



ALAT (1)

Ce diaporama est l'un des 30 diaporamas sur les pelotons d'ALAT en Algérie :

Diaporama 206 (1) : Les pelotons d'ALAT – GAOA 3

Diaporama 207 (2) : GALAT 3 – GALAT 101 – GALAT 105 – GALAT 114

Diaporama 208 (3) : PA 2^{ème} DIM – 1^{er} PA 2^{ème} DIM – PMAH 2^{ème} DIM

Diaporama 209 (4) : PA 11^{ème} Di – 2^{ème} PA 2^{ème} DIM

Diaporama 210 (5) : PA 4^{ème} DIM – PMAH 4^{ème} DIM

Diaporama 211 (6) : PA 5^{ème} DB – PMAH 5^{ème} DB

Diaporama 212 (7) : PA 7^{ème} DMR – PA 7^{ème} DLB – 3^{ème} PMAH RG

Diaporama 213 (8) : PA 9^{ème} DI

Diaporama 214 (9) : PA 10^{ème} DP – 1^{er} PMAH RG

Diaporama 215 (10) : 2^{ème} PA 2^{ème} DIM – PA 11^{ème} DI

Diaporama 216 (11) : 1^{er} PA 12^{ème} DI

Diaporama 217 (12) : 2^{ème} PA 12^{ème} DI – 2^{ème} PMAH 13^{ème} DI

Diaporama 218 (13) : PMAH 13^{ème} DI – PMAH 29^{ème} DI

Diaporama 219 (14) : 1^{er} PMAH 13^{ème} DI

Diaporama 220 (15) : 1^{er} PA 14^{ème} DI – PMAH 14^{ème} DI

Diaporama 221 (16) : 1^{er} PA 19^{ème} DI – 1^{er} PMAH 19^{ème} DI

Diaporama 222 (17) : 2^{ème} PA 19^{ème} DI – 1^{er} PA RR





Diaporama 223 (18) : 1^{er} PA 20^{ème} DI – 1^{er} PMAH 20^{ème} DI

Diaporama 224 (19) : 2^{ème} PA 20^{ème} DI

Diaporama 225 (20) : 1^{er} PA 21^{ème} DI – PMAH 21^{ème} DI

Diaporama 226 (21) : 2^{ème} PA 21^{ème} DI – 2^{ème} PA RR

Diaporama 227 (22) : PMAH 25^{ème} DP

Diaporama 228 (23) : PMAH 27^{ème} DIA

Diaporama 229 (24) : PA 29^{ème} DI – 2^{ème} PA ZOS

Diaporama 230 (25) : PA TAS – 1^{er} PA ZOS – 1^{er} PALAT 26^{ème} DI

Diaporama 231 (26) : 1^{er} PA ZOO – 1^{er} PA ZES

Diaporama 232 (27) : 2^{ème} PA ZOO – 2^{ème} PA ZES

Diaporama 233 (28) : 3^{ème} PA ZES

Diaporama 234 (29) : PALAT CB – PALAT MEK – PHC CEMO

Diaporama 235 (30) : EA.ALAT

Christian Malcros est l'auteur des textes de la partie historique.

Pour tout ce qui concerne l' ALAT, des origines à nos jours, consultez :

<https://www.alat.fr>

Amis, Actifs et Anciens de l'ALAT, visitez nos sites :

<https://unaalat.fr>

<https://languedoc-roussillon.unaalat.fr>

Pierre Jarrige

jarrige31@orange.fr <https://aviation-algerie>



Les Pelotons d'ALAT

Depuis l'implantation de l'école de pilotage du CFSOAA à Lourmel (Centre de formation des sections d'observation de l'Aviation d'Artillerie) en octobre 1943, les avions de l'ALOA, puis de l'ALAT, seront présents en Algérie sans discontinuer jusqu'en novembre 1967.

Au début du conflit algérien, l'ALAT ne dispose, sur place, que du GAOA 3 (Groupe aérien d'Observation d'Artillerie), stationné à Sétif-Aïn Arnat avec des Morane-Saulnier 500 et des Piper L-18, qui crée un détachement à Batna. Il reçoit, fin 1954, le renfort d'un groupement de marche du GAOA 6 puis, en juin 1955, d'un autre du GAOA 9. Il multiplie alors les détachements dans le Constantinois.

À partir d'avril 1956, devant l'intensification du conflit, 32 pelotons d'avions divisionnaires sont créés. Quinze pelotons sont dotés d'hélicoptères en 1959 et deviennent des « Pelotons Mixtes d'Avions et d'Hélicoptères ». Les pelotons, commandés par des capitaines d'une grande expérience, comptent une cinquantaine d'officiers, sous-officiers et hommes de troupes.

Pour coiffer ces nombreuses unités, trois groupements sont créés en 1958 et 1959 correspondant aux trois corps d'armée, le GALAT 101 à Sétif qui étend son autorité sur les formations ALAT du Constantinois, le GALAT 102 à Sidi-bel-Abbès pour l'Oranie et le GALAT 105, à Alger-Chéragas, pour l'Algérois et les territoires sahariens.

Les missions d'observation de l'artillerie prennent progressivement moins de place dans l'emploi des *Piper* (nom générique désignant tous les avions de l'armée de Terre, quel qu'en soit le type), sauf le long des barrages. Les avions sont surtout employés pour la reconnaissance à vue et l'accompagnement des troupes au sol ou des convois, le guidage de la chasse, la surveillance des itinéraires, la photo aérienne, les évacuations sanitaires, les liaisons, le relais radio, le largage du courrier ou de tracts. L'avantage des avions est que leur autonomie et un système de relève permet d'assurer une permanence aérienne. En revanche, ils ne peuvent pas voler de nuit ou lorsque la météo est trop mauvaise, leur absence est alors ressentie par les troupes au sol.

Les avions

Équipés à leur début avec des Piper L-18C ayant un moteur de 90 chevaux, commandés à 352 exemplaires, les pelotons perçoivent, à partir d'octobre 1956, des Piper L-21B et L-21BM d'une puissance supérieure (135 ou 150 ch) commandés à 92 exemplaires puis, en mars 1957, des Cessna L-19E encore plus puissants (213 ch), commandés à 136 exemplaires, mieux adaptés aux vols dans les régions montagneuses. Le Nord 3400 arrive dans les pelotons fin 1959. Seuls, deux L-18C subsistent alors dans chaque pelotons, destinés uniquement aux vols de liaison et d'entraînement, qui s'ajoutent à six avions d'arme et, pour les pelotons mixtes, à six hélicoptères.

Jusqu'à la fin des années 50, le parc d'avions est essentiellement constitué de matériel américain. Les besoins croissants provoquent la décision d'utiliser des appareils de conception française. Destiné au départ à l'armée de l'Air, qui le refusera, le NC-856 *Norvigie* est commandé par l'ALAT à 112 exemplaires et livré aux unités entre février 1953 et juillet 1954. Mais, cet avion se révèle peu convaincant pour les missions d'observation. Baptisé le «*fouille-merde*», il n'est utilisé que pour les liaisons et l'entraînement. Deux autres avions se montrent plus adaptés et efficaces. Les Max Holste MH-1521 *Broussard* dont 46 exemplaires sont perçus à partir de 1958, qui remplissent les missions de liaisons et de transports. Cent-cinquante Nord 3400 sont pris en compte à partir de la fin 1959, principalement dans les unités opérant dans le sud de l'Algérie et en Métropole.

En décembre 1961, la flotte de l'ALAT en Algérie atteint son volume maximum avec 1 252 aéronefs opérationnels : 799 avions et 453 hélicoptères.

La maintenance de ces aéronefs est confiée à trois CRALAT : la 674^{ème} CRALAT à Sétif-Aïn Arnat, la 675^{ème} CRALAT à Sidi-Bel-Abbès et la 676^{ème} CRALAT à Alger-Chéragas.

Les premiers Piper L-18 livrés sont de couleur jaune canari. Ils se voient de loin, ce qui est ici un avantage pour les rebelles. Quant aux L-19, ils portent, à leur livraison une peinture unie vert-olive qui les rendent sensibles à la chaleur et surtout, qui ne permet pas aux chasseurs de les apercevoir facilement.

À partir d'avril 1959, les L-19, L-21 et Nord 3400 sont repeint couleur aluminium durant leur passage en révision générale, avec un « T » blanc sur le dessus de la cabine et une partie des plans pour le repérage «chasse», avec aussi le dessus du capot peint en noir mat afin d'éviter l'éblouissement du pilote. Les L-18, NC-856 et *Broussard* ont une peinture kaki semi-brillante.

À cette occasion, les cocardes de fuselage disparaissent, car elles représentaient une excellente cible pour les rebelles. Quant aux appareils opérationnels qui ne sont pas encore peints de couleur aluminium, ils portent trois bandes blanches sur l'extrados des plans.

Le personnel

En Algérie, les Artilleurs ne sont plus seuls à servir dans les unités, ils sont rejoints par des pilotes, des observateurs et des mécaniciens formés en métropole et en Algérie, provenant des différentes Armes ou engagés directement dans l'ALAT.

Les officiers observateurs détachés de leurs unités pour servir dans le peloton de leur propre division sont instruits au cours d'un stage de 40 jours sur L-18 à Chéragas, puis à Sidi-Bel-Abbès. Les officiers d'active observateurs et observateurs-pilotes sont formés à Dax. Les officiers observateurs apportent leur connaissance inestimable du terrain et des troupes appuyées.

Les sous-officiers pilotes sont formés à Finthen (Allemagne), puis à Dax à partir de 1958.

En 1957, débute un cours qui forme en trois mois sur L-18, à Nancy, puis à Sidi-Bel-Abbès, des appelés, pilotes civils ayant le brevet de pilote privé. Recevant en fin de stage un Certificat de Pilote d'Avion Provisoire (CPAP), ils sont chargés des liaisons avec les L-18. Certains deviennent pilotes opérationnels sur L-21 ou L-19.

