



ALAT (6)

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>





PA 5^{ème} DB – PMAH 5^{ème} DB

Le 1^{er} avril 1956, le Peloton avions de la 5^{ème} Division Blindée est créé à Baumholder (Allemagne) avec six L-18 du GAOA 2. Sous les ordres du capitaine Bagard, il comprend quatre officiers, neuf sous-officiers et vingt-neuf hommes de troupe et est rattaché au 3^{ème} groupe du 24^{ème} Régiment d'Artillerie. Le Peloton part, le 15 avril 1956, pour Marseille où il embarque sur le *Kairouan* pour le personnel et le *Touggourt* pour le matériel. Tous arrivent à Alger le 20. Le lendemain a lieu l'installation à la ferme Germain, à deux kilomètres au nord de Mouzaïaville, dans la région d'Alger. Les premiers L-18 sont perçus le 30. Le 12 mai 1956, le Peloton s'installe sur l'aérodrome de Sidi-Bel-Abbès.

À compter du 23 juillet 1956, le Peloton entretient un détachement de deux équipages à Nédroma, au PC de la division. Le 1^{er} août, il est rattaché administrativement à la compagnie de quartier général de la 5^{ème} DB.

En janvier 1957, le parc s'enrichit avec la perception de six L-21, une partie des L-18 est reversée et deux appareils subsistent pour assurer les liaisons et l'entraînement. Le 24 mars 1957, suivant la réorganisation territoriale et opérationnelle des forces d'Algérie, le Peloton s'installe à Mostaganem, PC de la Division. Il est cantonné à 7 kilomètres au nord de la ville, au Djebel-Diss, dans un ancien centre de vol à voile, en bord de mer, et entretient un détachement quasi permanent à Ami-Moussa, dans l'Ouarsenis.

Le Peloton s'installe, le 19 janvier 1959, sur le nouvel aérodrome de Mostaganem-Khalifa qui vient d'être construit. Situé sur un plateau à l'intérieur des terres, il surplombe la ville de Mostaganem, à 7 kilomètres de là.

À la suite de la perception de *Djinn*, le Peloton devient PMAH 5^{ème} DB le 1^{er} août 1961. Sa dotation en matériel est alors de deux L-18, six L-21 et six *Djinn*.

Le 1^{er} août 1962, le Peloton devient 2^{ème} PMAH 4^{ème} DIM, suite à la dissolution, le 16 mai, de la zone Nord Oranais, du départ en métropole de la 5^{ème} DB et de l'installation de la 4^{ème} DIM à Mostaganem. Il y est dissous en janvier 1964, après avoir reversé ses *Djinn* et ses L-21 en décembre 1963.

Le 22 avril 1980, les traditions du PA 5^{ème} DB sont confiées au 3^{ème} RHC.

Codes : Ux, puis F-MAUx à compter de mars 1957.

Indicatif opérationnel : *Joliot*.

Commandement

- 1^{er} avril 1956 : Cne André Bagard
- 1^{er} février 1957 : Cne René Gaillard
- 4 novembre 1958 : Cne Michel Besson
- 28 novembre 1960 : Cne Roger Saint-Pe
- 31 mars 1963 : Cne Pierre Clerck

Décès

- 18 juin 1957 : un T-6 entre en collision avec un L-21 en opération à Ami-Moussa. Le MdL pilote Paul Klee et le Lt observateur-pilote Bernard Faure décèdent.
- 5 septembre 1957 : le Lt observateur-pilote Henri de Fleurian décède d'une balle dans la tête en L-21 au cours d'une opération au sud de Relizane.
- 27 janvier 1958 : le Cne observateur Roger Girard est mortellement atteint en L-21 dans le Dahra. Le MdLC pilote Picardat parvient à poser en campagne le L-21 dont la commande de la gouverne de profondeur a été sectionnée, en utilisant le compensateur.

