté*
675 CRALAT (18/03/65)
28/07/65 réformé avec heures

18-1500 51-15500 ../01/52
PA 2^e DIM **OW** (31/05/57)
ES .ALAT (04/09/58)
Versailles
1^{er} BPC
Montauban
06/02/64 **ES .ALAT** 06/02/64
21/07/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Montauban
Bruz
07/11/67 **E-EAI** 07/11/67 05/09/69
05/09/69 Montauban
24/10/69 **ES .ALAT** 24/10/69 03/04/70
03/04/70 Montauban (27/04/70)
08/05/70 réformé avec heures

18-1501 51-15501 ../01/52
ES .ALAT
Montauban
16/05/68 **GALAT N°7** 16/05/58
Versailles
GALAT N°6
30/10/62 Bruz 30/10/62
10/07/63 **ES .ALAT** 10/07/63
18/03/65 *détérioré par la tempête*
31/08/65 Valence 31/08/65 (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-1502 51-15502 ../01/52
../03/56 **GM/GAOA N°9** ../03/56 31/03/56
01/04/56 **PA/GPI** 01/04/56 31/07/56
01/08/56 **PA 10^e DP** 01/08/56 (03/08/56)
04/08/56 AIA Blida expédié à Blida, pour être mis en caisses, dans le cadre de la
préparation de l'opération "Amilcar". L'appareil repeint couleur sable, étant toujours en caisse, reçoit
des marquages spéciaux, trois bandes jaunes et deux noires sur le fuselage et les ailes.
.31/10/56 Embarquement à Alger
15//11/56 arrive à Famagouste (Chypre) puis part à destination du camp X, à Pyro.
18/11/56 mouvement vers l'aérodrome de Tymbour à l'est de Nicosie.
28/11/56 début des vols d'entraînement et d'initiation
../11/56 démontage puis mise en caisse et remontage quelques jours plus tard.
22/12/56 de nouveau remis en caisse à Akrotiri. Le 24 tout est emballé
02/01/57 arrivée à Alger.
02/01/57 **PA 10^e DP** (03/08/56)
ES .ALAT (18/06/62)
18/06/62 *détruit à Saillagouse. Le maréchal des logis chef Vadot est blessé.*
réformé avec heures

18-1503 51-15503 ../01/52
GAOA N°5 .. (04/06/54)
GAOA N°5 **SC** (21/10/55)
05/08/55 Touché par une rafale d'arme automatique à l'ouest de Ferriana, en Algérie. Le
sous-lieutenant Grandguillaume est blessé.
réformé avec heures

18-1504 51-15504 ../01/52
../10/52 **GAOA N°3** ../10/52 (../06/53)
GAOA N°5 **SI** (21/10/55)
10/05/56 accidenté lors d'une opération dans le djebel Orbata (secteur de Gafsa),
l'appareil, codé SI, touché par balles fait un atterrissage forcé en campagne. L'avion est hors service,
l'équipage indemne.
GAOA N°5 .. (15/06/57)
15/06/57 accidenté
GALAT N°5 (17/06/58)
../07/60 retour d'Algérie
GALAT N°2
Montauban
../04/61 envoi en Algérie
ES .ALAT **AYD** (../01/62)
../07/62 retour d'Algérie
Bruz 16/07/62
07/03/63 **6° GALAT** 07/03/63
09/07/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ERGM Bruz 09/09/65 (10/11/67)
07/05/68 réformé avec heures

18-1505 51-15505 ../01/52
GAOA N°4 (09/01/53)
GALAT N°4
PA 2° DIM IB (06/06/57)
ES .ALAT 10/07/59 **AIG**
10/07/59 détruit à Egat à la suite d'un rabattant.
671 CRALAT
réformé avec heures

18-1506 51-15506 ../01/52
GAOA N°4 (04/03/53)
GALAT N°4 ()
Sétif 12/03/56
12/03/56 **GAOA N°6** 12/03/56
675 CRALAT 13/10/58
13/10/58 **1^{er} PAZOS** 13/10/58 **BXH** (30/06/59)
ES .ALAT **AYU** (../01/62)
../10/62 retour d'Algérie
Bruz
PMAH 11^e DLI (02/01/63)
02/01/63 Dax 02/01/63
GALDIV 11 (10/04/64)
20/12/64 **GALDIV 8** 20/12/64 25/08/65
ERM Valence (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-1507 51-15507 ../01/52
A/ES .ALAT
ES .ALAT
Montauban
ES .ALAT (../10/58)
Montauban
GALAT N°8
Bruz
ES .ALAT **AIF** (07/02/61)
../03/61 accidenté à Saillagousse
Versailles 15/04/64
22/10/64 Bruz 22/10/64
ERGM Bruz (27/01/69)
30/01/69 réformé avec heures



L-18C n° 18-1507/AIF, de l'ES.ALAT, accidenté à Saillagousse, en mars 1961 (photo Bernard Charmetant).

18-1508	51-15508	../01/52	ES .ALAT Versailles GALAT N°2 Montauban		
		../04/61	envoi en Algérie		
		../10/62	retour d'Algérie		
		30/10/62	5° GALAT	30/10/62	
			Versailles		
		19/12/63	5° GALAT 4° GALAT	19/12/63	
			Bruz		
		10/09/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		01/12/65	E-EAA	01/12/65	
		23/05/66	accidenté		
			672 CRALAT		
		16/12/66	ES .ALAT	16/12/66	21/07/67
			ERGM Montauban	(03/01/69)	
		09/01/69	réformé avec heures		
18-1509	51-15509	../02/52	GAOA N°1 GH N°3	(14/10/54) (03/10/55) (09/09/57)	
			réformé avec heures		
18-1510	51-15510	../02/52			
			Buc	11/03/55	
		11/03/55	GAOA N°8	11/03/55	GA (16/06/55)
			Montauban		
		../06/58	envoi en Algérie		
		../09/62	retour d'Algérie		
			Bruz		
			3° GALAT		
		28/10/64	GALDIV 8	28/10/64	05/04/65
			AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			Montauban		
		22/10/65	Bruz	22/10/65	
		25/07/68	ES .ALAT	25/07/68	
		03/04/70	Montauban	03/04/70	(27/04/70)
		08/05/70	réformé avec heures		
18-1511	51-15511	../02/52	GAOA N°1 PA/2° DIM	(29/03/55) (26/04/55)	OQ (01/04/56)
		13/05/57	PA 9° DI	13/05/57	
		../10/62	retour d'Algérie		
			Bruz		
			Versailles		
		04/06/63	1^{er} GALAT	04/06/63	12/08/65
		20/11/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		01/02/67	E-EAABC	01/02/67	16/10/68
			ERGM Bruz	(27/01/69)	
		30/01/69	réformé avec heures		
18-1512	51-15512	../02/52			
		11/05/55	GAOA N°9	11/05/55	
			réformé avec heures		
18-1513	51-15513	../02/52	GAOA N°9 PA 29° DI	18/05/55	CR (01/08/56)
		01/08/56	accidenté		
			1^{er} PMAH/2° DIM	21/08/58	BIC
		21/08/58	674 CRALAT	21/08/58	
			1^{er} PMAH/2° DIM		BIC (../04/59)
			674 CRALAT	25/06/59	rev 600 heures
		25/06/59	1^{er} PMAH/2° DIM	25/06/59	19/10/59
		19/10/59	674 CRALAT	19/10/59	BIC
			1^{er} PARR		ASB (02/05/62)
		../02/63	retour d'Algérie		
			Montauban		
		14/02/63	CIS .ALAT	14/02/63	
		21/06/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		16/09/65	ERGM Bruz	16/09/65	(10/11/67)
		07/05/68	réformé avec heures		



Le 16 juin 1955, le L-18C n° 18-1510/GA, du GAOA N°8 de Dinan, accroché à l'atterrissage, le grillage disposé sur la piste de Biscarosse. Couchés derrière l'appareil, le lieutenant Delboy et le mécanicien Marc Henrard (photo Marc Henrard).



PA de la 29^e DI, 1^{er} août 1956, pris dans un rabattant, le Piper n° 15513/CR, contraint son pilote, le maréchal des logis Laplace, et son observateur, le lieutenant Jean Hacault, à un atterrissage forcé dans le contrefort ouest du Tessala (photo Claude Marigot).

18-1514	51-15514	../02/52				
		12/03/56	GAOA N°6	12/03/56	12/03/56	
		26/03/56	Sétif	26/03/56	26/03/56	
			GAOA N°6			EC (17/04/56)
			IAI Blida		04/12/56	
		04/12/56	PA 9° DI	04/12/56	20/03/57	AUP
		20/03/57	GALAT N°3	20/03/57		ANQ (12/08/58)
			GALAT N°3			CHE (26/01/60)
			EA .ALAT		(26/06/61)	AYW
		../02/63	retour d'Algérie			
		26/03/64	Montauban	26/03/64		
		15/05/64	ES .ALAT	15/05/64		
		29/12/64	GALDIV 8	18/12/64		
		06/09/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
		17/09/65	ES .ALAT	17/09/65		
			Montauban			
		24/10/69	ES .ALAT	24/10/69	04/03/70	
			Montauban		(../12/69)	
		29/12/69	réformé avec heures			
18-1515	51-15515	../02/52				
			GALAT 7° DMR	18/10/56		RE
		18/10/56	<i>Touché, il s'écrase sur la route Chebly-Birtouta. Le lieutenant Jean Marbouty, pilote, est blessé, l'adjudant Parisot, passager, est légèrement blessé. L'avion est détruit.</i>			
			réformé avec heures			
18-1516	51-15516	../02/52				
			ES .ALAT	27/04/60		AIM
		27/04/60	accidenté à Hern au 4 ^e échelon			
			ES .ALAT			AIM (../06/60)
			Montauban			
			Bruz			
		10/07/63	ES .ALAT	10/07/63		
		31/08/65	ERM Valence	31/08/65	(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1517	51-15517	../02/52				
			GAOA N°6		(08/03/56)	
			GAOA N°6			EB (21/04/56)
			PA 14° DI	15/05/56		EB (01/05/56)
		15/05/56	Sétif	15/05/56		
			PA 14° DI			EP (25/06/56)
			PA 25° DP			BPA (12/11/57)
		12/11/57	détruit dans un accident à Djidjelli provoquant la mort de ses deux occupants, le lieutenant Yves Rimaud, observateur, et le sergent-chef Guy Clerget-Gurnaude, pilote.			
			réformé avec heures			
18-1518	51-15518	../02/52				
			GAOA N°6	23/07/56		(12/06/56)
		23/07/56	ES .ALOA	23/07/56	17/12/56	
		17/12/56	Montauban	17/12/56		
			GAOA N°6		(11/03/57)	
		../06/58	envoi en Algérie			
			GALAT N°3			ANS (27/03/59)
			GALAT N°3	22/07/60		CHE (31/12/59)
		22/07/60	CALAT	22/07/60		
			ES .ALAT			AYW (../01/62)
		../02/63	retour d'Algérie			
			Montauban			
		14/02/63	6° GALAT	14/02/63		
		02/01/64	7° GALAT	02/01/64	03/08/65	
		28/09/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
			ERM Valence		(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1519	51-15519	../02/52				
			GALAT N°7	15/03/58		
		15/03/58	AIA Cl Fd	15/03/58		
			Montauban			
			ES .ALAT			
		31/05/61	IRAN	31/05/61	12/09/61	
			Versailles			
			Montauban			
			Bruz			
		12/03/64	ES .ALAT	12/03/64		
		31/08/65	ERM Valence	31/08/65	(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			