Les pertes parmi les observateurs et les pilotes ont été importantes : équipages touchés ou avions abattus par des tirs rebelles et accidents en régions montagneuses. Trois avions ont été ramenés, le pilote décédé, par l'observateur n'ayant que des notions de pilotage.

L'ALAT a perdu en Algérie, dans les pelotons et au GH 2, 69 officiers, 98 sous-officiers et 20 hommes de troupe.

Après le Cessez-le-feu

Après le Cessez-le-feu, le 19 mars 1962, les pelotons sont progressivement rapatriés en métropole. Riches de leur expérience acquise sur le terrain, ils serviront à constituer de nouvelles unités adaptées aux théâtres d'intervention européens et africains.

Les escadrilles d'avions et d'hélicoptères du GALAT 3 rejoignent le GH 2, le 1^{er} octobre 1962, pour constituer un groupe unique de réserve générale en Algérie : Le GLOR (Groupe de liaison, d'observation et de reconnaissance). Le 15 novembre, le groupe est transféré de Sétif à Oran-La Sénia, il devient le 14^{ème} GALAT à La Sénia et à Rennes au fur et à mesure du rapatriement de aéronefs.

Le 1^{er} décembre 1962, les escadrilles d'avions et d'*Alouette II* sont créées à Sidi-bel-Abbès avec l'ensemble des avions et des hélicoptères *Alouette II* du GH 2 et du GALAT 3. Elles mettent en place les détachements suivants :

- Deux *Broussard* et deux *Alouette II* à Philippeville à disposition du 22^{ème} CA.
- Cinq *Broussard*, deux L-21 et trois *Alouette II* à La Reghaïa à disposition de l'EMI.
- Deux *Broussard* et deux *Alouette II* à Oran-La-Sénia à disposition du 24^{ème} CA plus deux *Alouette II* à disposition de l'EM du GH 2.

Le 1^{er} janvier 1963, le GALAT 114 succède au GALAT 105 et prend en charge la totalité des unités d'ALAT implantées en Algérie. En 1964, après le rapatriement des aéronefs du GALAT 114, seules trois escadrilles subsistent en Algérie :

- Le Peloton d'hélicoptères cargos du Centre d'expérimentations militaires des oasis (CEMO), à In Amguel qui, à la dissolution du centre, sera dissous sur place le 30 novembre 1966.
- Le Peloton d'avions de Colomb-Béchar qui assure la présence d'une unité ALAT au centre interarmées d'essais d'engins spéciaux, sa mission principale étant la surveillance des champs de tir. Il sera dissous le 30 mai 1967.
- Le Peloton de Mers-El-Kébir qui, avec l'évacuation de la base, sera dissous le 30 novembre 1967.

Après vingt-quatre années de présence, l'ALAT quitte l'Algérie.

GAOA 3 (Groupement d' Aviation d' observation d' artillerie n° 3)



Le GAOA 3 est créé le 1^{er} octobre 1947 sur l'aérodrome de Sétif, c'est la seule unité de l'Aviation d' Artillerie implantée en Algérie. Il utilise des Morane-Saulnier 500 *Criquet* et des Piper L-4 jusqu'en juillet 1953. Les premiers Piper L-18 sont perçus en octobre 1952. Le 3 juin 1954, une section est mise en place à Souk-Ahras. Elle fait mouvement sur Tébessa le 28 juin. Une nouvelle section s'installe à Souk-Ahras le 13 octobre.

Avec une escadrille du GAOA 6 de Tarbes qui arrive le 23 juin pour s'installer à Oued-Hamimin, et une autre escadrille du GAOA 6 qui arrive en renfort le 14 novembre 1954 et s'installe à Biskra, le GAOA 3 est présent dans tout l'Est-Algérien lors de la création de l' ALAT, le 22 novembre 1954.

En novembre 1954, le GAOA 3 perçoit deux Bell 47G et une escadrille d'hélicoptères est créée le 1^{er} mai 1955. Formation de courte durée, car les Bell et les Sikorsky H-19, arrivés le 20 avril 1955, sont pris en compte par le GH 2 le 28 mai. Le premier NC 856 arrive le 10 juin 1955. Le Groupement est administré par le GH 2 à partir du 1^{er} juillet 1955.

Le GAOA 9 de Valence arrive à Sétif le 1^{er} avril 1955, deux de ses avions sont mis à la disposition de la 2^{ème} DIM et, le 1^{er} septembre 1955, le GAOA 3 est porté à trois escadrilles. Le 1^{er} avril 1956, le nombre d'escadrille porté à quatre permet la mise en place d'une section à Djelfa le 21 mai. Le 1^{er} août 1956, une section est mis en place à Constantine-Oued Hamimin avec un NC 856 et deux L-18.

Le 1^{er} janvier 1957, le GAOA 3 entretient des détachements à Laghouat, Oued-Hamimin et Batna. Il installe un détachement à Colomb-Béchar le 31 janvier 1957 avec deux L-19 pour les opérations avec le colonel Bigeard.

En janvier 1958, le Groupement a des détachements à Souk-Ahras, Touggourt, Laghouat et Edjeleh.



Le GAOA 3 est dissous le 15 mars 1958 pour former le GALAT 3 qui s'installe à Chéragas sur la Base 105.

Le détachement de Batna est intégré au 1^{er} PA 21^{ème} DI.

Lors de sa dissolution, le GAOA 3 a douze L-18, dix-sept L-19, deux L-21, un NC 856 et quatre *Broussard*.

Il déplore quatre morts et vingt-et-un blessés. Cent-soixante avions et hélicoptères ont été atteints par plus de 500 impacts.

Codes : F-MAQx en 1956, puis F-MANx à partir de mars 1957.

Indicatif opérationnel : *Piper*

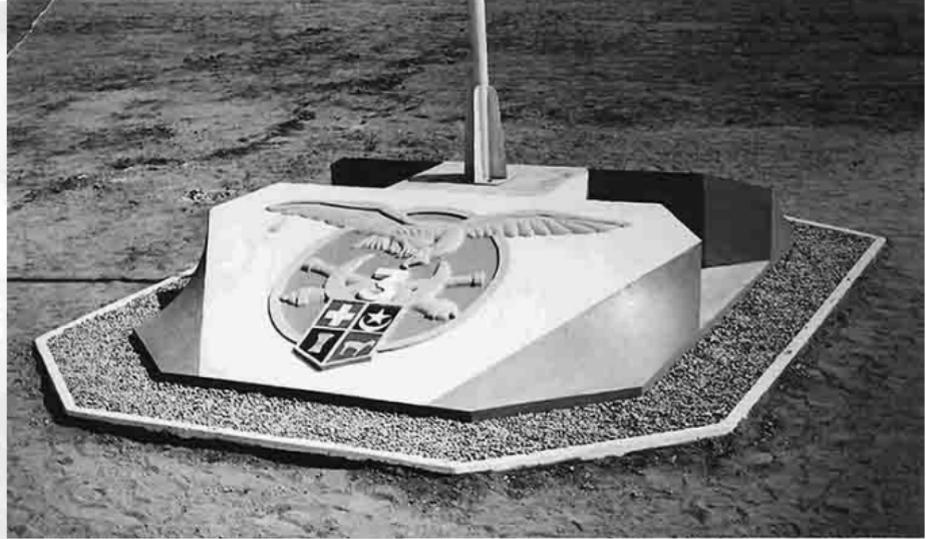
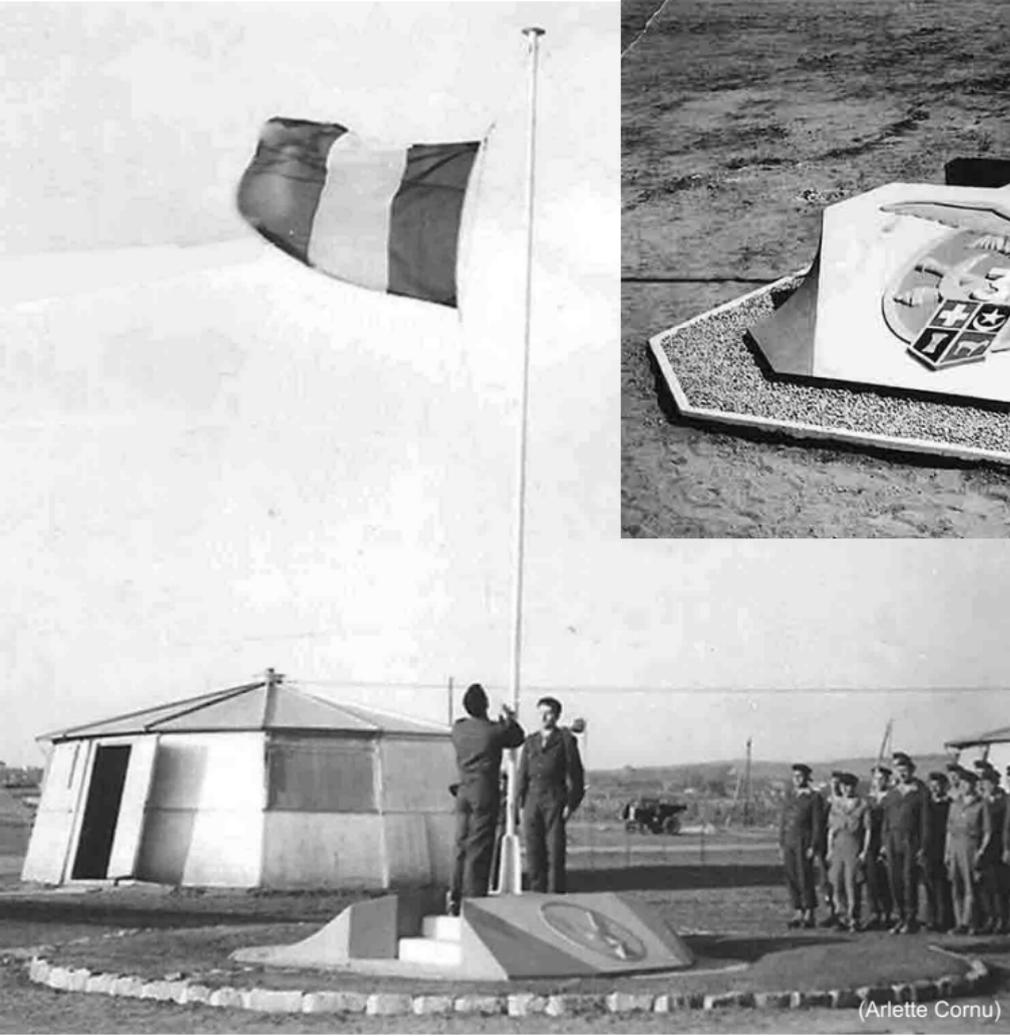
Commandement