PA 5^{ème} DB – Le 18 avril 1956, embarquement à Marseille sur le *Kairouan*



PA 5^{ème} DB – le 18 avril 1956,
embarquement sur le *Kairouan*,
Cne Pascal Leca et SL Pierre Noé



(Emmanuel Faure)

PA 5^{ème} DB – Le 18 avril 1956, embarquement à Marseille sur le *Kairouan*



(Emmanuel Faure)

PA 5^{ème} DB – Le 18 avril 1956,
embarquement à Marseille sur le
Kairouan



PA 5^{ème} DB – Le 18 avril 1956 sur le *Kairouan*



(Emmanuel Faure)

PA 5^{ème} DB – À bord du *Kairouan*, le 19 avril 1956, Lt Bernard Faure (tué le 18 juin 1957), commandant la 2^{ème} section, SL Pierre Noé, commandant la 3^{ème} section, Cne Pascal Leca, commandant la 1^{ère} section, Cne André Bagard, commandant le Peloton



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – À bord du *Kairouan*, le 19 avril 1956, Cne André Bagard à gauche, Cne Pascal Leca à droite



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – Le 21 avril 1956,
arrivée à Mouzaïaville



(Emmanuel Faure)

PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès et Nédroma,

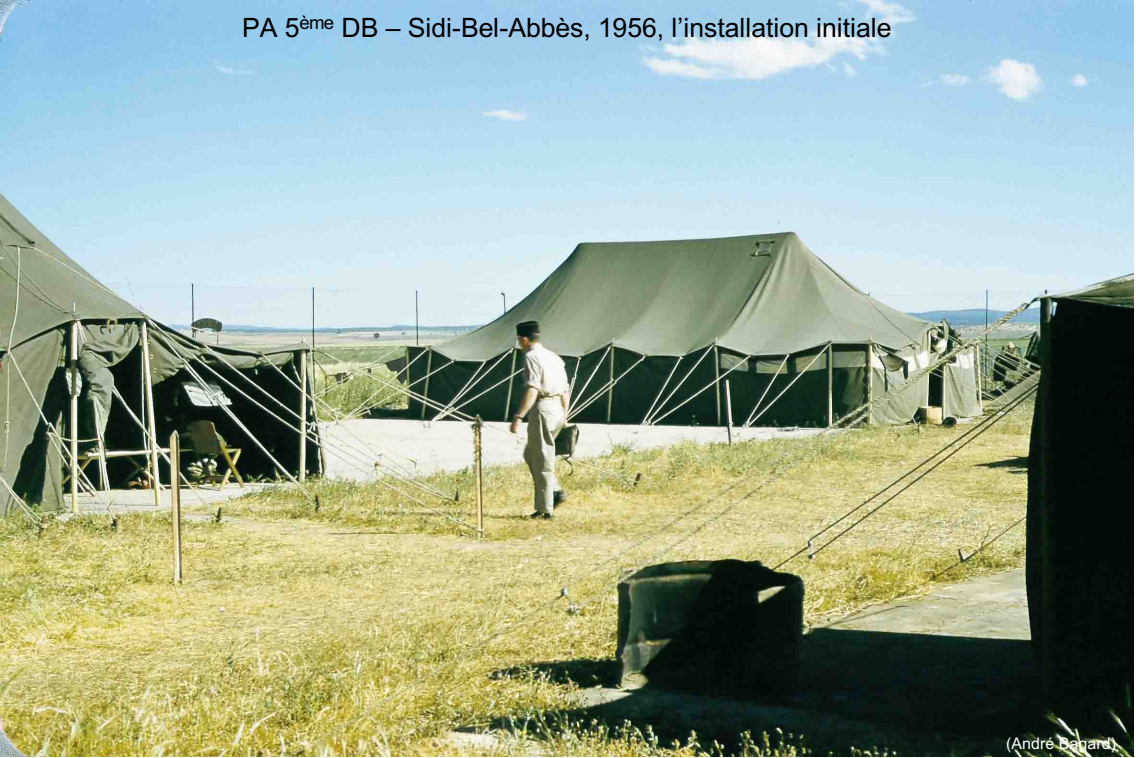




PA 5^{ème} DB — Sidi-Bel-Abbès, 1956, au fond : Lt Fontant et Cne Bagard. Le Lt Faure qui prend la photo sera tué le 18 juin 1957

(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès, 1956, l'installation initiale



PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès, 1956, l'installation initiale



PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès, 1956, les installations de l'Aéro-club profitent au Peloton



PA 5^{ème} DB – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, 1956



PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès, Hiver 1956/57



PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès, Hiver 1956/57



PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès, Hiver 1956/57



PA 5^{ème} DB – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, 1957



PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès, 1957, le Cne Bagard et des officiers de la 5^{ème} DB