18-1526	51-15526	../02/52	GAOA N°1		(09/10/54) (18/03/55)
			GALAT N°7		03/03/58
		03/03/58	Versailles	03/03/58	19/05/58
			GALAT N°7	19/05/58	
			GALAT N°3		ANW (25/10/58)
			réformé avec heures		
18-1527	51-15527	../02/52	ES .ALAT		
			Montauban		
			ES .ALAT		AJA (../01/60)
			Versailles		
			Montauban		
			Bruz		
		12/03/64	ES .ALAT	12/03/64	31/08/65
			ERM Valence		(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		
18-1528	51-15528	../02/52	GAOA N°7		(03/03/55) (19/01/56)
		09/07/58	GALAT N°7	09/07/58	
			Montauban		
			ES .ALAT		
			Versailles		
			Bruz		
		23/09/64	ES .ALAT	23/09/64	03/02/66
			MAM Valence	29/01/68 ??	(05/12/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		20/12/67	réformé avec heures		
18-1529	51-15529	../02/52	ES .ALAT		
			Versailles		
			Bruz		
			ES .ALAT	(05/09/61)	AJR
		05/09/61	<i>accidenté. Cheval de bois à l'atterrissage.</i>		
			E-EAT	15/11/63	23/08/65
		02/02/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			Bruz		
		07/11/66	ES .ALAT	07/11/66	
		01/08/67	ERGM Bruz	01/08/67	(10/11/67)
		07/05/68	réformé avec heures		
18-1530	51-15530	../02/52	GAOA N°6		(13/03/54)
		13/03/54	accidenté à Cazals, Tarn et Garonne		
			GALAT N°7	(23/06/59)	09/09/59
		10/10/59	E-EAABC	10/10/59	05/04/60
			Versailles		
			ES .ALAT		(../01/62)
			Versailles		
		21/12/63	Bruz	21/12/63	
		28/08/68	ES .ALAT	28/08/68	
		02/10/68	Montauban	02/10/68	16/06/69
		16/06/69	ES .ALAT	16/06/69	03/04/70
		06/04/70	Montauban	06/04/70	29/04/70
		08/05/70	réformé avec heures		(27/04/70)
18-1531	51-15531	../02/52	A/ES .ALAT		
			ES .ALAT		
			Montauban		
			GALAT N°2		
			Montauban		
		../04/61	envoi en Algérie		
			ES .ALAT		AYP (../01/62)
		../02/63	retour d'Algérie		
			Montauban		
			1^{er} GALAT		
		14/03/63	2^e GALAT	14/03/63	AME (18/06/63)
		13/04/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		02/09/65	ES .ALAT	02/09/65	20/03/67
			ERGM Bruz		(10/11/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		22/11/67	réformé avec heures		

18-1532	51-15532	../02/52				06S1 (../08/58) Strasbourg
			réformé avec heures			
18-1533	51-15533	../02/52				(16/11/54) (10/03/57)
			GAOA N°1 Montauban			
			A/ES .ALAT			
			GAOA N° 2 Versailles			
		08/12/60	GALAT N°7	08/12/60		AFG (../../61)
			Bruz			
		23/01/64	ES .ALAT Versailles	23/01/64		
			ERGM Bruz			(27/01/69)
		30/01/69	réformé avec heures			
18-1534	51-15534	../02/52				
			CIS .ALAT Versailles			
			CIS .ALAT			
			GALAT N°9 Bruz			
			ES .ALAT			
		14/03/64	Versailles	14/03/64		
		31/07/64	ES .ALAT	31/07/64		
		22/03/65	accidenté			
		12/04/65	671 CRALAT	12/04/65		(26/03/65)
		18/12/65	réformé avec heures			
18-1535	51-15535	../02/52				
			GAOA N°7			(20/03/57)
			A/ES .ALAT			
			ES .ALAT Versailles			
			CIS .ALAT			
			GALAT N°6 Bruz			
			Versailles			
			6° GALAT			
		13/11/64	E-EAA	13/11/64	10/02/65	
		13/02/65	7° GALAT	13/02/65		
		01/09/65	ES .ALAT	01/09/65		
		14/10/66	MAM Valence	14/10/66		(30/01/69)
		21/03/69	réformé avec heures			
18-1536	51-15536	../02/52				
		../07/62	envoi en Algérie			
			PA/2° DIM			OL (01/04/56)
			IAI Blida		04/12/56	
		04/12/56	PA 9° DI	04/12/56		AUT
			PA 29° DI	(11/01/60)		
			PMAH 14° DI	(../06/61)		BMA
		../../..	retour d'Algérie			
			Bruz			
		17/11/62	E-EAI	17/11/62		
		22/12/64	Montauban	22/12/64		
			ERM Valence			(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1537	51-15537	../02/52				
			GAOA N°1			(01/04/55) (27/09/55)
			réformé avec heures			
18-1538	51-15538	../02/52				
			GAOA N°4			(15/03/55)
		15/03/55	<i>accidenté sur la BA 707 de Marrakech. Les Piper L-18C n°15554 et 15538, en stationnement provisoire à Marrakech, sont détruits par le feu dans le hangar, par suite de la mise en route involontaire du n°15554.</i>			
			GAOA N°4			
		16/01/56	<i>Contraint à un atterrissage forcé à la suite d'un tir rebelle à Boured, près d'Oujda, au Maroc.</i>			
			réformé avec heures			



Piper L-18C n°18-1533 en 1961, au GALAT N°7 (photo X, collection Christian Malcros).

18-1539	51-15539	../02/52			
		06/04/54	GAOA N°9	06/04/54	29/09/54
		29/09/54	Tarbes	29/09/54	02/10/54
		02/10/54	GAOA N°9	02/10/54	../06/55
			CIS .ALAT		
			Montauban		
			ES .ALAT		
			Versailles		
		21/04/62	GALAT N°6	21/04/62	
		10/02/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		22/09/65	ES .ALAT	22/09/65	03/02/66
			MAM Valence		(05/12/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		20/12/67	réformé avec heures		
18-1540	51-15540	../02/52			
		../.../..	réformé avec heures de vol		
18-1541	51-15541	../02/52			
			GAOA N°3	(02/07/55)	
			GALAT N°3		10B1 (20/07/60)
		../09/62	retour d'Algérie		
		14/09/62	Bruz	14/09/62	
		17/11/62	E-EAT	17/11/62	
		28/01/63	E-EAT	28/01/63	21/06/65
		17/03/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		21/06/65	accidenté		
		09/08/65	ERGM Bruz	09/08/65	(05/04/66)
		17/06/66	réformé avec heures		
18-1542	51-15542	../02/52			
			GAOA N°5	.. (20/02/54)	(02/06/54)
			GALAT N°5	(../08/58)	
			GALAT N°3		CHK (14/11/59)
			ES .ALAT		AYX (../01/62)
		../07/62	retour d'Algérie		
			Bruz		
			1^{er} GALAT		
		14/03/63	2^e GALAT	14/03/63	(09/09/64)
		12/10/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			ES .ALAT		AKG
		15/09/65	ERGM Bruz	15/09/65	(10/11/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		22/11/67	réformé avec heures		
18-1543	51-15543	../02/52			
		../09/62	PMAH 19^e DI		BNG (../.../61)
			retour d'Algérie		
			Bruz		
		17/11/62	E-EAI	17/11/62	
		14/12/64	Montauban	14/12/64	
		15/03/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			Bruz		
		19/10/67	E-EAI	19/10/67	(../08/69)
		19/09/69	Montauban	19/09/69	29/04/70 (27/04/70)
		08/05/70	réformé avec heures		
18-1544	51-15544	../02/52			
			Montauban		
			ES .ALAT		AJM (../05/60(../07/60)
			ES .ALAT	(03/12/60)	BCS
			Versailles		
			Bruz		
		23/11/64	ES .ALAT	23/11/64	16/11/66
			MAM Valence		(05/12/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		20/12/67	réformé avec heures		



PHOTO MUSEE DAX

*Piper L-18C n°18-1542/AKG de l'ES.ALAT, avec capot moteur modifié à cause du générateur
(photo Musée de l'ALAT à Dax, via Marc Bonas).*



Sétif 1961, L-18C n° 18-1543/BNG, du PMAH de la 19° DI (photo Louis Jaccon).

18-1545	51-15545	../02/52	ES .ALAT	(../10/58) (../12/58)	
			Montauban	03/03/59	
		03/03/59	GALAT N°9	03/03/59	
			Versailles		
		22/02/62	ES .ALAT	22/02/62	05/05/66
		15/10/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
			MAM Valence	(05/12/67)	
		01/12/67	retiré SMA		
		20/12/67	réformé avec heures		
18-1546	51-15546	../02/52			
			Tarbes	11/10/54	
		11/10/54	GAOA N°8	11/10/54	
			GAOA N°4		RP (03/03/58)
			GALAT N°8	(02/07/58)	(17/07/58)
			ES .ALAT		19/06/59
		19/06/59	accidenté au 4 ^e échelon		
			réformé avec heures		
18-1547	51-15547	../02/52			O1P1 (.././56)
			ES .ALAT		
			Versailles		
			ES .ALAT		AJH (../04/60) (../06/60)
		15/11/62	Versailles	15/11/62	
		07/03/63	ERGM Bruz	07/03/63	(27/01/69)
		30/01/69	réformé avec heures		
18-1548	51-15548	../02/52			
			ES .ALAT	(13/02/58)	
		13/02/58	accidenté au 3 ^e échelon.		
			671 CRALAT	(04/03/65)	
		01/04/65	réformé avec heures		
18-1549	51-15549	../02/52			
			ES .ALAT		
			Montauban		
			GALAT N°8	(06/01/60)	(12/05/60)
			Versailles		
			Bruz		
			ES .ALAT		(19/08/63)
		19/08/63	accidenté au 4 ^e échelon.		
			Versailles		
		30/10/64	Montauban	30/10/64	
		10/11/64	ES .ALAT	10/11/64	
		27/07/67	E-EAA	27/07/67	29/07/68
			Montauban		(03/01/69)
		09/01/69	réformé avec heures		
18-1550	51-15550	../02/52			
			GAOA N°1	(04/10/54)	
			GAOA N°1		OJ (26/06/56)
			ES .ALAT		
			Montauban		
			ES .ALAT	(08/09/61)	AJO
			Versailles		
			Bruz		
		23/11/64	ES .ALAT	23/11/64	
		13/10/66	MAM Valence	13/10/66	(04/06/68)
		25/06/68	réformé avec heures		
18-1551	51-15551	../02/52			
			COMALAT	19/08/55	(19/01/55)
		19/08/65	GAOA N°7	19/08/55	(19/12/55) (21/03/56)
			GALAT N°7		03/03/58
		03/03/58	Versailles	03/03/58	
			Montauban		
			GALAT N°1		
			E-EAA		CAX (../09/59)
			Versailles		
			GALAT N°7		
		14/02/63	ES .ALAT	14/02/63	
		31/08/65	ERM Valence	31/08/65	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		