- 1^{er} octobre 1947 : LCI René Chanal
- 16 juillet 1951 : Cdt Georges David
- 25 mai 1954 : Cdt Philippe Sommers
- 29 juin 1957 : Cdt Edmond Delarue

Décès

- 5 août 1955 : premier accident du GAOA 3, un L-18 est plaqué au sol dans la région de Tizi-Ouzou. Le MdL pilote Yves Serf succombe à ses blessures. Premier mort en avion de l'ALAT en Algérie

- 3 avril 1957 : le L-19 du GAOA 3 détaché à Laghouat et piloté par le MdLC pilote Martignoni est atteint par le tir rebelle dans le Sénalba, à l'ouest de Djelfa. Le Lt observateur François Diemunsch est blessé (il était devenu père le jour même). Il décèdera le 26 avril à Alger.

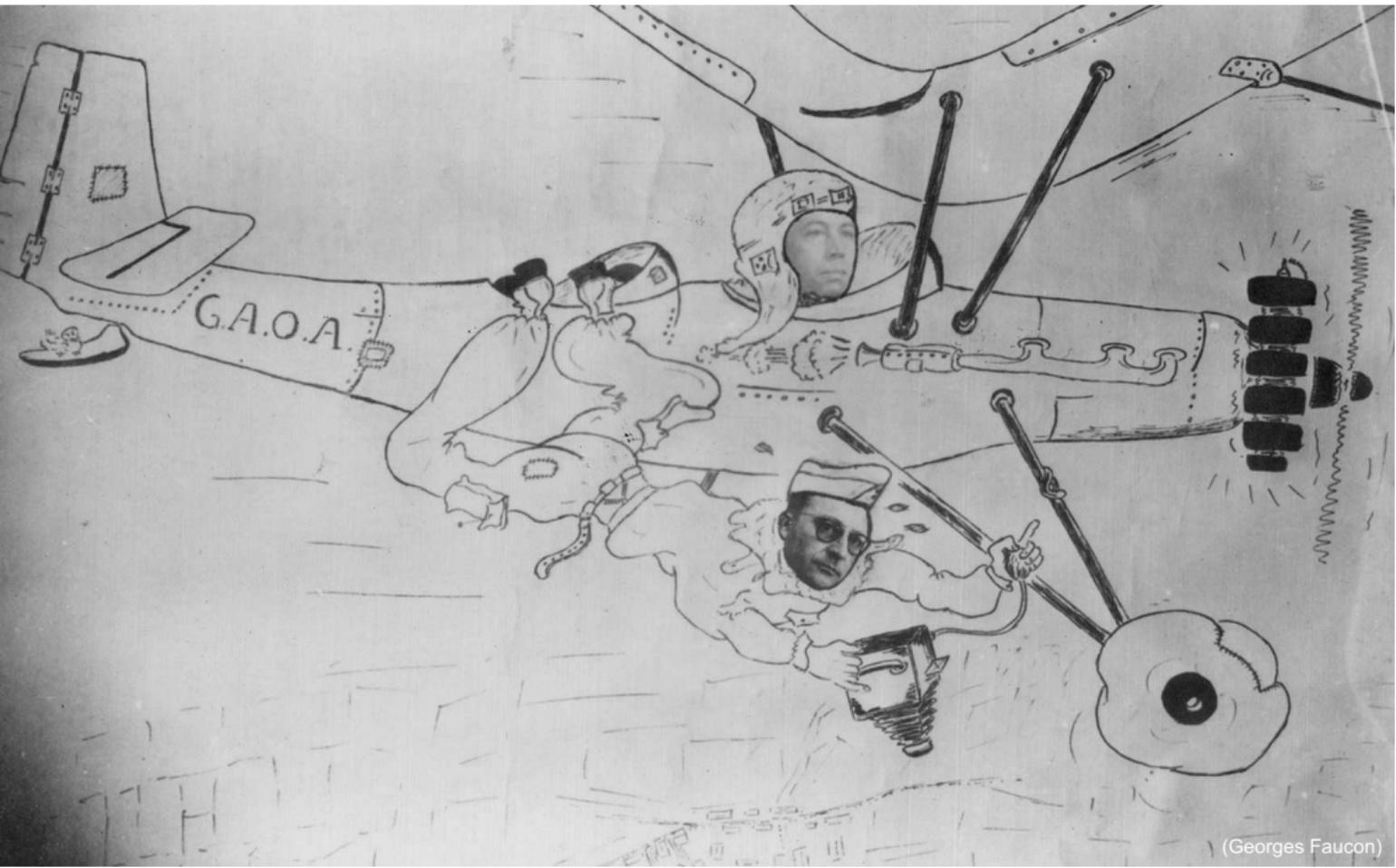


GAOA 3 à Sétif
Lever des Couleurs

MS 500 du GAOA 3 sur la région de Sétif en 1950



GAOA 3 en 1950 à Sétif – Adj Georges Faucon et Cne Sommer



Adj Georges Faucon en MS 500 du GAOA à Sétif
en 1950



(Georges Faucon)



Les officiers et sous-officiers
des Éléments Air du G.A.C.A. 3
nous présentent leurs vœux
les meilleurs.



Le Chef d'Escadron, les Officiers,

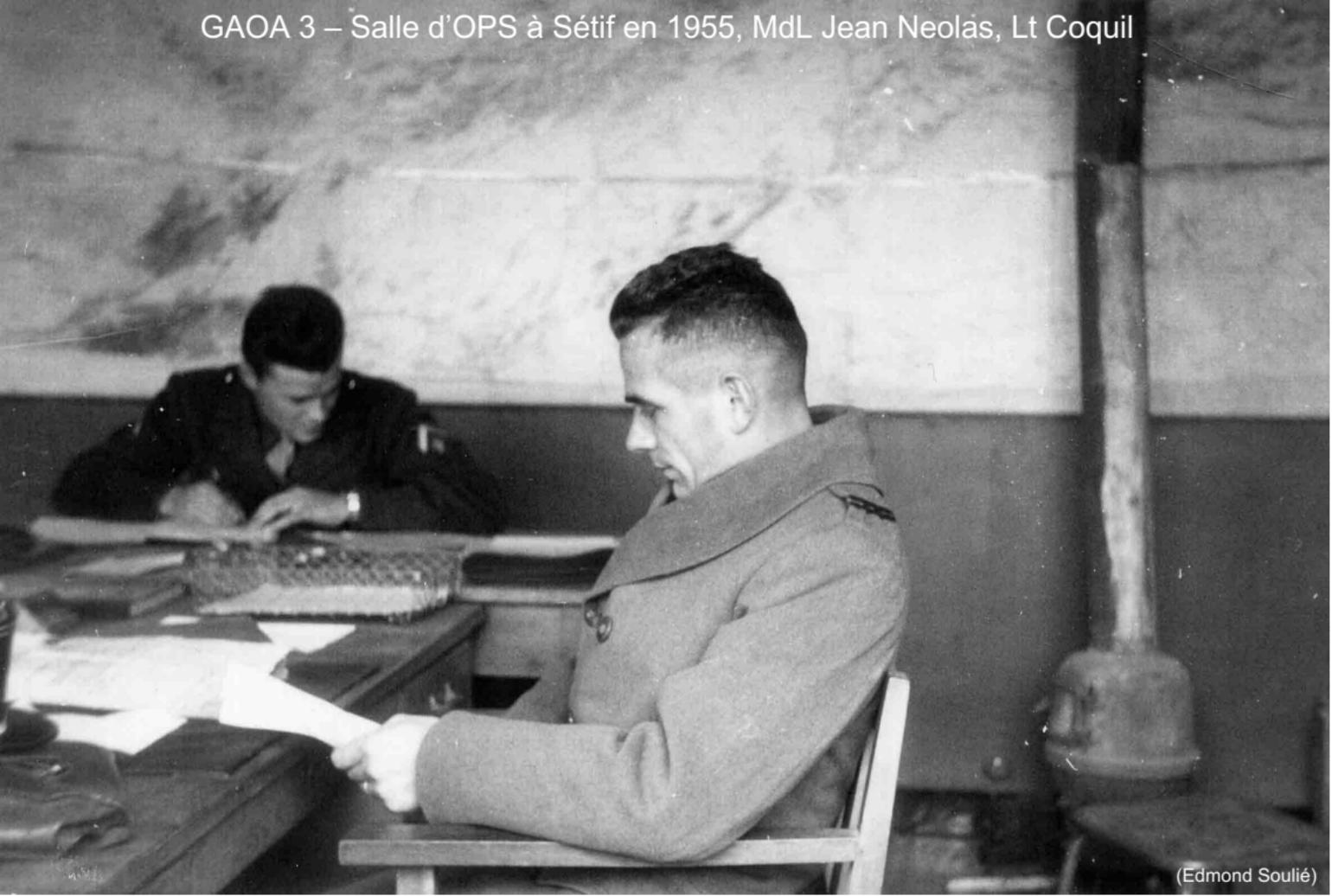
Sous-Officiers et Canonniers du G. A. O. A. N° 3

vous prie d'agréer leurs vœux
à l'occasion de la nouvelle année

GAOA 3 – L-18 à Arris en 1954



GAOA 3 – Salle d'OPS à Sétif en 1955, MdL Jean Neolàs, Lt Coquil



GAOA 3 – PC du 3^{ème} REI à Arris, février 1955, Cne Pellara, Lt Deries, Adj Herbin