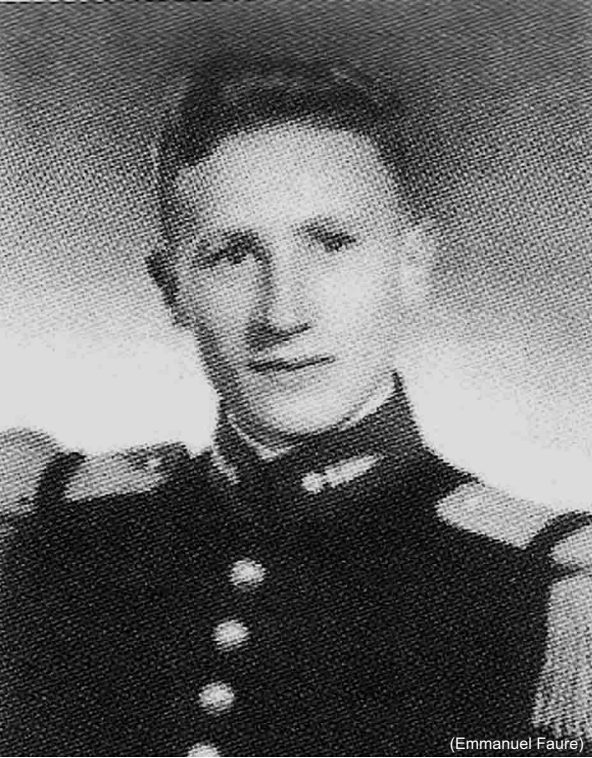


(Michel Dupont)

PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès, 1957, le Cne Bagard et des officiers de la 5^{ème} DB



(Michel Dupont)



PA 5^{ème} DB – Le Lieutenant observateur-pilote Bernard Faure, tué le 18 juin 1957 après une collision avec un T-6 au cours d'une opération à Ami-Moussa.

(Emmanuel Faure)

PA 5^{ème} DB – Sidi-Bel-Abbès, 1957



PA 5^{ème} DB – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, 1956



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, 1956



PA 5^{ème} DB – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, 1956



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – L-21 à Sidi-Bel-Abbès, 1957



(Denis Estève)

PA 5^{ème} DB – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, 1957





PA 5^{ème} DB – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, 1957

PA 5^{ème} DB – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, 1957



(Emmanuel Faure)

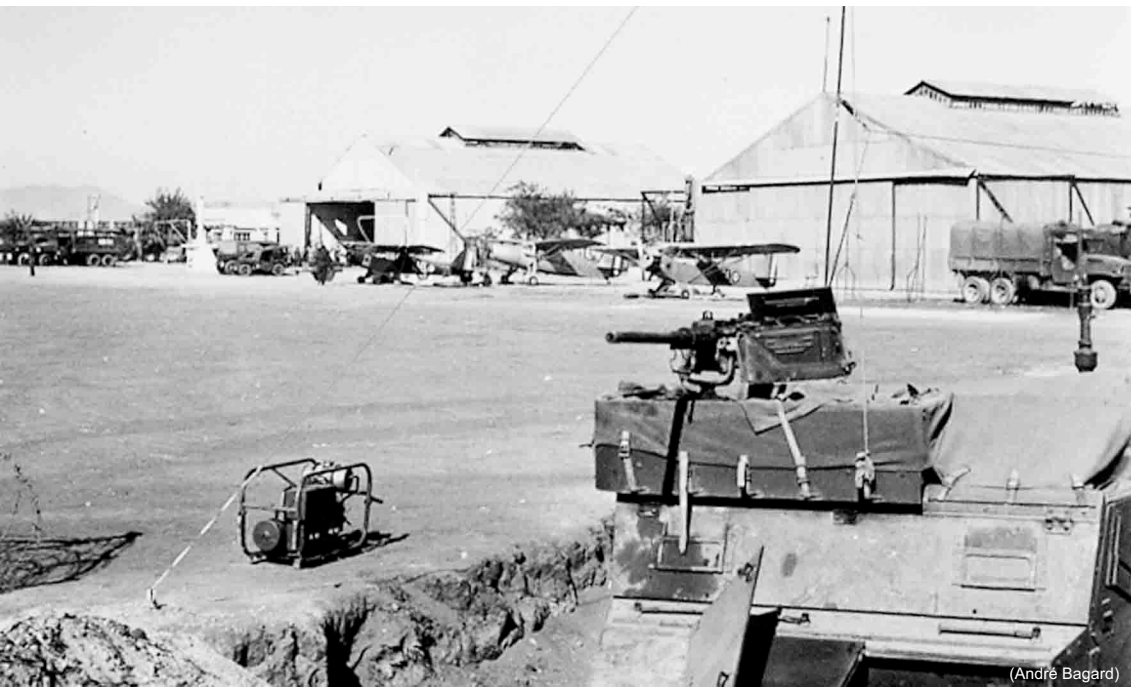
PA 5^{ème} DB – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, 1957