18-1552	51-15552	../02/52			
		22/11/54	PA 29^e DI	(13/05/56)	
			GAOA N°6	22/11/54	
			Clermont Fd		
			Montauban		
			ES .ALAT		AIL (../11/59)
			Versailles		
			Montauban		
			Bruz		
		24/01/63	E-EAT	24/01/63	../11/63
		15/11/63	ES .ALAT	15/11/63	
		05/01/65	GALDIV 8	05/01/65	
		25/08/65	ERM Valence	25/08/65	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		
18-1553	51-15553	../02/52			
			GAOA N°5		.. (23/02/54) (03/06/54)
			GAOA N°?		CC (02/07/56)
		02/07/56	accidenté à Djelfa		
			GALAT N°7		AFG (../../61)
			réformé avec heures		
18-1554	51-15554	../02/52			
			GAOA N°4		RL (15/03/55)
		15/03/55	accidenté sur la BA 707 de Marrakech. Les Piper L-18C n°15554 et 15538, en stationnement provisoire à Marrakech, sont détruits par le feu dans le hangar, par suite de la mise en route involontaire du n°15554.		
			réformé avec heures		
18-1555	51-15555	../02/52			
			Montauban		01/03/57
		01/03/57	GAOA N°6	01/03/57	
			Montauban		
		../01/61	ESAM	../01/61	
			Versailles		
			Montauban		
			PMAH 8^e DI		01/09/62
		01/09/62	GALDIV 8	01/09/62	
			Bruz		
		23/09/64	ES .ALAT	23/09/64	03/02/66
		04/02/66	MAM Valence	04/02/66	(05/12/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		20/12/67	réformé avec heures		
18-1556	51-15556	../02/52			
		22/01/61	2^e PA/ZOS	22/01/61	BRH
		../../61	2^e PA/ZOS		CPH
		../08/62	retour d'Algérie		
			Bruz		
		15/07/63	ES .ALAT	15/07/63	
			Versailles		
			Bruz		
		02/04/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		02/04/65	CIS .ALAT	02/04/65	
		04/08/65	ERGM Bruz	04/08/65	(27/01/69)
		30/01/69	réformé avec heures		
18-1557	51-15557	../02/52			
			réformé avec heures		
18-1558	51-15558	../02/52			
		../06/56	GAOA N°9	../06/56	../../57
			A/ES .ALAT		
			ES .ALAT		
			Montauban		
			CIS .ALAT		BHI
			Versailles		
			GALAT N°8		
			Bruz		
		23/09/64	ES .ALAT	23/09/64	
		07/10/66	MAM Valence	07/10/66	(05/12/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		20/12/67	réformé avec heures		



Brezina 1961, le Piper L-18C n° 556/CPH du 2^e PAZOS (photo Karl Ruth, via Michel Mariet).

18-1559	51-15559	../02/52	GAOA N°7		(19/01/55) (03/08/55) (21/03/56)
		14/12/56	PA 9° DI	14/12/56	AUO
		../08/60	GALAT N°3		CHF (03/05/59)
			retour d'Algérie		
			Montauban		
			Bruz		
		12/03/64	ES .ALAT	12/03/64	
		30/08/65	ERM Valence	30/08/65	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		
18-1560	51-15560	../02/52			réformé avec heures
18-1561	51-15561	../02/52	CIS .ALAT		
			Toul		
			Montauban		
			ES .ALAT		AJT (../04/60) (../05/60)
			Versailles		
			Bruz		
		23/09/64	ES .ALAT	23/09/64	
		26/06/67	ERGM Bruz	26/06/67	(10/11/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		22/11/67	réformé avec heures		
18-1562	51-15562	../02/52	GAOA N°1		(24/12/54)
			GAOA N°1		OM (04/05/56)
			A/ES .ALAT		
			ES .ALAT	(09/05/58)	
		09/05/58	<i>accidenté au 4^e échelon, au sol par la tempête.</i>		
			Montauban		
			GALAT N°2		
			Montauban		
		../04/61	envoi en Algérie		
			ES .ALAT		AYO (../01/62)
		../09/62	retour d'Algérie		
			Bruz		
		12/11/62	ES .ALAT	12/11/62	
		27/04/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy		
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot		
		02/05/67	MAM Valence	02/05/67	(05/12/67)
		01/12/67	retiré SMA		
		20/12/67	réformé avec heures		
18-1563	51-15563	../02/52	GAOA N°6	01/09/54	
		01/09/54	GAOA N°6	01/09/54	
		01/07/55	GAOA N°6	01/07/55	AC Bordeaux
		09/06/56	GAOA N°6	09/06/56	AC Bordeaux
			ES .ALAT		
			Montauban		
			GALAT N°6		
			Versailles		
			Montauban		
			Bruz		
			3^e GALAT		
		01/11/64	E-EAABC	01/11/64	24/08/65
		26/07/65	ERM Valence	26/07/65	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		
18-1564	51-15564	../02/52	ES .ALAT		(26/05/58)
			<i>accidenté au 4^e échelon, au sol par la tempête.</i>		
		26/05/58	réformé avec heures		
18-1565	51-15565	../02/52			réformé avec heures

18-1566 51-15566 ../02/52

ES .ALAT

Montauban

GALAT N° 6

Versailles

GALAT N° 3

Bruz

ES .ALAT

(23/09/58) (30/08/63)

30/08/63

accidenté au 4^e échelon, à Azur-Léon. Un blessé léger.

Versailles

30/10/64

Montauban 30/10/64

13/01/65

E-EAA 13/01/65 08/05/67

09/05/67

MAM Valence 09/05/67 (04/06/68)

25/06/68

réformé avec heures

18-1567 51-15567 ../03/52

GAOA N° 1

(20/10/54) (10/08/55)

ES .ALAT

Montauban

ES .ALAT

Montauban

GALAT N° 9

Versailles

Bruz

01/03/63

1^{er} GALAT 01/03/63 23/08/65 **AFN** (10/06/65)

20/05/65

AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ERGM Bruz (10/11/67)

07/05/68

réformé avec heures

18-1568 51-15568 ../03/52

GAOA N° 1

(24/11/54) (01/02/55)

../07/60

retour d'Algérie

Montauban

E-EAA

(28/02/62) **CAR**

Versailles

26/10/62

Bruz 26/10/62

14/04/65

ES .ALAT 14/04/65 26/06/67

ERGM Bruz (10/11/67)

07/05/68

réformé avec heures

18-1569 51-15569 ../03/52

07/04/54

GAOA N° 6 07/04/54

16/06/55

GAOA N° 6 16/06/55

AC Millau (29/11/55)

23/06/56

GAOA N° 6 23/06/56 20/08/56

ClFd 20/08/56

ES .ALAT

AJC (13/11/58)

../11/58

accidenté, décroche à l'atterrissage à Tarbes

ES .ALAT

AJC (../11/58) (../12/58)

Versailles

ES .ALAT

AIR (../04/60) (../05/60)

Versailles

ERGM Bruz

(12/05/67)

22/09/67

réformé avec heures

18-1570 51-15570 ../03/52

GAOA N° 3

(21/01/57) (22/03/57)

../08/62

retour d'Algérie

09/10/63

1^{er} GALAT 09/10/63 12/08/65

09/06/65

AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ERGM Bruz (12/05/67)

18/04/67

détérioré par tempête

22/09/67

réformé avec heures

18-1571 51-15571 ../03/52

GAOA N° 1

(20/01/55) (30/04/55)

envoi en Algérie

A/ES .ALAT

(../11/62)

ES .ALAT

Versailles

23/04/64

Bruz 23/04/64

09/09/65

AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot

07/02/67

ES .ALAT 07/02/67 16/06/69 **AKE**

28/06/68

accidenté à Sainte Léocadie lors du stage 1P68, un blessé.

ERGM Montauban (../12/69)

29/12/69

réformé avec heures

Piper L-18C quatrième tranche

NUMEROS		ALAT	AFFECTATIONS	IMMATRICULATIONS
constructeur	S/N	date de réception		
18-1576	51-15576	../03/52	PA 25° DP (22/09/57) PMAH 4° DIM (../12/58) PMAH 25° DP PMAH 25° DP	BPx (17/12/60) BPC (01/02/61)
		../10/61	<i>accidenté</i> 2° PA 20° DI	CNB (03/05/62)
		../08/62	retour d'Algérie Bruz GALAT N°8 17/11/62 3° GALAT	AGF (13/06/63)
		05/12/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot Bruz 19/10/65 ES .ALAT 26/07/65 Bruz MAM Valence (05/12/67)	
		01/12/67	retiré SMA	
		20/12/67	réformé avec heures	
18-1577	51-15577	../03/52	GAOA N°1 (05/10/54) (23/05/55) (15/10/56) GAOA N°1 GALAT N°3 CIS .ALAT Toul 671 CRALAT	BHB (09/10/57) ANU (../01/59) (../10/59)
		../06/58	envoi en Algérie GAOA N°3 GALAT N°3 22/07/60 CRALAT 22/07/60 1^{er} PA/ZOS 1^{er} PALAT/26° DI 14/08/62 Cheragas 14/08/62	ANU (04/12/57) CHD (04/11/59)
		../08/62	retour d'Algérie Bruz GALAT N°8 Bruz ES .ALAT 02/01/63 GALDIV 8 11/01/65 27/08/65 ERM Valence (20/06/66)	BXH (../../61) BIE (18/11/63) (06/05/65)
		05/11/66	réformé avec heures	
18-1578	51-15578	../03/52	GAOA N°1 (31/01/55) (24/09/55) 2° PA/21° DI 03/10/59	
		03/10/59	<i>accidenté au 4° échelon</i>	
		21/07/60	2° PARR 21/07/60 <i>accidenté au 3° échelon</i> 1^{er} PMAH 13° DI (../11/61) (25/02/62)	
		../10/62	675 CRALAT ../11/61 retour d'Algérie Bruz Versailles 1^{er} GALAT 05/07/63 23/08/65	
		09/03/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot ERGM Bruz (27/01/69)	
		30/01/69	réformé avec heures	

18-1579 51-15579 ../03/52
GAOA N°1 (24/01/55) (09/03/55)
GALAT N°2
Montauban
ES .ALAT **AJG** (../04/60) (../05/60)
Versailles
CIS .ALAT
Bruz
ES .ALAT 15/07/63
MAM Valence 03/02/66 (05/12/67)
01/12/67 retiré SMA
20/12/67 réformé avec heures

18-1580 51-15580 ../03/52
ES .ALAT FFA
ES .ALAT Dax
Montauban
CIS .ALAT
GALAT N°8
Versailles
GALAT N°7
Bruz
ES .ALAT 16/04/63
AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
16/12/65 *accidenté à l'atterrissage*
ERGM Bruz 26/06/67 (10/11/67)
07/05/68 réformé avec heures

18-1581 51-15581 ../03/52
Montauban
ES .ALAT
Versailles
Bruz
1^{er} GALAT 20/06/63 (../01/63)
12/01/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz 23/08/65
ES .ALAT 15/11/66 01/08/67
ERGM Bruz (10/11/67)
07/05/68 réformé avec heures