GAOA 3 – L-18 accidenté à l'atterrissage à Oued-Hamimin le 24 mai 1955, MdLC Rousselle





GAOA 3 – Devant le PC de
Sétif-Aïn Arnat, janvier 1955,
Herbin, Leniaud, Grandjean,
Jardin et Edmond Soulié

(Edmond Soulié)

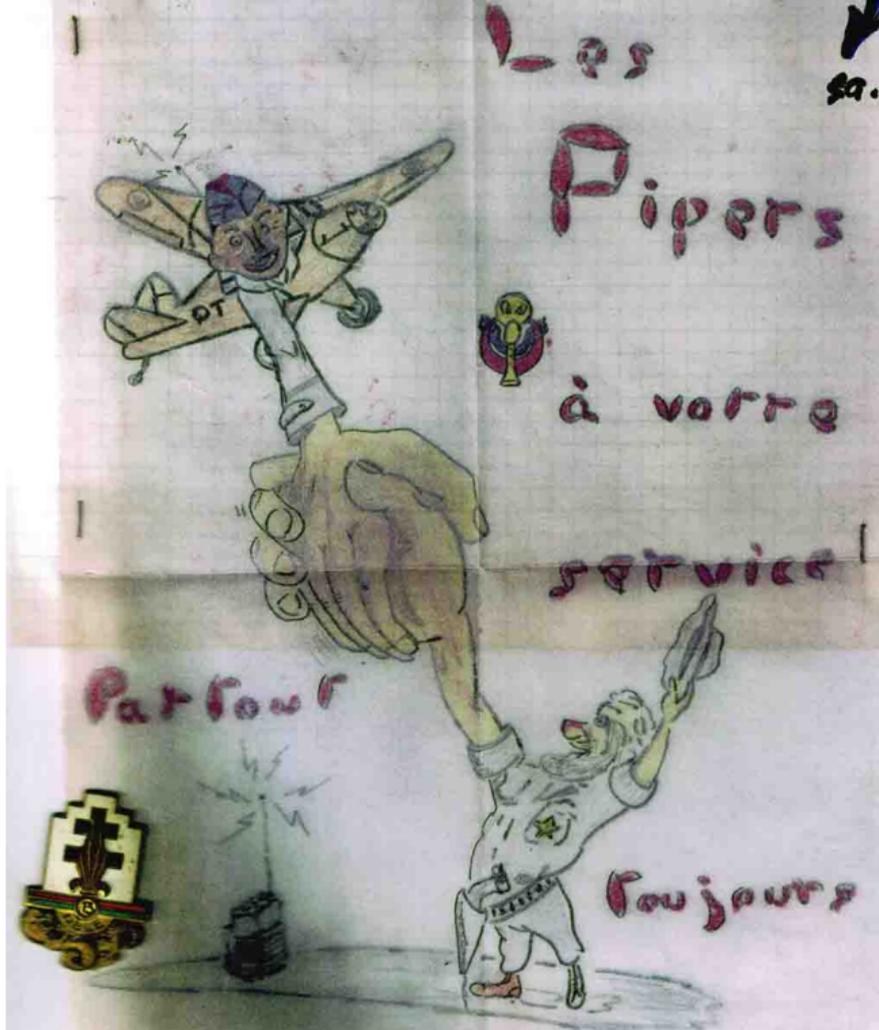
GAOA 3 – Devant la salle OPS de Sétif-Aïn Arnat, janvier 1955, Jean MdL Néolas, Edmond Soulié et André Izac et MdLC Ribière



(Edmond Soulié)

GAOA 3 – Piste de Taberga (Aurès), février 1955, MdLC Ribière et Lt Viennet





GAOA 3 – L-18 à Djelfa le 2 juillet 1956, MdL Toussaint et Tesseire



(Pierre Samin)

Mécaniciens du GAOA 3 à Sétif en 1956 devant un NC 856



NC 856 et MS 500 du GAOA 3 à Sétif en 1956



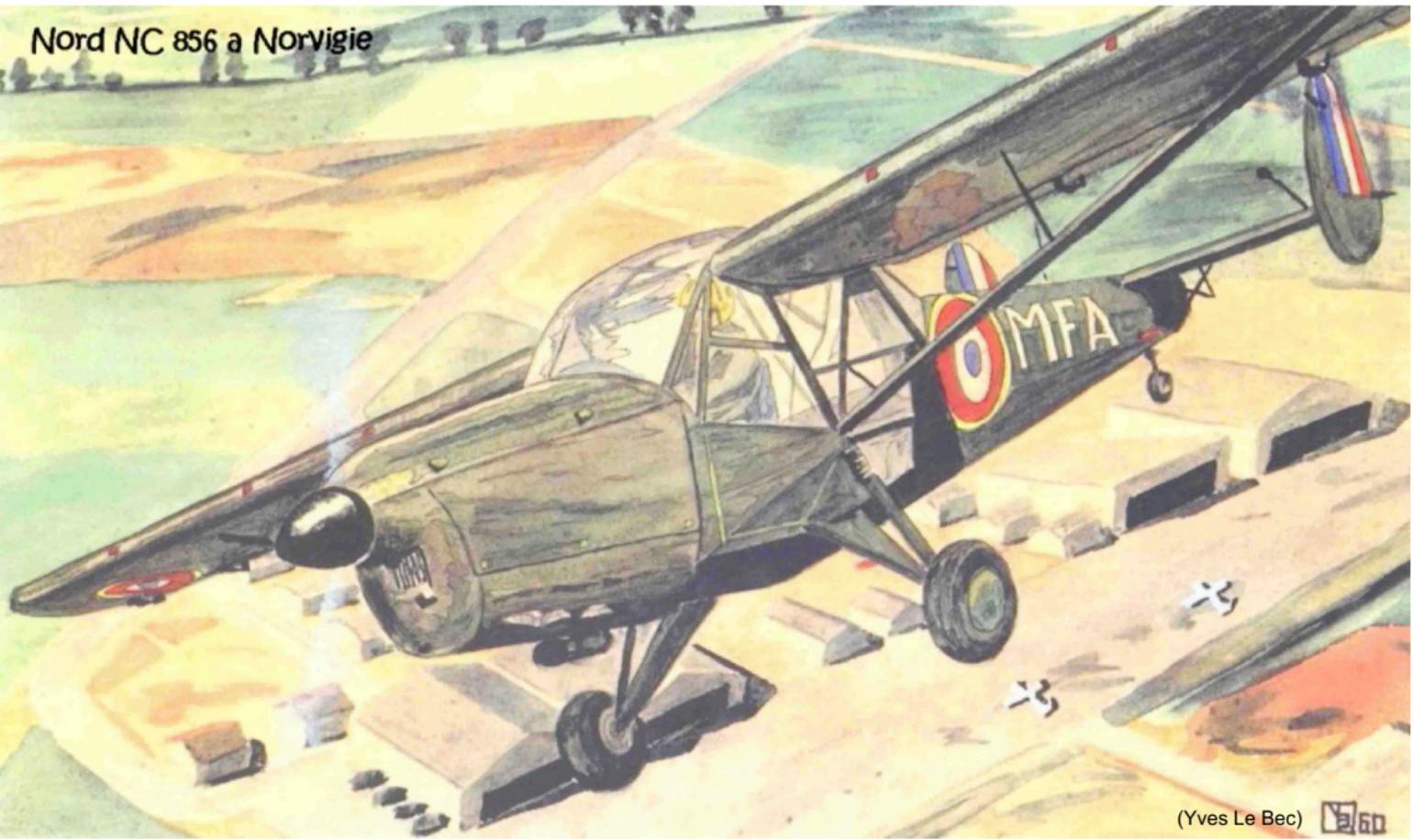
GAOA 3 – Détachement de Batna en 1956



(Michael Waltz)