PA 5^{ème} DB – Le Fairchild 24 des Ailes Tlemcéniennes réquisitionné pour le PA 5^{ème} DB. Seul exemplaire ce type d'avion exploité par l'ALAT



PA 5^{ème} DB – Les L-18 et le Fairchild 24 à Sidi-Bel-Abbès devant les installations de l'Aéro-club en 1956



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – Le Fairchild 24 à Sidi-Bel-Abbès en 1956





PA 5^{ème} DB – Le Fairchild 24 à Sidi-Bel-Abbès
en 1956, avec Tahar, barman de l'Aéro-club

PA 5^{ème} DB – Le Fairchild 24 à Sidi Bel-Abbès en 1956



PA 5^{ème} DB – Le Fairchild 24 à Sidi-Bel-Abbès en 1956



PA 5ème DB –
Le *Cheval Ailé*
sur le capot du
Fairchild 24



La panne du Fairchild 24 F-OACC, par le colonel André Bagard

Le 15 novembre 1956, capitaine, je commandais le peloton ALAT de la 5^{ème} DB doté de six Piper L18. Pour des raisons que j'ignore, le commandement de cette grande unité avait réquisitionné à l'aéro-club de Tlemcen un Fairchild 24 quadriplace que je dus intégrer à ma formation.

Nous n'avions pas grande confiance en cet appareil relativement ancien et nous doutions du soin avec lequel il avait été entretenu antérieurement.

Ce jour-là, pilote de cet avion, j'avais participé à une opération dans la région de Nédroma, à une centaine de kilomètres à l'ouest de Sidi-Bel-Abbès vers où, ma mission terminée, je décollai seul à bord en fin d'après-midi.

Tout paraissait normal lorsque subitement, après quelques minutes de vol, des chocs très violents se firent entendre dans le moteur tandis que tout l'appareil était secoué avec une brutalité telle que je crus qu'il allait se disloquer.

Réflexe immédiat : réduire les gaz, d'où diminution notable des anomalies mais perte d'altitude. Le régime de croisière à nouveau affiché, les chocs et les secousses reprurent de plus belle.

Dès lors, il m'était impossible de continuer ainsi et je n'avais qu'une seule ressource, tenter au plus vite un atterrissage de fortune, manœuvre risquée car je me trouvais au-dessus d'une région semi-montagneuse, c'est à dire très mal pavée qui, en outre, devait recéler des rebelles. Mais je n'avais pas d'autre alternative, le crash était inéluctable.

suite...

...suite...

Terrain repéré, contact coupé, je parvins, par chance inouïe, à poser mon appareil sans rien casser et, armé de mon seul pistolet, je pris position pour accueillir d'éventuels fellaghas.

Mais au bout d'un moment, précédé d'un sympathique vrombissement, c'est un de mes avions que je vis arriver et qui se mit à évoluer au-dessus de moi dans le but bien évident de « monter la garde » afin d'assurer ma protection. À son bord et qui me faisaient des gestes d'encouragement, deux de mes pilotes, les sous-officiers Pichonière et Baurin.

Soucieux, ils avaient observé mon vol depuis mon décollage de Nédroma et avaient vu une épaisse fumée noire s'échapper de mon appareil et constaté ma perte d'altitude. Mus par d'excellents réflexes, ils prirent l'air aussitôt et alertèrent par radio le poste le plus proche. C'est ainsi que, grâce à eux, après un laps de temps qui me parut tout de même assez long, je vis arriver vers moi deux ou trois véhicules blindés accompagnés de quelques fantassins. J'étais sauvé !