18-1582 51-15582 ../03/52
GAOA N°1 (21/03/57) (27/04/57)
CIS .ALAT
Versailles
Bruz 11/12/62
ES .ALAT 21/04/65 01/08/67
ERGM Bruz (10/11/67)
07/05/68 réformé avec heures

18-1583 51-15583 ../03/52
GAOA N° **DT** (10/12/55)
GAOA N°3 **QT** (06/08/56)
GAOA N°3 (18/01/57)
ES .ALAT FFA
ES .ALAT (../10/58) (../11/58)
Montauban
ES .ALAT (../11/62)
Versailles
6^e GALAT
E-EAA 13/11/64
7^e GALAT 13/02/65 01/09/65
ES .ALAT 01/09/65
09/03/66 *accidenté au roulage*
671 CRALAT 20/05/66 (23/07/66)
18/08/66 réformé avec heures

18-1584 51-15584 ../03/52
GAOA N°1 (13/09/56) (15/06/57)
ES .ALAT 02/09/59 **AIR**
02/09/59 *accidenté au 4^e échelon à l'atterrissage à Soustons.*
../.../.. réformé avec heures

18-1585 51-15585 ../03/52
IAI Blida
04/08/56 **PA 10° DP** mis en caisses à Blida, dans le cadre de la préparation de
l'opération "Amilcar". L'appareil est repeint couleur sable, étant toujours en caisse, il reçoit des
marquages spéciaux pour l'opération, trois bandes jaunes et deux noires sur le fuselage et les ailes.
31/10/56 embarquement à Alger
15/11/56 arrive à Famagouste (Chypre) puis embarque alors dans des camions à
destination du camp X, à Pyroi dans les environs de Nicosie.
18/11/56 mouvement vers l'aérodrome de Tymbour à l'est de Nicosie.
28/11/56 début des vols d'entraînement et d'initiation
../11/56 démontage puis mise en caisse et remontage quelques jours plus tard.
22/12/56 de nouveau remis en caisse à Akrotiri. Le 24 tout est emballé
02/01/57 arrivée à Alger
PA 10° DP
../... réformé avec heures

18-1586 51-15586 ../03/52
GH N°3 (26/06/56)
EA .ALAT **BBS** (...../61)
../02/63 retour d'Algérie
Montauban 08/02/63
CIS .ALAT 14/02/63 16/09/65
07/04/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz 16/09/65 28/03/68 (10/11/67)
07/05/68 réformé avec heures

18-1587 51-15587 ../03/52
GAOA N°5 .. (05/06/54)
GALAT N°4
Sétif 09/04/56
GAOA N°6 09/04/56 27/04/56 **EA**
PA/19° DI 27/04/56 **EA**
retour d'Algérie
Montauban
CIS .ALAT
Versailles
Montauban
GALAT N°6
Bruz
ES .ALAT 15/07/63
ERM Valence 31/08/65 (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-1588 51-15588 ../03/52
../... réformé avec heures

18-1589 51-15589 ../03/52
GAOA N°4 (08/01/53)
2° PA/ZES 01/07/58
../08/62 retour d'Algérie
Bruz
E-EAA 17/11/62
ERM Valence 15/09/65 (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-1590 51-15590 ../03/52
GAOA N°5 **SR-590** (.../02/55)
GH N°3 (09/09/57)
GALAT N°4 (12/07/58)
EA .ALAT **BBT** (14/07/62)
endommagé dans un hangar à Sidi-bel-Abbès par un légionnaire ivre.
../02/63 retour d'Algérie
Montauban
5° GALAT 14/02/63
4° GALAT 12/10/64 02/09/65
29/01/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz
GALDIV 7 24/05/67 21/07/67
MAM Valence (04/06/68)
25/06/68 réformé avec heures

18-1591 51-15591 ../03/52

PA 13^e DI
PA/27^e DIA
1^{er} PA/ZOO (19/01/59)
3^e PA/ZES

ADx (../07/57)
HS (../07/56)
BZL
COB (17/04/62)

../08/62

retour d'Algérie
GALAT N°1 05/09/62
Versailles

09/12/64

5^e GALAT
4^e GALAT 19/12/63 30/08/65

09/12/64

AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ES.ALAT 30/08/65 21/07/67

09/01/69

ERGM Montauban (03/01/69)
réformé avec heures



EA.ALAT, à Sidi-bel-Abbès, en 1961, le L-18C n°18-1586/BBS (photo Jean Garros).



Gafsa, février 1955, GAOA N°5. Le maréchal des logis Guy Granet devant le L-18C n° 18-1590/SR (photo Guy Granet).



3° PAZES, Touggourt, 1962. Les Piper L-18C (n°18-1591/COB et n° 18-1499/COA) arrimés en vue de l'arrivée prochaine d'un vent de sable (photo Alain Schlauder).

18-1592 51-15592 ../03/52
GALAT N°5 (29/09/57) (../10/58)
2° PA/19° DI 21/05/59
21/05/59 *accidenté à M'Sila. De violentes rafales de vent ainsi que des grêlons
font tomber les tôles des bâtiments et détériorent sept appareils.*
EA .ALAT **BBI** (14/07/62)
../.../.. *endommagé dans un hangar à Sidi-bel-Abbès par un légionnaire ivre.*
../10/62 retour d'Algérie
ES .ALAT (../03/63)
Versailles
9° GALAT 26/04/64 26/08/65
27/08/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ERGM Bruz (27/01/69)
30/01/69 réformé avec heures

18-1593 51-15593 ../03/52
CIS .ALAT
Toul
Montauban
CIS .ALAT
Versailles
CIS .ALAT **BHD** (21/06/61)
Bruz
ES .ALAT 24/11/64 07/10/66
MAM Valence (04/06/68)
25/06/68 réformé avec heures

18-1594 51-15594 ../03/52
GAOA N°1 (18/06/55)
GAOA N°9 ../06/56
A/ES .ALAT
671 CRALAT
GALAT N°1
E-EAI
Versailles
E-EAA
Bruz
ES .ALAT 15/07/63
ERM Valence 30/08/65 (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-1595 51-15595 ../03/52
ES .ALAT
Versailles
ES .ALAT (../11/62) (../03/63)
Versailles
Bruz
3° GALAT
E-EAABC 20/10/64 01/02/67 **CBS** (31/01/67)
Bruz
MAM Valence (30/01/69)
21/03/69 réformé avec heures

18-1596 51-15596 ../03/52
A/ES .ALAT
671 CRALAT
ES .ALAT **BCS** (01/07/60)
01/07/60 *accidenté au 3° échelon. Accrochage au sol, à Dax, avec L-18 n°1449/BCG.*
ES .ALAT **BCS** (../07/60)
Versailles
GALAT N°7 (24/02/61)
Bruz
ES .ALAT
Versailles 19/02/64
ES .ALAT 10/06/64 09/10/67
ERGM Montauban (03/01/69)
09/01/69 réformé avec heures

18-1597	51-15597	../03/52	GAOA N°1		(22/03/55)	
			PA/2° DIM			OO (01/04/56)
			A/ES .ALAT			
			ES .ALAT			AJB (../11/59) (../12/59)
			Versailles			
			CIS .ALAT			
			GALAT N°1			
			Bruz			
			ES .ALAT			
			Versailles	09/06/64		
			Montauban			
			E-EAA	14/01/65		
		23/05/66	accidenté			
			672 CRALAT	27/05/66	(24/06/66)	
		12/08/66	réformé avec heures			
18-1598	51-15598	../03/52	PA/2° DIM			OD (01/04/56)
		../.../..	réformé avec heures			
18-1599	51-15599	../03/52	GAOA N°9	18/05/55	31/03/56	HL
			PA/GPI	01/04/56	31/07/56	
			PA 10° DP	01/08/56	04/08/56	
		04/08/56	IAI Blida	expédié à Blida, pour être mis en caisses, dans le cadre de		
		la préparation de l'opération	"Amilcar".	L'appareil de couleur jaune est changé contre un autre appareil		
		peint en kaki.				
			PA/5° DB		(../09/56)	
			PA 9° DI	14/12/56	03/08/57	AUO
			PA/10° DP			
			PMAH 25° DP			BPx (11/05/60)
		../.../..	réformé avec heures			
18-1600	51-15600	../03/52	GAOA N°5		.. (25/02/54) (15/06/54)	
			PA 4° DIM			ATE (../.../58)
			EA .ALAT		(30/06/61)	BBJ
			14° GALAT		(../02/63)	
		../02/63	retour d'Algérie			
			1^{er} GALAT	14/02/63		
			Versailles	04/10/63		
			2° GALAT	29/07/64		
		11/09/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
			Bruz			
			E-EAABC	06/06/68	05/09/69	
			ERGM Bruz	08/09/69	22/01/71	(19/11/69)
		01/12/69	réformé avec heures			
18-1601	51-15601	../03/52	GAOA N°1			
			Toul			
			Montauban			
			GALAT N°1			
			Versailles			
			E-EAT	28/09/62	../01/63	
			Bruz			
			ES .ALAT	23/11/64		
		29/12/65	accidenté au roulage			
			671 CRALAT	21/03/66	(21/04/66)	
		18/05/66	réformé avec heures			



EA.ALAT de Sidi-bel-Abbès, en 1961, au premier plan, L-18C n° 18-1600/BBJ (photo Bertrand Lassalle).

18-1602	51-15602	../03/52	GAOA N°6	07/10/55		EF (08/03/56)	
			Sétif		26/03/56		
			GAOA N°6	26/03/56		EF	
			PA 14° DI		07/05/56	EF	
			Sétif	07/05/56			
			PA 14° DI			ET (25/06/56) (11/05/58)	
			GALAT N°3	(../01/59)	12/01/60	ANX (14/01/59)	
			GALAT N°3			CHI (14/11/59)	
		12/01/60	<i>endommagé à Bou Saada par une tempête de vent.</i>				
			PMAH 19° DI		(25/11/61)	BKA	
			14° GALAT		(../03/63) (../04/63)		
		../03/64	retour d'Algérie				
			Montauban				
			Versailles				
			ES .ALAT	01/07/64			
		18/03/65	<i>détérioré par la grêle</i>				
			671 CRALAT	08/04/65		(14/04/65)	
		18/12/65	réformé avec heures				
18-1603	51-15603	../03/52	GAOA N°3		(21/07/55)		
			GAOA N°4		(10/03/56)		
		10/03/56	<i>accidenté à Bou Zineb, au Maroc</i>				
			réformé avec heures				
18-1604	51-15604	../03/52	GALAT N°8	(../07/58) (10/07/58)		10/10/59	
		10/10/59	<i>détruit lors d'un atterrissage d'urgence à Biscarosse, à cause de rafales</i>				
			<i>de vent violentes.</i>				
		../.../..	réformé avec heures				
18-1605	51-15605	../03/52	Montauban		17/12/56		
			GAOA N°6	17/12/56			
			GAOA N°6	04/03/57		(09/09/57)	
			Montauban				
			GALAT N°4		(07/05/58)		
			GALAT N°1				
			Versailles				
			Montauban				
			GALAT N°6				
			Bruz	30/10/62			
			ES .ALAT	14/03/64			
			ERM Valence	30/08/65		(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures				
18-1606	51-15606	../03/52	2° PA/19° DI		21/05/59		
		21/05/59	<i>accidenté à M'Sila. De violentes rafales de vent ainsi que des grêlons</i>				
			<i>font tomber les tôles des bâtiments et détériorent sept appareils.</i>				
		../07/62	retour d'Algérie				
			Bruz				
			3° GALAT				
			AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy				
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot				
			GALDIV 8	20/10/64	17/09/65	ADF	
			ES .ALAT	21/09/65	16/05/67	BCJ	
			MAM Valence		(05/12/67)		
		01/12/67	retiré SMA				
		20/12/67	réformé avec heures				
18-1607	51-15607	../04/52	Tarbes		27/04/55		
			GAOA N°8	27/04/55	21/06/55	AC Angers	
			Montauban				
			GALAT N°1				
			Montauban				
			ES .ALAT				
			Versailles				
			Bruz				
			ES .ALAT	23/09/64	03/03/66		
			MAM Valence		(05/12/67)		
		01/12/67	retiré SMA				
		20/12/67	réformé avec heures				
18-1608	51-15608	../04/52					
		../.../..	réformé avec heures				