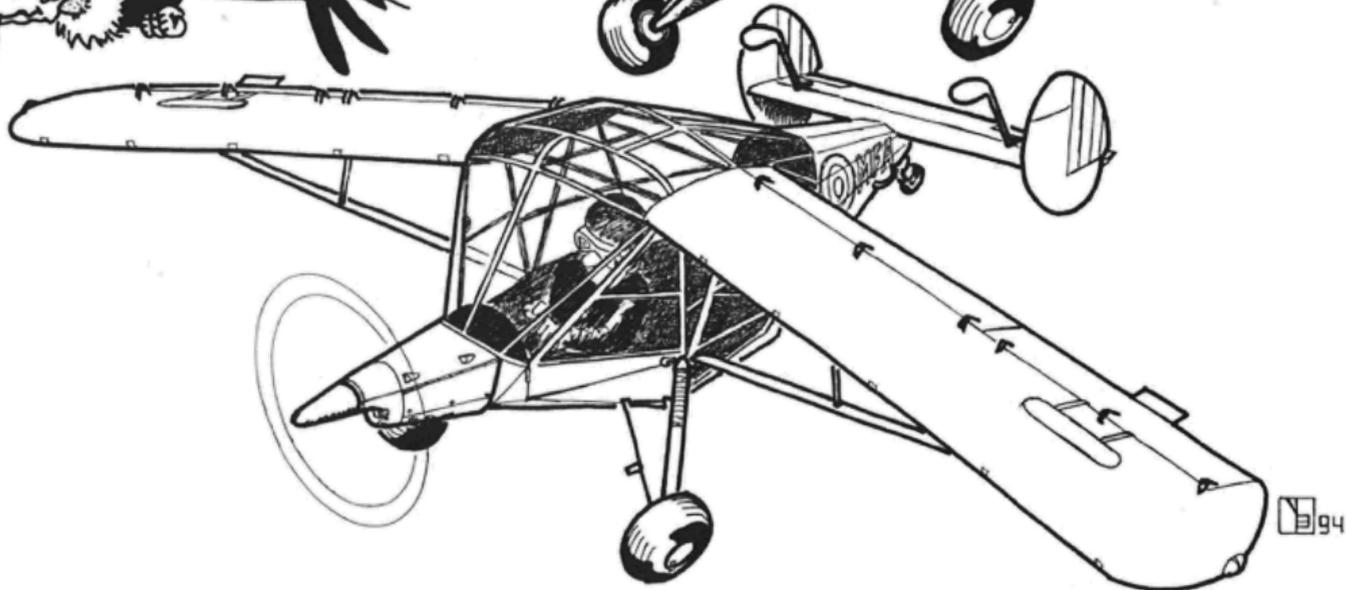
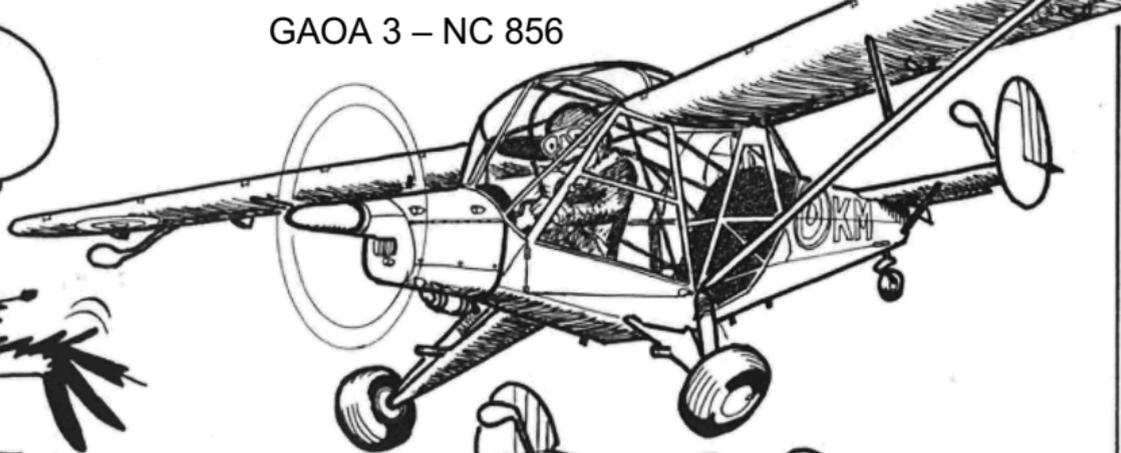
GAOA 3 – Le NC 856 *Norvigie* arrive en juin 1955

Nord NC 856 a Norvigie



GAOA 3 – NC 856

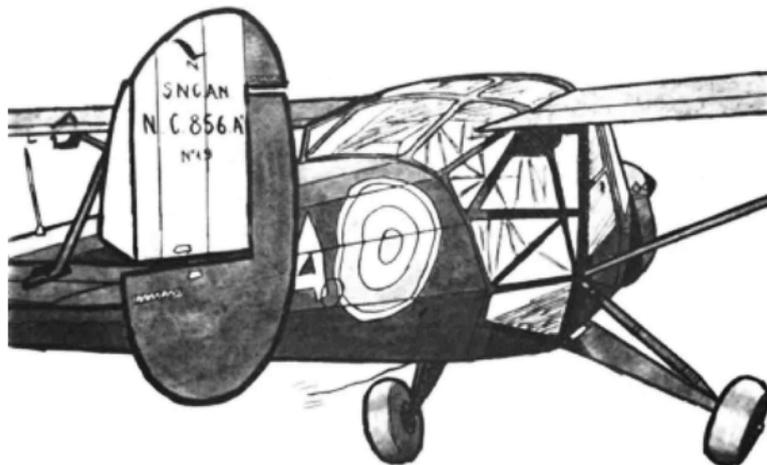
SI VOUS FAITES
DES PETITS,
GARDEZ-M'EN UN



94

NC 856 a Norvige

(Yves Le Bec)



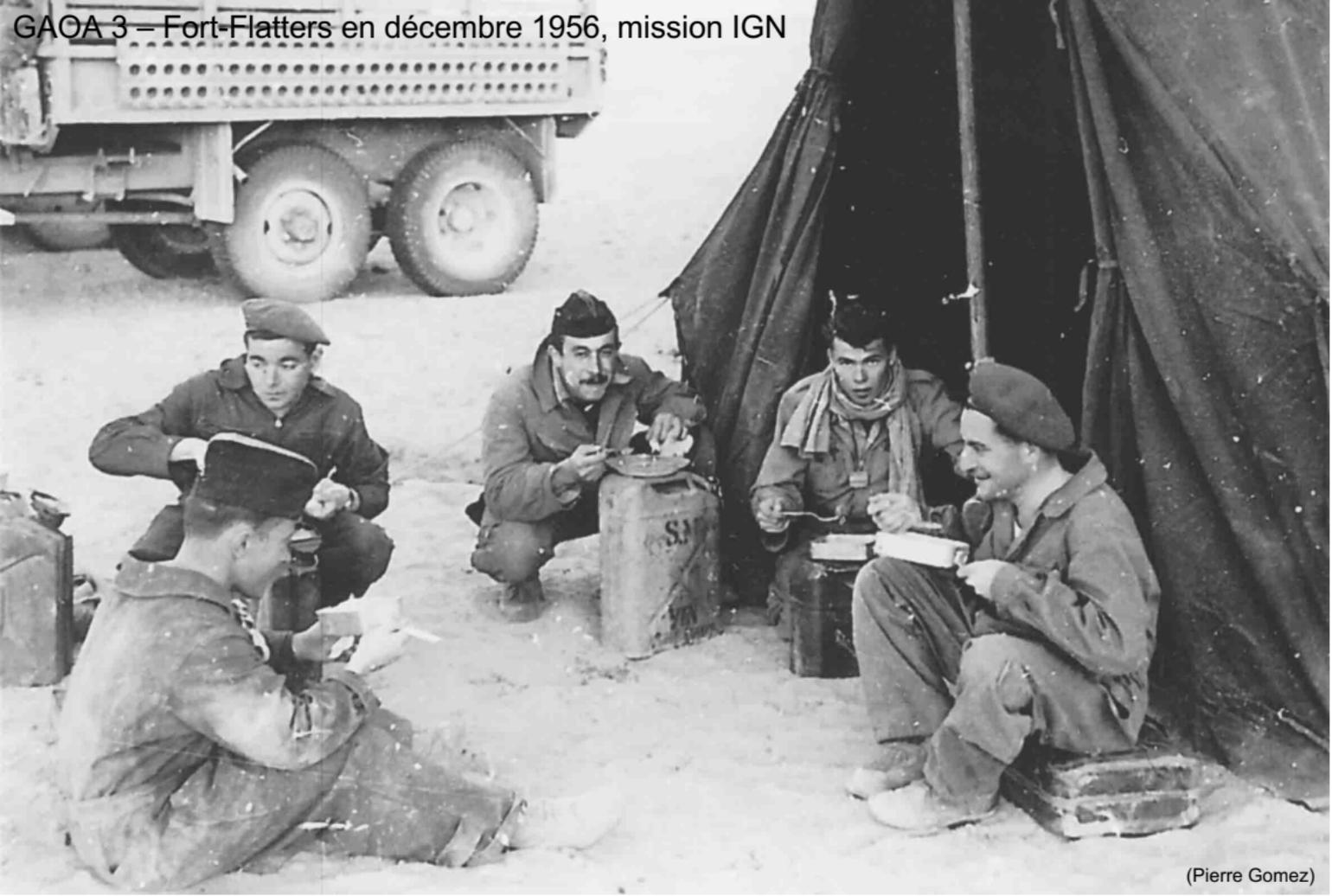
GAOA 3 – NC 856 à Fort-Flatters en décembre 1956, mission IGN (Institut Géographique National)