18-1609 51-15609 ../04/52
/09/62 **GALAT N°4** (24/07/58)
 retour d'Algérie
 Bruz
3° GALAT 17/12/62
 30/09/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
 installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ES .ALAT 06/07/65
 Bruz 22/10/65 27/10/66
ES .ALAT 27/10/66 26/06/67
 ERGM Bruz (10/11/67)
 01/12/67 retiré SMA
 22/11/67 réformé avec heures

18-1610 51-15610 ../04/52
ES .ALAT **AJJ** (../06/60) (../07/60)
ES .ALAT **ALY**
 27/09/60 *détruit dans un accident à Saillagouse. Ses deux occupants, l'adjudant*
René Germain, moniteur, et le lieutenant Francis Cachia, élève, sont tués.
/... réformé avec heures

18-1611 51-15611 ../04/52
PA 29° DI (11/05/56)
GAOA N°3 .. (24/08/57)
PA 7° DMR **BJA** (../.../60)
/09/62 retour d'Algérie
3° GALAT
GALDIV 7 17/11/64 27/08/65
 ERM Valence (20/06/66)
 05/11/66 réformé avec heures

18-1612 51-15612 ../04/52
GAOA N°4
 14/10/55 *accidenté à Arbaoua au Maroc. Masso, pilote, indemne mais fautif.*
/... réformé avec heures

18-1613 51-15613 ../04/52
CIS .ALAT
 Versailles
E-EAI
 Bruz
ES .ALAT
 Versailles
 Montauban
 Bruz
ES .ALAT 17/05/65
 Montauban 29/06/67
E-EAA 13/10/67 **CAK** (23/06/69)
 Montauban 23/03/70 (27/04/70)
 08/05/70 réformé avec heures

18-1614 51-15614 ../04/52
ES .ALAT **AIS** (../04/60) (../05/60)
 20/06/60 *détruit dans un accident à Saillagouse, le moteur de l'avion s'arrête en*
vol dans une vallée très encaissée. Le moniteur décide de se poser en urgence mais l'appareil percute
violemment le sol. L'élève pilote, l'adjudant René Schraen, est tué sur le coup, le moniteur est blessé.
/... réformé avec heures

18-1615 51-15615 ../04/52
GAOA N°4 (23/01/53)
2° PA/19° DI 21/05/59
 21/05/59 *accidenté à M'Sila. De violentes rafales de vent ainsi que des grêlons*
font tomber les tôles des bâtiments et détériorent sept appareils.
PMAH 20° DI (03/07/61) **BON**
/09/62 retour d'Algérie
3° GALAT 31/10/62
 Bruz 03/10/63
 Versailles
 Bruz
GALDIV 8 16/03/65 24/08/65
 13/07/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
 installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
 Bruz
3° GALAT 26/07/67 16/07/68
 Bruz
E-EAABC 14/04/69 04/08/69
 ERGM Bruz (19/11/69)
 01/12/69 réformé avec heures



PMAH 7^e DLB, en 1960, à Tébessa, L-18C n° 18-1611/BJA (photo Michel Poisson).

18-1616	51-15616	../04/52	GAOA N° 6	17/06/55		AC Limoges
			rev 500h			
			GAOA N° 6	13/12/55		AC Limoges
			GAOA N° 6	21/02/57		AC Limoges
			Montauban			
		../06/54	envoi en Algérie			
			1^{er} PMAH/13^e DI	(01/03/60)		
			PMAH 19^e DI			BNH (27/04/62)
		../10/62	retour d'Algérie			
			Bruz			
			PMAH 11^e DLI	12/11/62	(10/04/64)	
			GALDIV 8	20/12/64	25/08/65	
			ERM Valence		(20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures			
18-1617	51-15617	../04/52	GAOA N° 5			.. (21/11/54)
			GALAT N° 4	(03/06/58)		
			GALAT N° 3			CHJ (09/01/60)
		../07/62	retour d'Algérie			
			Bruz			
			E-EAI	17/11/62		
		12/05/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
			ES .ALAT	15/09/65	26/06/67	
			ERGM Bruz		(10/11/67)	
		01/12/67	retiré SMA			
		22/11/67	réformé avec heures			
18-1618	51-15618	../04/52	GAOA N° 5		.. (26/02/54)	
			GAOA N° 5			SH (21/11/54)
			GAOA N° 3			.. (05/06/56)
			PA 2^e DIM			OZ (31/05/57)
			PA 2^e DIM			IE (06/06/57)
			2^e PA/ZES	01/07/58	(03/10/58)	
			2^e PA/ZOO			BYH (14/07/59)
		14/07/59	<i>accidenté lors d'un vol d'essai, il s'écrase au sol à El Oued entraînant la mort de l'équipage le maréchal des logis Claude Hazard, pilote, et le mécanicien Jean-Claude Martin.</i>			
			réformé avec heures			
18-1619	51-15619	../04/52	IAI Blida			
		04/08/56	PA 10^e DP mis en caisses à Blida, dans le cadre de la préparation de l'opération "Amilcar". L'appareil est repeint couleur sable, étant toujours en caisse, il reçoit des marquages spéciaux pour l'opération, trois bandes jaunes et deux noires sur le fuselage et les ailes.			
		31/10/56	embarquement à Alger			
		15/11/56	arrive à Famagouste (Chypre) puis embarque alors dans des camions à destination du camp X, à Pyroï dans les environs de Nicosie.			
		18/11/56	mouvement vers l'aérodrome de Tymbour à l'est de Nicosie.			
		28/11/56	début des vols d'entraînement et d'initiation			
		../11/56	démontage puis mise en caisse et remontage quelques jours plus tard.			
		22/12/56	de nouveau remis en caisse à Akrotiri. Le 24 tout est emballé			
		02/01/57	arrivée à Alger			
			PA 10^e DP		(10/02/58)	
		../09/60	retour d'Algérie			
			Montauban			
			E-EAT	08/03/61	../12/62	CDB
			Versailles			
			ES .ALAT	26/04/63	01/08/67	
			ERGM Bruz		(27/01/69)	
		30/01/69	réformé avec heures			
18-1620	51-15620	../04/52	GAOA N° 6	25/10/55		
			ClFd	26/06/56		
			GAOA N° 6	26/06/56		
			Montauban		20/09/56	
			GAOA N° 6	20/09/56		EC (27/02/57)
			GAOA N° 6		27/08/57	
			Montauban	27/08/57		
			GAOA N° 6	27/09/57		
			Montauban			
			E-EAI			
			Versailles			
			Bruz	07/03/63		
			ERGM Bruz		(27/01/69)	
		30/01/69	réformé avec heures			



Deux vues en vol du Piper L-18C n°18-1618/SH du GAOA N°5 (photo Michel Salmon).



18-1621	51-15621	../04/52	GAOA N°6	24/06/55		AC Aire/Adour
			GAOA N°3		(23/01/57)	
			GAOA N°3			AQU (09/02/58)
			1^{er} PA/ZOS	22/02/58		BXG (30/06/59)
			1^{er} PMAH/13^e DI	(../06/60)	(01/08/60)	
			2^e PMAH/13^e DI		(15/05/61)	AWG
		../09/62	retour d'Algérie			
			Bruz			
			Versailles			
			Bruz			
			1^{er} GALAT		(../01/63)	
			ES .ALAT	15/07/63		
		23/07/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
			Montauban	05/07/67		
			ERGM Montauban		(03/01/69)	
		09/01/69	réformé avec heures			
18-1622	51-15622	../04/52	2^e GALAT			
			Montauban			
		../04/61	envoi en Algérie			
			EA .ALAT			BBQ (14/07/62)
		../.../..	<i>endommagé dans un hangar à Sidi-bel-Abbès par un légionnaire ivre.</i>			
		../10/62	retour d'Algérie			
			8^e GALAT			
			9^e GALAT		(04/03/64)	
			Montauban	14/12/64		
		11/01/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
			Bruz		(11/05/65)	
			3^e GALAT	05/07/67		
			Bruz			
			ES .ALAT	01/08/68		
			Montauban	07/10/68		
			ES .ALAT	02/10/69	16/01/70	
			ERGM Montauban		(27/04/70)	
		08/05/70	réformé avec heures			
18-1623	51-15623	../04/52	GAOA N°1			ON (20/01/56)
			CIS .ALAT	21/03/59		
		21/03/59	<i>détruit à Chaligny</i>			
		../.../..	réformé avec heures			
18-1624	51-15624	../04/52	GAOA N°3	(18/07/55)		
			PH 2^e DIM			OT (31/05/57)
			PA 2^e DIM			OL
			PMAH 4^e DIM	14/03/60		
		14/03/60	<i>détruit par un incendie sur le parking d'Aflou.</i>			
		../10/62	retour d'Algérie			
			5^e GALAT			
			Versailles			
			Bruz			
			3^e GALAT			
			E-EAABC	20/10/64	18/02/65	
			GALDIV 8	20/01/65	17/09/65	
			ES .ALAT	17/09/65	20/10/66	
		06/10/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy			
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot			
			MAM Valence	20/10/66	27/05/70	(30/01/69)
		21/03/69	réformé avec heures			
18-1625	51-15625	../04/52	GAOA N°5			.. (04/06/55)
			GAOA N°5			SS (21/10/55)
			GAOA N°5			SJ (18/02/57)
		18/02/57	<i>accidenté à Kasserine en Tunisie</i>			
		../.../..	réformé avec heures			



L-18C n°18-1622/BBQ, de l'escadrille observateurs de l'EA.ALAT à Sidi-bel-Abbès, en 1961 (photo Jean Garros).



L-18C n°18-1625/SJ, accidenté à Kasserine, le 18 février 1957, équipage Granet et Mares (photo X, via Michel Salmon).

18-1626 51-15626 ../04/52
GAOA N°3 **QA** (06/05/57)
PA 11° DI (18/03/59)
2° PA/2° DIM (../12/59) 09/05/60
CRALAT 09/05/60
../10/62 retour d'Algérie
8° GALAT
9° GALAT
Versailles
1° GALAT 17/06/64 16/11/67 **AFH** (09/06/65)
15/04/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz
E-EAABC 16/11/67 05/09/69
ERGM Bruz (19/11/69)
01/12/69 réformé avec heures

18-1627 51-15627 ../04/52
GALAT N°7 16/04/58
ES .ALAT (21/09/64)
13/07/65 réformé avec heures

18-1628 51-15628 ../04/52
2° PA/19° DI 04/02/59 21/05/59 **ASC**
21/05/59 accidenté à M'Sila. De violentes rafales de vent ainsi que des grêlons
font tomber les tôles des bâtiments et détériorent sept appareils.
2° PA/ZOS 21/06/62 **CPF**
21/06/62 accidenté
../12/62 retour d'Algérie
Versailles
06/10/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz 21/06/67
ERGM Bruz (27/01/69)
30/01/69 réformé avec heures

18-1629 51-15629 ../04/52
GALAT N°5 (../10/58)
2° PMAH/13° DI 28/10/61 **AWH**
28/10/61 accidenté au 4° échelon
../09/62 retour d'Algérie
Bruz
E-EAABC 22/12/62
Bruz
05/05/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
E-EAABC 25/10/66 31/01/67 **CBT**
ERGM Bruz 12/01/67 (10/11/67)
01/12/67 retiré SMA
22/11/67 réformé avec heures

18-1630 51-15630 ../04/52
GAOA N°5 **SL** (24/09/54)
15/04/55 accidenté. L'appareil, codé SL, est réformé par suite d'un accident au
décollage à Sidi Mtir, Bou Fichta, en Algérie. Le pilote, le maréchal des logis-chef Maurel et son
passager, le colonel Haure Placé sont indemnes.
../... réformé avec heures

18-1631 51-15631 ../04/52
../09/62 retour d'Algérie
Bruz
ES .ALAT
Versailles
GALAT 104 **CJB** (07/05/62)
Montauban
Bruz 10/11/64
7° GALAT 16/02/65
13/03/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz
E-EAA 23/10/68 14/10/69
ERGM Bruz (19/11/69)
01/12/69 réformé avec heures

18-1632	51-15632	../04/52	PA/2^e DIM Montauban ES .ALAT Versailles Montauban Bruz E-EAABC 22/12/62 24/08/65 ERM Valence (20/06/66)	OE (01/04/56)
		05/11/66	réformé avec heures	
18-1633	51-15633	../04/52	GAOA N° 6 28/05/56 07/12/56 Montauban 07/12/56 GAOA N° 6 (27/02/57) Montauban ES .ALAT Versailles PMAH 7^e DLB 13/06/62 GALDIV 7 6^e GALAT 7^e GALAT 02/01/64 17/09/65	AJS (../01/60) BW?
		31/12/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
		01/12/67	ES .ALAT 17/09/65 26/06/67 ERGM Bruz 26/06/67 20/05/68	(10/11/67)
		22/11/67	retiré SMA réformé avec heures	
18-1634	51-15634	../04/52	sortie d'usine le 25/03/49 GAOA N° 5	ST
		02/01/56	Accidenté à El Aouïna. GM/GAOA N° 9 ../04/56 PA/27^e DIA 08/05/56 2^e PA/ZES 01/07/58	HP (../08/56)
		../10/62	retour d'Algérie Bruz 5^e GALAT	
		07/10/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
		05/11/66	4^e GALAT 03/06/65 01/10/65 ERM Valence (20/06/66) réformé avec heures	
18-1635	51-15635	../04/52	GAOA N° 3 ../02/53 (../06/53) GAOA N° 6 27/04/56 EG (13/04/56) PA/19^e DI 27/04/56 EG retour d'Algérie ES .ALAT GAOA N° 2 Versailles CIS .ALAT Bruz ES .ALAT Versailles Bruz 22/10/64 ES .ALAT 28/01/65 16/12/66	
		17/12/66	672 CRALAT <i>accidenté par mauvaises conditions météo, lors d'un vol de convoyage entre Cosne-sur-Loire et Essey, le pilote perd le contrôle de l'appareil qui s'écrase dans les bois à Laneuville-aux-Bois (52). L'appareil est détruit, l'équipage est sauf.</i>	BIQ (17/12/66)
		22/06/67	672 CRALAT (11/04/67) réformé avec heures	
18-1636	51-15636	../04/52	PA 7^e DMR (../03/57) GAOA N° 3 (09/06/57) Blida (../.. /57) retour d'Algérie Bruz E-EAA 17/11/62 ERM Valence 15/09/65 (20/06/66)	
		05/11/66	réformé avec heures	

18-1637 51-15637 ../04/52
GAOA N°6 15/03/55
1^{er} PMAH/RG (24/09/61) **ACH**
24/09/61 *accidenté au 4^e échelon*
EA .ALAT **BBF** (14/07/62)
../.../..
endommagé dans un hangar à Sidi-bel-Abbès par un légionnaire ivre.
AIA Clermont-Ferrand
../02/63 retour d'Algérie
Montauban
CIS .ALAT 14/02/63
Montauban 19/01/65
21/07/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz
E-EAA 15/10/69 23/03/70
Montauban (27/04/70)
08/05/70 réformé avec heures

18-1638 51-15638 ../04/52
../02/53 **GAOA N°3** (../06/53) (21/07/55)
PA 14^e DI **BMT** (24/10/59)
../.../..
réformé avec heures

18-1639 51-15639 ../04/52
../07/60 retour d'Algérie
Montauban
GALAT N°2
Montauban
../04/61 envoi en Algérie
ES .ALAT **AYQ** (../01/62)
../07/62 retour d'Algérie
Bruz
Versailles
Bruz
GALDIV 8 11/01/65 17/09/65
ES .ALAT 17/09/65 24/03/66
06/10/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz
E-EAABC 06/10/66 05/06/68
ERGM Bruz (27/01/69)
30/01/69 réformé avec heures

18-1640 51-15640 ../04/52
CIS .ALAT
GAOA N°1 (28/03/55) (20/05/57)
GAOA N°1 **BHC** (07/10/57)
Montauban
GALAT N°8 (../10/58)
GALAT N°8 (15/11/58) 25/04/60
25/04/60 *accidenté à Dinan au 4^e échelon*
Montauban
GALAT N°6
Versailles
Montauban
Bruz
ES .ALAT 14/03/64
ERM Valence 30/08/65 (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-1641 51-15641 ../04/52
../.../..
réformé avec heures

18-1642 51-15642 ../04/52
GAOA N°6 04/09/56
Montauban 04/09/56
GAOA N°6 (23/10/56) (29/08/57)
ES .ALAT 06/11/59 **AIG**
06/11/59 *accidenté au 4^e échelon. L'appareil passe sur le dos après un rebond à*
l'atterrissage.
ES .ALAT **AIG** (../11/59) (../12/59)
en instance de réforme en mai 1960
../06/60 réformé avec heures

18-1643 51-15643 ../04/52
 ../09/62 **PMAH 12^e DI** **BLH** (01/07/62)
 retour d'Algérie
 Bruz
E-EAABC 17/11/62 24/08/65
 ERM Valence 24/08/65 (20/06/66)
 05/11/66 réformé avec heures

18-1644 51-15644 ../04/52
GAOA N°3 ../10/52 (../06/53)
GAOA N°3 **ACH** (07/04/55)
GALAT N°4 () cdv
 ../07/62 retour d'Algérie
 Bruz
E-EAT 17/11/62 02/09/65
 28/07/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
 installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
 ERM Valence 03/09/65 (20/06/66)
 05/11/66 réformé avec heures

18-1645 51-15645 ../04/52
GAOA N°1
 Montauban
ES .ALAT **AID** (../11/59) (../12/59)
 Versailles
GALAT N°8 **AGC** (15/05/62)
 Bruz
ES .ALAT 15/07/63 30/08/65
 ERM Valence (20/06/66)
 05/11/66 réformé avec heures

18-1646 51-15646 ../04/52
GALAT N°4
2^e PA/19^e DI 21/05/59
 21/05/59 *accidenté à M'Sila. De violentes rafales de vent ainsi que des grêlons
 font tomber les tôles des bâtiments et détériorent sept appareils.*
 ../09/62 retour d'Algérie
 Bruz
E-EAABC 17/11/62 24/08/65 **CBZ**
 ERM Valence (20/06/66)
 05/11/66 réformé avec heures

18-1647 51-15647 ../04/52
GAOA N°3 ../04/53 (../06/53)
GAOA N°3 **QZ** (04/12/56)
 03/06/57 détruit avec à son bord le maréchal des logis Robert.
 ../.../.. réformé avec heures

18-1648 51-15648 ../04/52
GAOA N°3 ../10/52 (../06/53)
 retour d'Algérie
ES .ALAT
 Montauban
 Bruz
ES .ALAT 10/07/63 30/08/65
 ERM Valence (20/06/66)
 05/11/66 réformé avec heures

18-1649 51-15649 ../04/52
GAOA N°3 ../10/52 (../06/53)
GAOA N°6 24/04/56 **EH** (08/12/55)
PA 19^e DI 24/04/56 **EH**
PA 19^e DI 26/02/57 **AGP**
 26/02/57 *détruit lors d'une mission d'accompagnement de troupes; le Piper s'écrase
 au sol. L'équipage s'en sort sain et sauf mais doit brûler l'appareil sur place.*
 ../.../.. réformé avec heures

18-1650	51-15650	../04/52	GAOA N°3 .. /04/53 (../06/53) (07/04/55) (18/06/56)	
			GAOA N°3	AQY (13/02/58)
			GAOA N°3	ANO (05/08/58)
			2° PA/12° DI 22/08/59	
		22/08/59	détruit à 50%, passible du 4 ^e échelon	
		../10/62	retour d'Algérie	
			GALAT N°8 12/11/62	
			9° GALAT 04/03/64 24/08/65	
		13/11/64	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
			ES .ALAT 26/08/65 22/05/67	
			MAM Valence (05/12/67)	
		01/12/67	retiré SMA	
		20/12/67	réformé avec heures	
18-1651	51-15651	../04/52	GAOA N°3 .. /10/52 (../06/53) (23/02/54)	
			GALAT N°3 (01/07/60)	CHA (06/01/60)
		01/07/60	détruit à Bir Rabalouà 70%	
		../.../..	réformé avec heures	
18-1652	51-15652	../04/52	GAOA N°5	SU (21/10/55)
			GIAO N°5 .. (17/04/57)	
		../12/57	envoi en métropole	
			Montauban	
		../06/58	envoie en Algérie	
			2° PA/ZOS 22/01/61	BRH
			676 CRALAT 22/01/61	
		../10/62	retour d'Algérie	
			Bruz	
			GALAT N°6	
			4° GALAT 19/12/63	
			Montauban	
		29/01/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy	
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot	
			Bruz 13/07/65	
			9° GALAT 29/06/67 01/08/68	
			Montauban	
			ES .ALAT 28/08/68 02/10/68	
			Montauban	
			ES .ALAT 06/01/69 21/03/69	
			ERGM Montauban (../12/69)	
		29/12/69	réformé avec heures	
18-1653	51-15653	../04/52	GAOA N°3 .. /10/52	653 o SB
			GAOA N°3 (../06/53)	
			2° PA/ZOS 05/11/60	BRF
		05/11/60	détruit à 80% à El Abiod.	
		../.../..	réformé avec heures	



PA de la 7^e DMR à La Réghaïa en 1958 (photo André Kraether)



L-18C n°18-1651/CHA, du GALAT N°3, à Bir Rabalou, en juillet 1960 (photo Jean-Pierre Roussel).