GAOA 3 – NC 856 à Fort-Flatters en décembre 1956, mission IGN



GAOA 3 – Fort-Flatters en décembre 1956, mission IGN



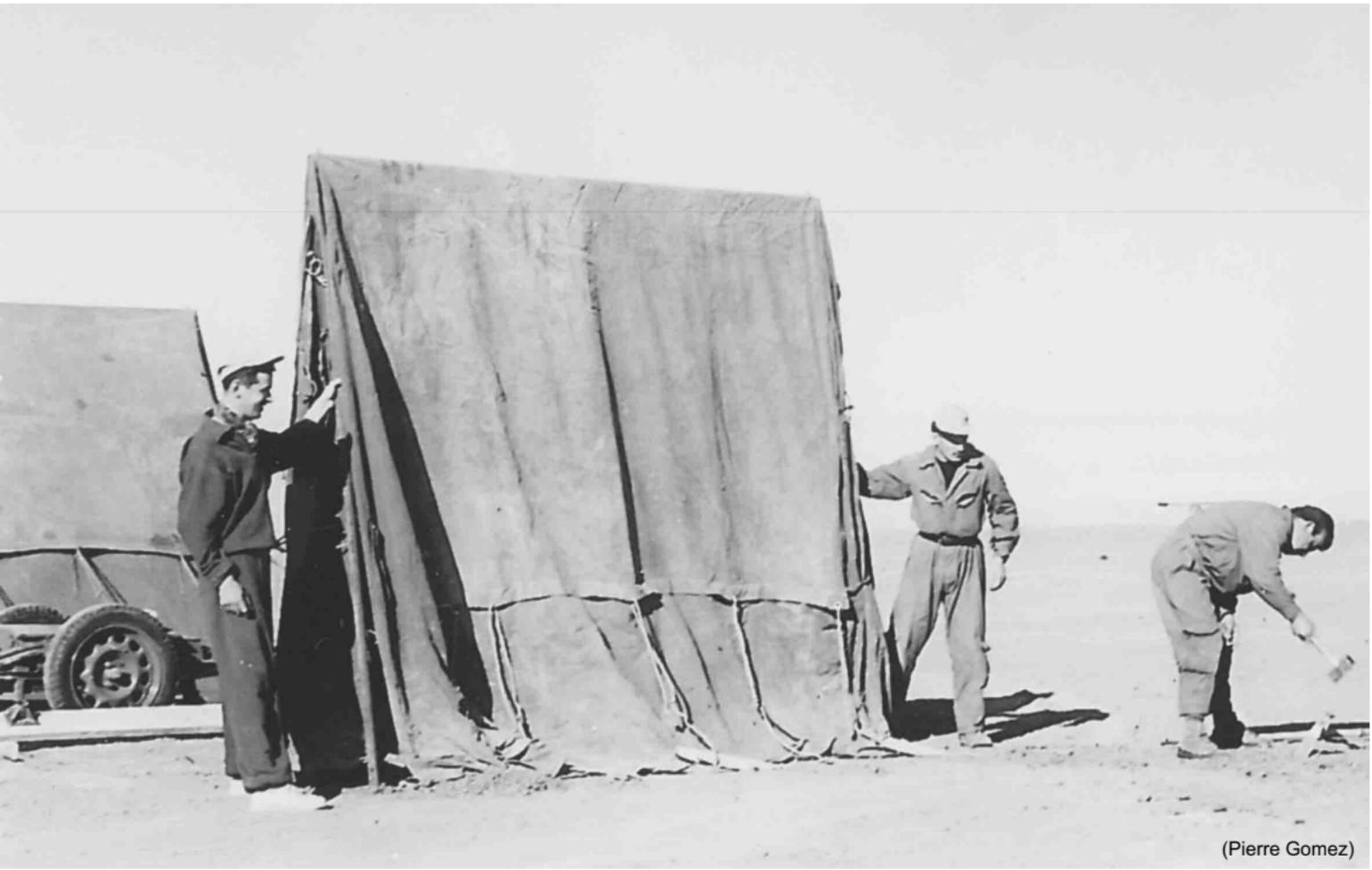
GAOA 3 – Fort-Flatters en décembre 1956, mission IGN



GAOA 3 – NC 856 et Bell 47 du GH 2 à Fort-Flatters en décembre 1956, mission IGN,



GAOA 3 – Fort-Flatters en décembre 1956, mission IGN



GAOA 3 – NC 856 à Fort-Flatters en décembre 1956, mission IGN, Pierre Gomez mécanicien



(Pierre Gomez)

GAOA 3 – NC 856 à Fort-Flatters en janvier 1957, mission IGN, Rotureau, Chevillard, Soulié, Salvodelli, ?, Pierre Gomez



GAOA 3 – NC 856 à Aïn-Témouchent en 1956



GAOA 3 – NC 856 à Aïn-Témouchent en 1956





GAOA 3 – L-18 à El-Aricha en 1957 avec un marsouin du 1^{er} RIM



L-18 du GAOA 3 à Sétif en 1957



L-18 du GAOA 3 devant un H-21 à Sétif en 1957



L-18 du GAOA 3 à Sétif



L-18 à l'école d'observateurs du GAOA 3 à Saint-Arnaud, avril 1957



L-18 à l'école d'observateurs du GAOA 3 à Saint-Arnaud, avril 1957



(Hugues Bouvard)

L-18 à l'école d'observateurs du GAOA 3 à Saint-Arnaud, avril 1957



(Hugues Bouvard)

École d'observateurs du GAOA 3 à Saint-Arnaud en avril 1957 : Ribon, Hugues Bouvard, La Bourroire, Faivre



(Hugues Bouvard)

GAOA 3 – NC 856, détachement à Djidjelli en 1957



(Bernard Picot)

GAOA 3 – NC 856 en détachement à Djidjelli en 1957, MdL pilote Michalsky



(Bernard Picot)

GAOA 3 – NC 856 en détachement à Djidjelli en 1957, MdL mécanicien Valette, MdL pilote Michalsky



(Bernard Picot)

GAOA 3 – L-18 venant du GAOA 1 (Nancy) à Souk-Ahras en 1957



GAOA 3 – L-18 du détachement de Tébessa en 1957



(Bernard Carton)

GAOA 3 – L-18 du détachement de Djelfa en 1957



GAOA 3 – L-19 à Ben-S'Rour (M'Sila) en 1957 avec des soldats du 584^{ème} BT



GAOA 3 – L-19 à Sétif en 1957

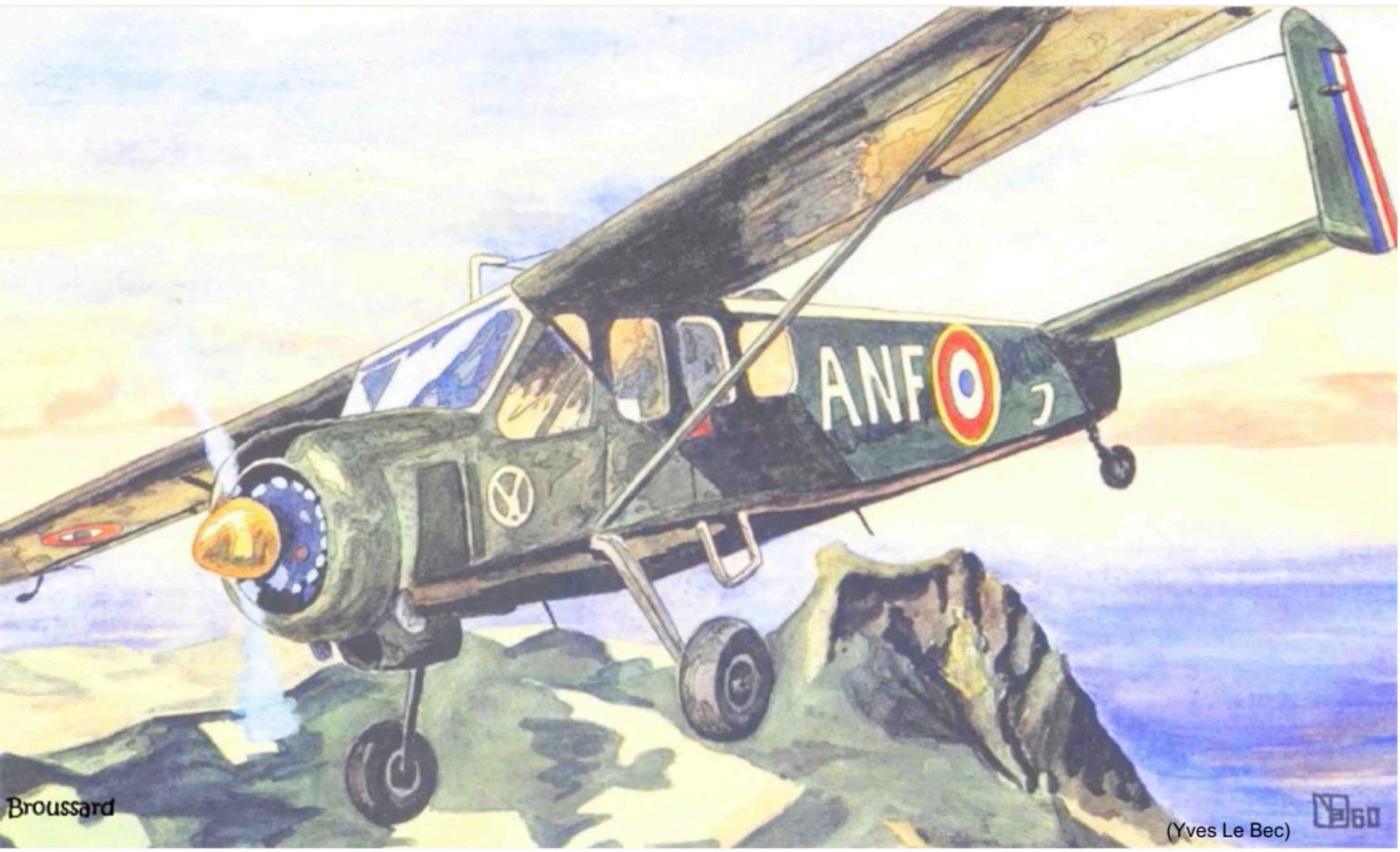


GAOA 3 - L-19



(Hervé Dupont)