Piper L-18C cinquième tranche

NUMEROS		ALAT	AFFECTATIONS		IMMATRICULATIONS
constructeur	S/N	date de réception			
18-2077	52-2477	../.. /52			
			GM/GAOA N°9	25/05/55	
			PA/10° DP		
		08/06/56	<i>Détruit à l'Alma. Le Piper L-18C n° 2477/C du peloton d'observation du GPI, basé à La Reghaïa, de retour d'une mission d'observation, a percuté un arbre et un poteau électrique, en plein centre du village de l'Alma, sur le boulodrome, à 10 heures 55. D'après les témoins et les premières personnes venues au secours, l'avion avait déjà son moteur arrêté et, pris dans le fort vent, il n'a pu planer pour trouver un terre-plein, qui se trouvait dix mètres plus loin que le point de chute. Le pilote, le brigadier Alain Chomprey, et l'observateur, le maréchal des logis André Roux, ont été tués sur le coup.</i>		
		../.. /..	réformé avec heures		
18-2078	52-2478	../.. /52			
			GM/GAOA N°9	28/08/55	31/03/56
			PA/GPI	01/04/56	31/07/56
			PA 10° DP	01/08/56	04/08/56
		04/08/56	<i>IAI Blida expédié à Blida, pour être mis en caisses, dans le cadre de la préparation de l'opération "Amilcar". L'appareil de couleur jaune est changé contre un autre appareil peint en kaki.</i>		
			PA/5° DB	(../01/57)	
		../08/62	2° PMAH 13° DI	ADC (../.. /60)	
			retour d'Algérie		
			2° PARR		
			GALAT N°8	05/09/62	
			3° GALAT		
		11/01/65	<i>AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot</i>		
			ERM Valence	19/01/65	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		
18-2079	52-2479	../.. /52			
			Montauban		
			CIS .ALAT		
			Versailles		
			Montauban		
			Bruz		
			ES .ALAT	19/03/63	
			ERM Valence	30/08/65	(20/06/66)
		05/11/66	réformé avec heures		
18-2080	52-2480	../.. /52			
		../.. /..	réformé avec heures		
18-2081	52-2481	../.. /52			
			GM/GAOA N°9	04/07/55	
		05/08/55	<i>Engagé dans une vallée lors d'une opération de recherche de renseignements, à Khloukhe, dans la région de Tizi Ouzou, le Piper L-18C n° 52-2481, du GM du GAOA N°9, est plaqué au sol et détruit. Le maréchal des logis Yves Serf succombe à ses blessures.</i>		
		../.. /..	réformé avec heures		
18-2082	52-2482	../.. /52			
			GM/GAOA N°9	04/07/55	HF
			PA/27° DIA	08/05/56	HQ (../07/56)
		../07/60	retour d'Algérie		
			Montauban		
			ES .ALAT	23/11/64	
			Versailles		
			Bruz		
			ES .ALAT	20/10/64	
			MAM Valence	25/01/68	(04/06/68)
		25/06/68	réformé avec heures		



Sidi-bel-Abbès en 1960, Piper L-18C n°18-2078/ADC du 2^e PMAH de la 13^e DI (photo Pascal Courbois).

18-2083 52-2483 .././52
GM/GAOA N°9 04/07/55 **HG**
PA/27° DIA 08/05/56 **HR**
../09/62 retour d'Algérie
Bruz
ES .ALAT (06/09/63)
06/09/63 accidenté au 4^e échelon à Saillagouse.
Montauban
01/09/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz
E-EAI 13/10/67 (../08/69)
E-EAI **CCZ** (21/05/68)
.././... atterrissage lourd près de Saillagouse au lieu-dit « l'hippopotame ».
Montauban 18/08/69
ES .ALAT 16/12/69 25/03/70
ERGM Montauban (27/04/70)
08/05/70 réformé avec heures

18-2084 52-2484 .././52
GALAT N°5 (../10/58)
29/10/62 vol Chéragas-Oran 2h 50
30/10/62 vol Oran-Valence 4h 30
30/10/62 vol Valence-Perpignan 4h
31/10/62 vol Perpignan-Montauban 3h 05
31/10/62 retour d'Algérie
Bruz
Versailles
8° GALAT
9° GALAT 07/02/64 30/08/65 **ATA**
21/09/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
MAM Valence (30/01/69)
21/03/69 réformé avec heures

18-2085 52-2485 .././52
GM/GAOA N°9 04/07/55 **HH**
03/12/55 accidenté
.././... réformé avec heures

18-2086 52-2486 .././52
GM/GAOA N°9 04/07/55 **HI**
PA/27° DIA 08/05/56 **HS**
PA/11° DI 02/06/59 31/08/59
2° PA/2° DIM 01/09/59 21/12/60 **CEH**
21/12/60 détruit dans un accident avec le Piper L-18C 182086/CEH du 2^e PA de la 2^e
DIM, à 2,5 kilomètres au sud-est de Souk-Ahras, provoquant la mort du maréchal des logis-chef Pierre
Fontaine, pilote, et du lieutenant François Desnoyer, observateur.
.././... réformé avec heures

18-2087 52-2487 .././52
GM/GAOA N°9 25/05/55 31/03/56 **HJ**
PA/GPI 01/04/56 31/07/56
PA 10° DP 01/08/56 04/08/56 (03/08/56)
04/08/56 IAI Blida expédié à Blida, pour être mis en caisses, dans le cadre de
la préparation de l'opération "Amilcar". L'appareil de couleur jaune est changé contre un autre appareil
peint en kaki.
2° PA/21° DI 15/03/59 **AMF**
15/03/59 détruit, au sud-est de Négrine, lors du guidage d'un hélicoptère. Le
lieutenant Bernard Miquel, qui décèdera le 25 mars, le sous-lieutenant Michel Bernardin et le maréchal
des logis Michel Pierrat sont tués.
.././... réformé avec heures

18-2088 52-2488 .././52
GM/GAOA N°9 04/07/55 **HK**
PA/27° DIA 08/05/56 **HT**
EA .ALAT **BBL** (14/07/62)
.././... endommagé dans un hangar à Sidi-bel-Abbès par un légionnaire ivre.
../10/62 retour d'Algérie
Bruz
GALAT N°6
Versailles
Bruz
3° GALAT
GALDIV 7 09/11/64 02/07/67
14/10/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
MAM Valence (30/01/69)
21/03/69 réformé avec heures



Piper L-18C n°18-2084/ATA, du GALAT N° 9 (photo X, collection Christian Malcros).

18-2089 52-2489 ../..52
18/09/56 **GAOA N°3** **QM** (31/07/56)
accidenté au détachement de Djelfa, l'appareil, codé QM s'écrase à l'atterrissage, et est entièrement détruit. Le sous-lieutenant Willien, pilote, et le capitaine Valette, observateur, blessés, sont évacués sur Djelfa.
../.. réformé avec heures

18-2090 52-2490 ../..52
../.. réformé avec heures

18-2091 52-2491 ../..52
../.. réformé avec heures

18-2092 52-2492 ../..52
..10/62 **GAOA N°3** (10/06/57)
retour d'Algérie
Bruz
ES. ALAT
Versailles
Bruz 19/03/64
E-EAI 27/01/65 30/08/65
26/03/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
Bruz
E-EAABC 13/03/68 04/07/68
ERGM Bruz (19/11/69)
01/12/59 réformé avec heures

18-2093 52-2493 ../..52
../.. **E-EAI** (../..69)
réformé avec heures

18-2094 52-2494 ../..52
21/05/61 **PMAH 14^e DI** **BMT** (21/05/61)
accidenté 4^e échelon.
..07/62 retour d'Algérie
3^e GALAT 19/12/62 03/09/65
23/04/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ERGM Bruz (10/11/67)
07/05/68 réformé avec heures

18-2095 52-2495 ../..52
ES. ALAT
Montauban
671 CRALAT
GAOA N°8
GALAT N°8 (23/10/58)
E-EAABC 05/07/59 21/12/59
E-EAABC 22/04/60 05/10/60
Versailles
E-EAI
Bruz
ES. ALAT 12/07/63
18/03/65 *détérioré par tempête*
ERM Valence 30/08/65 (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-2096 52-2496 ../..52
31/08/56 **GAOA N°3**
L'appareil, appartenant au détachement de Djelfa du GAOA N°3, s'écrase au sol, à 15 heures 30, au sud-est de Djelfa, en larguant un message. Le maréchal des logis Martignoni, pilote, et le lieutenant Diemunsch, observateur, sont légèrement blessés. L'appareil est détruit.
../.. réformé avec heures

18-2097 52-2497 ../..52
Tarbes 30/05/55
GAOA N°8 30/05/55
Montauban
GAOA N°1
E-EAA **CAx** (../09/59)
Versailles
Montauban
Bruz
3^e GALAT **AGX** (01/10/63)
E-EAABC 01/11/64 24/08/65
ERM Valence (20/06/66)
05/11/66 réformé avec heures

18-2098 52-2498 ../.. /52
GALAT N°5 (10/01/58)
10/01/58 *L'appareil s'écrase à cinq kilomètres au sud de Gabès. Le capitaine Pierre Mimet, pilote, et l'adjudant-chef Deschamps, des transmissions de Tunisie, sont tués.*
../.. /.. réformé avec heures

18-2099 52-2499 ../.. /52
GAOA N°3 (08/06/57)
PMAH 5° DB **AUB** (01/06/62)
../09/62 retour d'Algérie
Bruz
Versailles
7° GALAT 14/04/64 26/08/65
27/10/64 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ERGM Bruz (27/01/69)
30/01/69 réformé avec heures

18-2100 52-2500 ../.. /52
GAOA N°7 29/12/54 (17/01/55)
AC Lille 17/01/55
../08/62 retour d'Algérie
Bruz
E-EAT
Bruz
Versailles
2e GALAT 06/03/64
26/06/64 *accidenté*
Versailles 29/07/64
Montauban
29/05/65 AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy
installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot
ERGM Bruz 11/10/65 (27/01/69)
30/01/69 réformé avec heures

18-2101 52-2501 ../.. /52
GAOA N°6 (24/08/55)
GAOA N°6 **EC** (31/10/55)
31/10/55 *Au cours d'un essai radio le Piper est accidenté à l'atterrissage à Souk-Ahras. Train fauché, aile gauche abîmée.*
../.. /.. réformé avec heures

18-2102 52-2502 ../.. /52
GAOA N°6 (19/07/55) (29/08/55)
../08/60 retour d'Algérie
Montauban
Versailles
GALAT N°7
Versailles
Bruz
ES .ALAT 15/07/63
28/10/65 *accidenté à l'atterrissage*
MAM Valence 14/02/66 (04/06/68)
25/06/68 réformé avec heures

18-2103 52-2503 ../.. /52
GAOA N°6 08/08/55 (30/07/55)
Sétif 08/08/55
GAOA N°6 26/03/56
Sétif 26/03/56 04/04/56
GAOA N°6 04/04/56 21/04/56 **EI** (17/04/56)
17/04/56 *accidenté*
Sétif 21/04/56 07/05/56
PA 14° DI 07/05/56 24/05/56 **EN**
24/05/56 *détruit à Djebel Taya.*
../.. /.. réformé avec heures



Le Piper n°18-2098, du GALAT N°5, s'écrase, le 10 janvier 1958, à cinq kilomètres au sud de Gabès. Le capitaine Pierre Mimet, pilote, et l'adjudant-chef Deschamps, des transmissions de Tunisie, sont tués (photo Guy Granet).