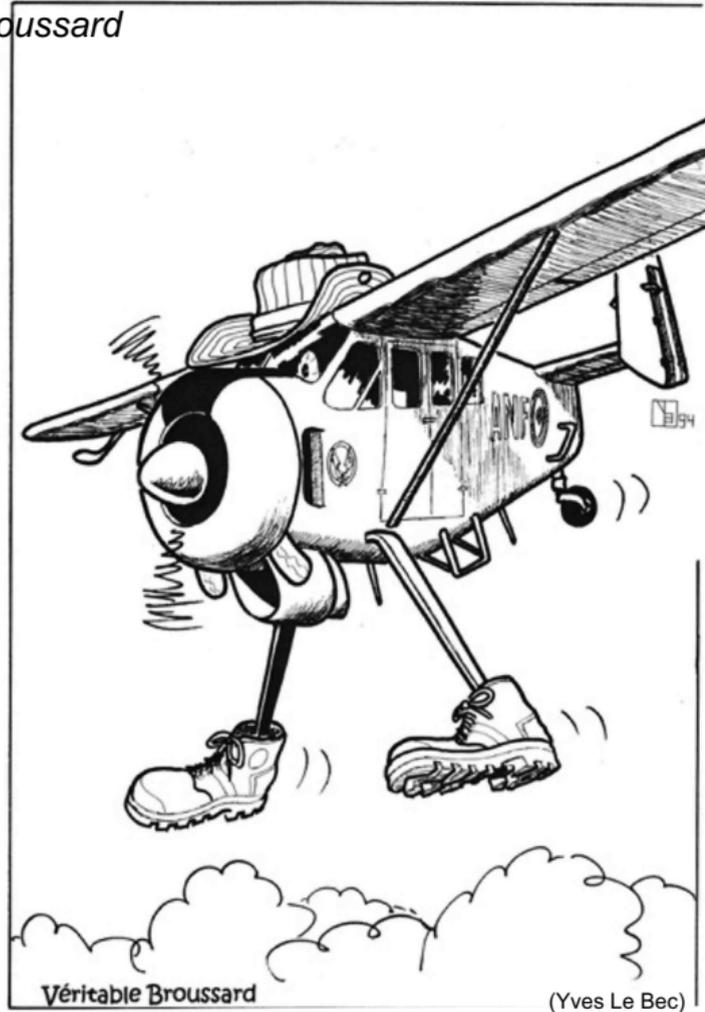
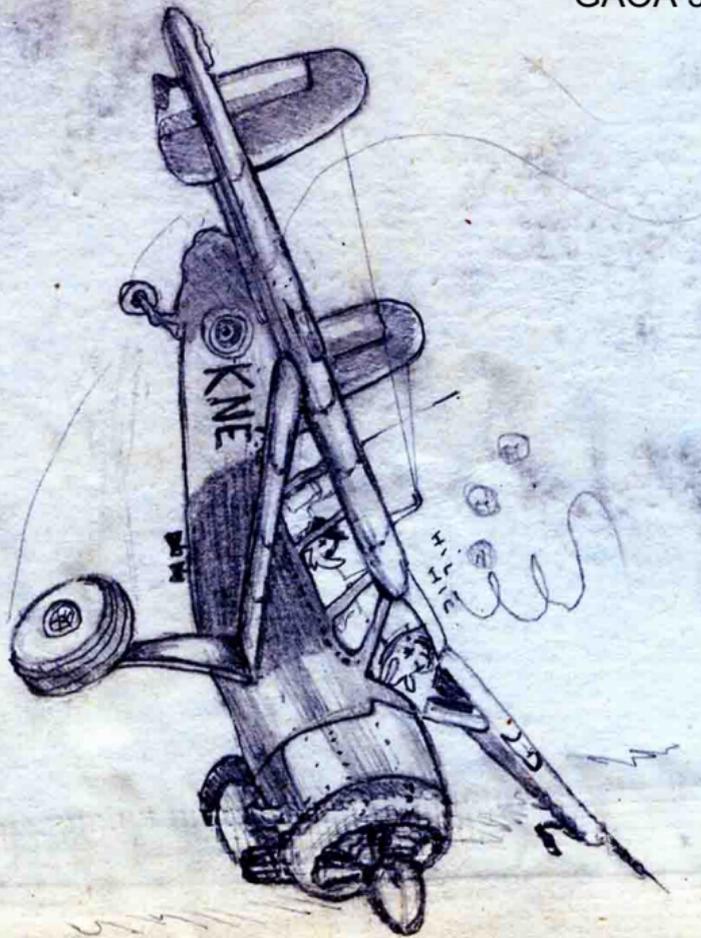
GAOA 3 – Le Max Holste 1521 *Broussard* arrive en mars 1957



Broussard

(Yves Le Bec)





Véritable Broussard

(Yves Le Bec)

FORMAT :
Hauteur : 0^m.21
Largeur : 0^m.16

G.A.O.A. 3



(1) _____

(2) ESCADRILLE

CARNET INDIVIDUEL

DES

SERVICES AÉRIENS

de l'Aspirant BOUVARD HUGUES

Le présent carnet, contenant⁽¹⁾ cent vingt deux — feuillets,
a été coté et paraphé par nous⁽⁵⁾ Capitaine LELANDAIS
Commandant le GAOA N° 3 en second-Commandant d'ESCADRILLE

A S.P. 86. 106, le 1^{er} JUIN 1957.



- (1) Corps, établissement ou service.
(2) Élément auquel appartient le titulaire.
(3) Grade, nom et prénoms du titulaire.
(4) Nombre de feuillets en toutes lettres.
(5) Grade et nom du chef de corps, d'établissement ou de service.

GAOA 3 - Carnet de vol d'Hugues Bouvard

17^e FEUILLET.

| DATE | FONCTION à bord | GRADE et nom du pilote | TYPE ET NUMÉRO de l'avion | JOUR | DONT V. S. V. | | NUIT |
|----------------|-----------------|--|---------------------------|------|---------------|-----------------|------|
| | | | | | sous capote | dans les nuages | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Mois de | | | | | | | |
| 1-7-57 | P | L ^r Gamieux O | L18 | 367 | 140 | | |
| 1-7-57 | O | chef Saluan P | L18 | 367 | 100 | | |
| 1-7-57 | O | chef Saluan P | L18 | 367 | 030 | | |
| 1-7-57 | O | chef Saluan P | L18 | 367 | 135 | | |
| 2-7-57 | P | C ^{te} de France Lianon | L18 | 367 | 050 | | |
| 2-7-57 | P | C ^{te} KABA Pan | L18 | 367 | 100 | | |
| 2-7-57 | P | C ^{te} Aguel Pan | L18 | 367 | 100 | | |
| 3-7-57 | P | Un Blessé | L18 | 367 | 040 | | |
| 4-7-57 | P | 101 Bedouin Hec | L18 | 367 | 100 | | |
| 4-7-57 | P | 101 Bedouin Hec | L18 | 621 | 055 | | |
| 5-7-57 | P | L ^r Gamieux O | L18 | 465 | 255 | | |
| 6-7-57 | O | chef Saluan P | L18 | 465 | 130 | | |
| 6-7-57 | P | L ^r du 24 ^{me} Pan | L18 | 621 | 100 | | |
| 7-7-57 | O | 101 Huck P | L18 | 396 | 305 | | |
| 8-7-57 | O | chef Langlet P | L18 | 465 | 045 | | |
| 9-7-57 | O | chef Langlet P | L18 | 465 | 200 | | |
| 9-7-57 | O | chef Langlet P | L18 | 465 | 100 | | |
| 9-7-57 | O | chef Langlet P | L18 | 465 | 130 | | |
| 9-7-57 | O | chef Langlet P | L18 | 465 | 140 | | |
| 10-7-57 | P | C ^{te} Dupont Pan | L18 | 64 | 030 | | |

| DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8) | NOMBRE d'atterrissages | NOMBRE d'A. M. V. | NATURE du service aérien | OBSERVATIONS |
|---|------------------------|-------------------|---|--------------|
| | | | | |
| JUILLET 1957 | | | | |
| 140 | 1 | | Acc ^t de troupes | TRZOURES |
| 100 | 1 | | Acc ^t Cambai 5 th Fdbrn - Chemara | |
| 030 | 1 | | Acc ^t Troupes Bou - Aciff | |
| 135 | 1 | | Quinque chars et Baulung Bou Aciff | |
| 050 | 2 | | Lianon Batua Camille Batua | |
| 100 | 2 | | Lianon Batua Aris Batua | |
| 100 | 2 | | Lianon Batua Aris Batua | |
| 040 | 1 | | Evacuation Sankou Bou Anouma - Batua | |
| 100 | 1 | | Lianon Batua Setif | |
| 055 | 1 | | Lianon Setif Batua | |
| 255 | 1 | | Acc ^t Cambai et de troupes Dphel Amcaue | |
| 130 | 1 | | Acc ^t Cambai Batua - Station des sacs | |
| 100 | 2 | | Lianon Batua Aris Batua | |
| 300 | 1 | | Acc ^t troupes Dphel Tachout | |
| 045 | 1 | | Reconnaissance Batua Neuchela | |
| 200 | 1 | | Acc ^t troupes Dphel Kobea | |
| 100 | 2 | | Reconnaissance Djichote | |
| 120 | 2 | | Reconnaissance Dphel Chelia | |
| 140 | 1 | | Hébergement Artillerie Dphel Chelia | |
| 030 | 1 | | Lianon Batua - Aris | |

(Hugues Bouvard)



GAOA 3 - Carnet de vol d'Hugues Bouvard

18 FEUILLET.

| DATE | FONCTION à bord | GRADE et nom du pilote | TYPE ET NUMÉRO de l'avion | JOUR | DONT V. S. V. | | NUIT |
|---------|-----------------|-----------------------------|---------------------------|------|---------------|-----------------|------|
| | | | | | sous capote | dans les nuages | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 14-7-57 | P | Pecamiciens | L18 | 611 | 120 | | |
| 13-7-57 | P | Chef Kabannou | L19 | 505 | 115 | | |
| 13-7-57 | P | Chef Kabannou | L19 | 501 | 100 | | |
| 13-7-57 | P | Pecamiciens | L19 | 501 | 040 | | |
| 12-7-57 | O | L ^r de Bailloux | P L19 | 505 | 050 | | |
| 14-7-57 | O | NOI Huet | P L19 | 503 | 100 | | |
| 14-7-57 | O | NOI Lemard | P L19 | 505 | 050 | | |
| 15-7-57 | P | C ^{no} Briand Pas | L18 | 611 | 330 | | |
| 16-7-57 | O | L ^r Dubourg | P L19 | 505 | 140 | | |
| 16-7-57 | P | L ^r Dubourg | O L19 | 505 | 050 | | |
| 16-7-57 | P | C ^r Bourges Pas | L18 | 367 | 050 | | |
| 16-7-57 | P | Solo | L18 | 367 | 050 | | |
| 17-7-57 | P | Solo | L18 | 367 | 035 | | |
| 17-7-57 | P | C ^o Lengre Pas | L18 | 367 | 030 | | |
| 17-7-57 | P | Pecau A. Ace | L18 | 367 | 030 | | |
| 17-7-57 | P | Solo | L18 | 367 | 115 | | |
| 18-7-57 | O | L ^r Bailloux | P L18 | 367 | 200 | | |
| 18-7-57 | P | S ^r Floren Pecau | L19 | 503 | 030 | | |
| 19-7-57 | P | L ^r Dubourg | O L19 | 501 | 215 | | |
| 20-7-57 | O | NOI Lemard | P L19 | 501 | 140 | | |
| 21-7-57 | O | NOI Kerkand | P L19 | 501 | 100 | | |
| 21-7-57 | O | NOI Bostand | P L19 | 501 | 140 | | |
| 22-7-57 | O | Chef Dauglet | L18 | 611 | 505 | | |

| DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8) | NOMBRE d'atterrissages | NOMBRE d'A. M. V. | NATURE du service aérien | OBSERVATIONS |
|---|------------------------|-------------------|---|--------------|
| | | | | |
| 120 | 2 | | Liaison Accis - Keuchels - Batua | |
| 85 | 7 | | Transformation sur Cessna L19E | |
| 100 | 5 | | Transformation sur Cessna L19E | |
| 040 | 3 | | Etablissement après "lache" | |
| 050 | 1 | | Reconnaissance Batua | |
| 100 | 1 | | Deplé Heven sur Batua 14 juillet | |
| 050 | 1 | | Acc ^t de course Batua - Bayou | |
| 330 | 6 | | Liaison Batua - Bou Hanouma - Aïn Hanouma - Keuchels - Bou H. Accis | |
| 140 | 1 | | Acc ^t trappes Beni - Helloul | |
| 050 | 1 | | Reconnaissance Taberdga - Batua | |
| 060 | 1 | | Liaison Batua Taberdga | |
| 050 | 1 | | Liaison Taberdga Keuchels | |
| 065 | 1 | | Liaison Keuchels Taberdga | |
| 030 | 1 | | Liaison Taberdga Keuchels | |
| 030 | 1 | | Liaison Keuchels Taberdga | |
| 115 | 2 | | Liaison Taberdga Accis Batua | |
| 200 | 1 | | Acc ^t de trappes Djebel el Toubou | |
| 030 | 3 | | Enai Local après V. P | |
| 215 | 2 | | Acc ^t de trappes Région T'Kout | |
| 140 | 1 | | Acc ^t de trappes Djebel Hedler | |
| 100 | 1 | | Acc ^t trappes Hanoufi | |
| 110 | x | | Quelques chasse Cuvette du fleuve | |
| 505 | 5 | | Acc ^t course Bou Hanouma Aïn Juguat H. K. A. | |

(Hugues Bouvard)

GAOA 3 - Carnet de vol d'Hugues Bouvard

| DATE | FONCTION à bord | GRADE et nom du pilote | TYPE ET NUMÉRO de l'avion | JOUR | DONT V. S. V. | | NUIT |
|---------|-----------------|------------------------------|---------------------------|------|-----------------|-----------------|------|
| | | | | | sous capote | dans les nuages | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 23-7-57 | O | Moz Bultaud P | 218 | 367 | 2 ¹⁵ | | |
| 24-7-57 | P | C. Lafleur P | 218 | 324 | 0 ³⁰ | | |
| 25-7-57 | O | Moz Michalok P | 219 | 503 | 2 ³⁵ | | |
| 26-7-57 | P | Mécanicien | 218 | 367 | 0 ³⁰ | | |
| 27-7-57 | P | Lt de Baulieux O | 219 | 504 | 1 ⁴⁵ | | |
| 27-7-57 | P | L ² de Baulieux O | 219 | 504 | 1 ²⁵ | | |
| 28-7-57 | P | L ¹ Hazier O | 218 | 367 | 2 ⁰⁵ | | |
| 28-7-57 | P | L ¹ Hazier O | 218 | 367 | 0 ³⁵ | | |
| 29-7-57 | O | L ² Hazier O | 218 | 611 | 3 ³⁰ | | |
| 29-7-57 | O | L ¹ Savit P | 16 | 412 | 2 ³⁵ | | |
| 31-7-57 | P | L ¹ Hazier O | 218 | 324 | 0 ⁴⁰ | | |
| 31-7-57 | P | L ¹ Hazier O | 218 | 324 | 3 ⁰⁰ | | |

| DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8) | NOMBRE d'atterrissages | NOMBRE d'A. M. V. | NATURE du service aérien | OBSERVATIONS |
|---|------------------------|-------------------|--|--------------|
| | | | | |
| 2 ¹⁵ | 3 | | Acc ^t de troupes Ain-Timoun | |
| 0 ³⁰ | 2 | | Liaison Balsa - Spc Polka - Balsa | |
| 2 ³⁵ | 1 | | Acc ^t troupes Ouest Bou-Rich | |
| 0 ³⁰ | 3 | | Essai local après V.P. | |
| 1 ⁴⁵ | 2 | | Acc ^t de troupes Cavette du Gaudy | |
| 1 ²⁵ | 1 | | Acc ^t de Courral Jagers de Tisammou | |
| 2 ⁰⁵ | 1 | | Acc ^t de Courral Hénoua - Djouatoh | |
| 0 ³⁵ | 1 | | Reconnaissance Djouatoh - Balsa | |
| 3 ³⁰ | 1 | | Acc ^t de Courral Hénoua - Djouatoh | |
| 2 ³⁵ | 1 | | Appui Feu Spécial chéris Gumbrecht | |
| 0 ⁴⁰ | 1 | | Reconnaissance Balsa - Ain-Timoun | |
| 3 ⁰⁰ | 2 | | Acc ^t de troupes Chentgouma | |

| G.A.O.A. 3 | MOIS de | | TEMPS ANTERIEUR | | TOTAUX |
|---------------|------------------------|---|-------------------------|---|-------------------------|
| | Juillet | | J | N | SPECIALITES |
| Année | J | N | J | N | |
| 1957 | | | | | |
| Pilote | 37 ⁵⁰ | | 65 ³⁰ | | 103 ²⁰ |
| Observateur | 40 ²⁵ | | 107 ²⁵ | | 148 ⁰⁰ |
| Mécanicien | | | | | |
| Radio | | | | | |
| Passager | | | 1 ³⁰ | | 1 ³⁰ |
| TOTAUX | 78²⁵ | | 168²⁵ | | 846⁵⁰ |

Arrêté le présent carnet de vol au total général de deux cent quarante six heures cinquante minutes dont

heures _____ minutes de vol de nuit

heures _____ minutes de vol de guerre No 1, en _____ missions

heures _____ minutes de vol de guerre No 2, en _____ missions

204 heures 35 minutes en S.T.H.

_____ minutes pour le mois de Juillet 1957.

Vu et constaté conforme.

Escadron

G. A. O. A.

Le Commandant

CADRILL (Hugues Bouvard)

1954-1955 - IMPR. CHARLES LAURENTE ET C^{ie}, 81-83, rue de Valenciennes - PARIS, LIMOUZES, NANCY - A. 56 - 1-1955

UNITÉ :

G.A.O.A.

ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

N° 35

Période du 23-12-57 au 24-12-1957

Concernant (1) Mademoiselle Odile Tommy-Martin

Numéro du manifeste établi par l'escale d

LAVAUZELLE, PARIS. — A. 43.

| DATE. | FONCTION A BORD. | TYPE ET NUMÉRO de l'avion. | NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2). | NOMBRE D'ATTERISSAGES. | DURÉE (3). | |
|-------|---------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------------|-------------------|----|
| | | | | | J. | N. |
| 23-12 | PR | Broussard n° 29 | Sétif - Tougou | 1 | 1 ^h 55 | |
| 24-12 | Y | Y | Tougou - Biskra | 1 | 1 ^h 15 | |
| Y | Y | Y | Biskra - Batna | 1 | 0 ^h 55 | |
| Y | Y | Y | Batna - Souk Ahras | 1 | 0 ^h 55 | |
| Y | Y | Y | Souk Ahras - Constantine (O.H) | 1 | 0 ^h 40 | |
| Y | Y | Y | Constantine - Sétif | 1 | 0 ^h 50 | |

ARRÊTÉ au total de (en lettres) : Six heures dix minutes heures de vol.
 dont (en lettres) : _____ heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) _____

Par délégation : Le Commandant d'avion :

Nom et grade MO2 Chef Salmon

Signature : _____



(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. — (3) Durée du voyage, jour-nuit.

(Odile Tommy-Martin)

GAOA 3 – L-19 en détachement à Guelma en 1958



GAOA 3 – L-19 en détachement à Guelma en mars 1958, c'est la fin du détachement, ce L-19 est un des rares à ne pas porter une livrée classique. Il est devant un *Crici-Salmson* et un Jodel de l'aéro-club de Guelma



GAOA 3 – L-19 en détachement à Laghouat en décembre 1957



(Marcel Vervoort)

GAOA 3 – L-19 en détachement à Laghouat en décembre 1957, devant un Jodel et un *Norécrin*



GAOA 3 – L-19 en détachement à Laghouat en décembre 1957



GAOA 3 – Détachement de Laghouat en décembre 1957



GAOA 3 – L-19 en détachement à Laghouat en décembre 1957



GAOA 3 – MdL pilote Marcel Vervoort en détachement à Aflou en février 1958



(Marcel Vervoort)

GAOA 3 – Détachement à Hassi-Messaoud en Février 1958



GAOA 3 – Détachement à Hassi-Messaoud en février 1958



GAOA 3 – Détachement à Hassi-Messaoud en Février 1958



GAOA 3 – Détachement à Guelma le 20 Février 1958 : MdLC mécanicien Bernard Chamodot, MdL pilote Etienne Millot, SL observateur pilote Hugues Bouvard, Lt observateur pilote Bertrand Bailenk, MdLC pilote Michel Godfroy. Le détachement sera intégré au 1^{er} PA 21^{ème} DI.