Dax, Piper L-18C n°18-2102 de l'ES.ALAT (photo Florence de Lapersonne).

18-2104	52-2504	../.. /52	GAOA N° 6	24/07/55	21/04/56	EJ	(20/08/55)
			Sétif	21/04/56			
		../07/60	PA 14° DI			EJ	(01/05/56)
			retour d'Algérie				
			Montauban				
			ES .ALAT		(../01/62)		
			Versailles				
			ES .ALAT	23/04/64	16/12/66		
			672 CRALAT				
			E-EAA	17/07/67	06/01/69		
			Montauban		(03/01/69)		
		09/01/69	réformé avec heures				
18-2105	52-2505	../.. /52	GAOA N° 6	28/07/55			(24/08/55)
			GAOA N° 6		18/04/56	EK	(17/04/56)
			Sétif	18/04/56			
			GAOA N° 3			ANT	(14/11/57)
			PA/11° DI	01/06/59			
			2° PA/12° DI		01/12/59		
		01/12/59	détruit par une tempête de vent sur le parking de Mécheria.				
		../.. /..	réformé avec heures				
18-2106	52-2506	../.. /52	GAOA N° 6	07/08/55	27/04/56	EL	
			PA/19° DI	27/04/56		EL	
			GAOA N° 3			ANU	(04/12/57)
			PA 10° DP		(25/10/60)		
		../07/62	retour d'Algérie				
			Bruz				
			E-EAA	17/11/62	15/09/65		(../09/64)
		29/04/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy				
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot				
			ERM Valence		(20/06/66)		
		05/11/66	réformé avec heures				
18-2107	52-2507	../.. /52					
		../.. /..	réformé avec heures				
18-2108	52-2508	../.. /52	GALAT N° 3			ANN	(12/09/58)
			GALAT N° 3		22/07/60	CHG	(16/01/60)
			CRALAT	22/07/60			
			PA 21° DI				
		../08/62	retour d'Algérie				
			GALAT N° 6	05/09/62	(../07/63)		
		15/04/65	AIA Clermont-Ferrand, annexe de Vichy				
			installation d'un poste radio TRAP 26, avec modification capot				
			GALAT N° 6		(21/05/65) (09/06/65)		
			ERM Valence	31/08/65	(20/06/66)		
		05/11/66	réformé avec heures				



Piper L-18C, codé BIY, du 2° PA de la 2° DIM, sur le parking de Tébessa. (photo Yves Quiniou).

Galerie photos



L-18C du GALAT N°1, codé 0-6 S-1, en aéro-club à Nancy. (photo Marcel Vervoort).



Blida, L-18C destiné à l'entraînement des réservistes, mis à la disposition de l'AC Blida en 1955 (photo Claude Beaumont).



Piper L-18C, mis à la disposition de l'aéro-club d'Alger (photo via Pierre Jarrige).



Blida décollage en piste 07 du Piper L-18C, codé 10-B-1, pour réservistes ALAT et CAPM 14 (photo Alain Crosnier).



L-18C du GAOA N°8 à Buc. (photo X, via Michel Salmon).



L-18C, codé P-X su GAOA N°2 (photo X, collection Jean-Claude Guillemin).



Au GAOA N°9 de Valence, de gauche à droite: Claris (?), Gaffinet (ou Gafferiet), maréchal des logis Lizeré, adjudant-chef Doumerc, Puerier (?) (photo X, collection François Proisy).



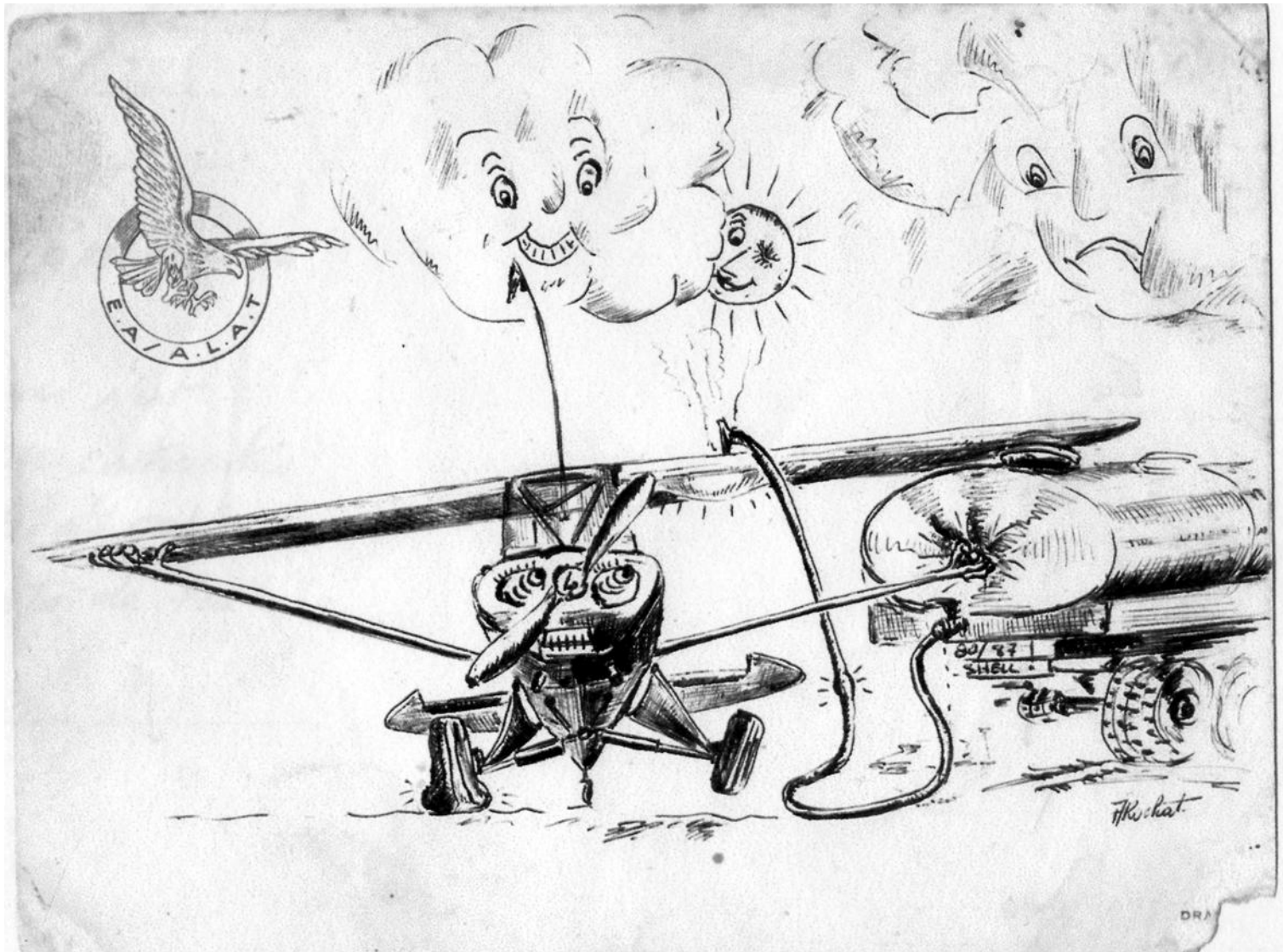
Piper L-18C codé ER, du PA de la 14^e DI à El-Milia, en 1956 (photo Bernard Picot).



L-18C, codé AIT, de l'ES.ALAT, à Dax, stage 6P-59 (photo Jacques Buffet)..



L-18C du 2^e PA de la 19^e DI, à M'Sila, au défilé du 14 Juillet 1959 (photo Jean-Claude Vincent).



Caricature d'Aimé Rochat, élève au CPAP de Sidi-bel-Abbès en 1962 (via Yves Le Cossec)

Liste des abréviations

AIA : Atelier Industriel de l'Air.
ALAT : Aviation Légère de l'Armée de Terre.
ALOA : Aviation Légère de l'Observation d'Artillerie.
BAE ; Brigade Aéromobile Expérimentale
CIS.ALAT : Centre d'Instruction des Spécialistes de l'ALAT.
CIS.ALAT : Centre d'Instruction et de Spécialisation de l'ALAT.
COMALAT ; Commandement de l'ALAT.
COMALCA ; Commandement de l'ALAT de Corps d'Armée.
CPOA : Cours Pratique d'Observation Aérienne.
CRALAT ; Compagnie de Réparation d'ALAT.
CRALOA : Compagnie de Réparation de l'ALOA.
DAM ; Division Aéromobile
DZ : Dropping Zone (zone de poser) .
EA. ALAT : Ecole d'application de l'ALAT.
EMJ : Entretien Majeur.
ERGM : Etablissement de Réserve Générale du Matériel.
ERM : Etablissement Régional du Matériel.
ES.ALAT : Ecole de Spécialisation de l'ALAT.
ES.ALOA : Ecole de Spécialisation de l'ALOA.
ESAM : École Supérieure de l'Application du Matériel.
Evasan : Evacuation Sanitaire
GALAT : Groupe d' Aviation Légère de l'Armée de Terre.
GALCA : Groupe d' Aviation Légère de Corps d'Armée.
GALDIV : Groupe d' Aviation Légère DIVisionnaire.
GALREG ; Groupe d' Aviation Légère de l'Armée de Terre Régional.
GAOA : Groupement d'Aviation d'Observation d'Artillerie.
GAOA : Groupe Aérien d'Observation d'Artillerie.
GAM.STAT ; Groupement AéroMobilité de la Section Technique de l'Armée de Terre.
GE.ALAT : Groupe d'Expérimentation de l'ALAT.
GH : Groupe d'Hélicoptères.
GHL : Groupe d'Hélicoptères Légers.
GMP : Groupe Moto Propulseur.
IRAN : Inspect and Repair As Necessary (Entretien Majeur),
OMP : Ordre de Mise en Place,
PA : Peloton d'Avions.
PA TAS : Peloton d'Avions du Territoire d'Ain Sefra.
PMAH : Peloton Mixte Avions-Hélicoptères..
PA ZES : Peloton d'Avions de la Zone-Est Saharien.
PA ZOO : Peloton d'Avions de la Zone Opérationnelle des Oasis.
PA ZOS : Peloton d'Avions de la Zone-Ouest Saharien.
RHC : Régiment d'Hélicoptères de Combat.
SBA : Sidi-bel-Abbès,
VP : Visite Périodique.