Mais il n'était pas question d'abandonner l'avion dans la nature. Je repris ma place au poste de pilotage et c'est remorqué par un des blindés que je parcourus par voie terrestre, cahin-caha, la distance qui nous séparait du poste où l'appareil fut mis en sécurité et où, après un accueil des plus chaleureux, je fus hébergé pour la nuit.

Plus tard, l'autopsie du moteur révéla que cette panne était due à une bielle qui, ayant cassé, avait martelé le piston au point de le réduire en bouillie.

Réparé, le Fairchild vola à nouveau pour le Para-Club d'Oranie.

Colonel André Bagard.

PA 5^{ème} DB – Le Fairchild 24 après la panne du 15 novembre 1956



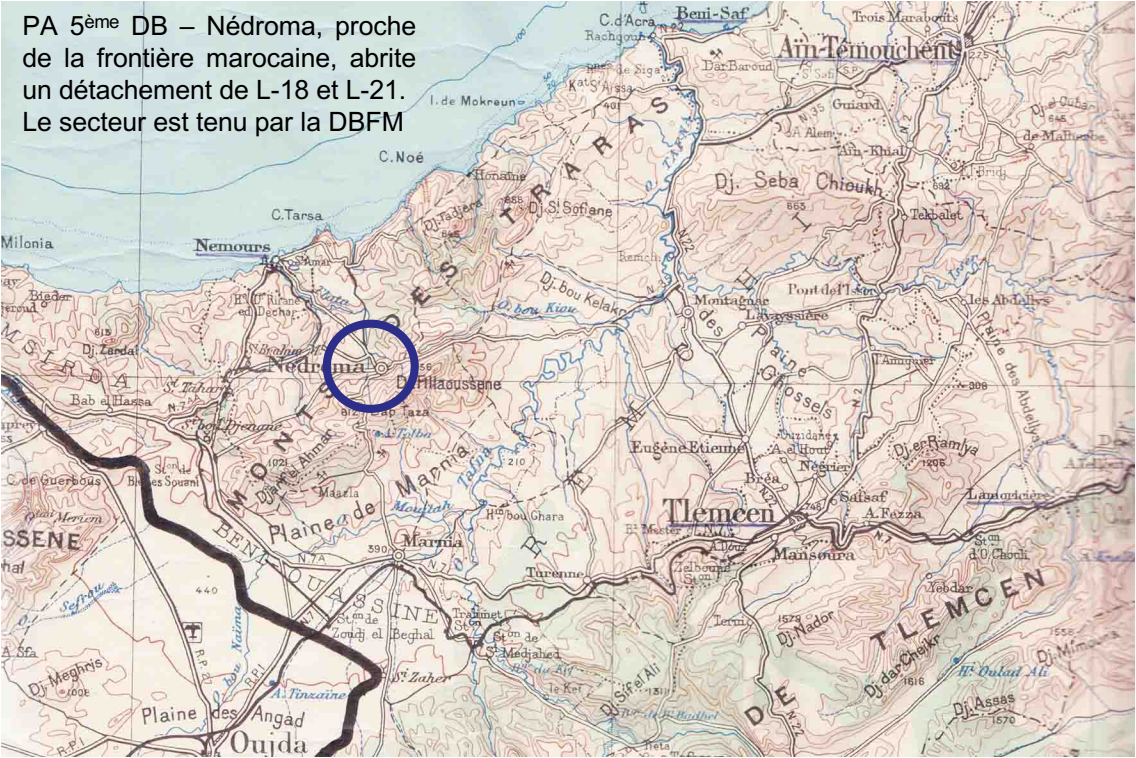
PA 5^{ème} DB – Le Fairchild 24 après la panne du 15 novembre 1956



PA 5^{ème} DB – Le Fairchild 24 après la panne du 15 novembre 1956



PA 5ème DB – Nédroma, proche
de la frontière marocaine, abrite
un détachement de L-18 et L-21.
Le secteur est tenu par la DBFM



PA 5^{ème} DB – Nédroma 1956, Cne Bagard debout à gauche, remarquez le personnage immortalisé au fond à droite



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – Nédroma 1956, pilotes et mécaniciens



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – Nédroma, 1956



PA 5^{ème} DB – Nédroma, le Peloton est
installé à la ferme Havard



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – L-18 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – L-18 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – L-18 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – L-18 à Nédroma en 1956



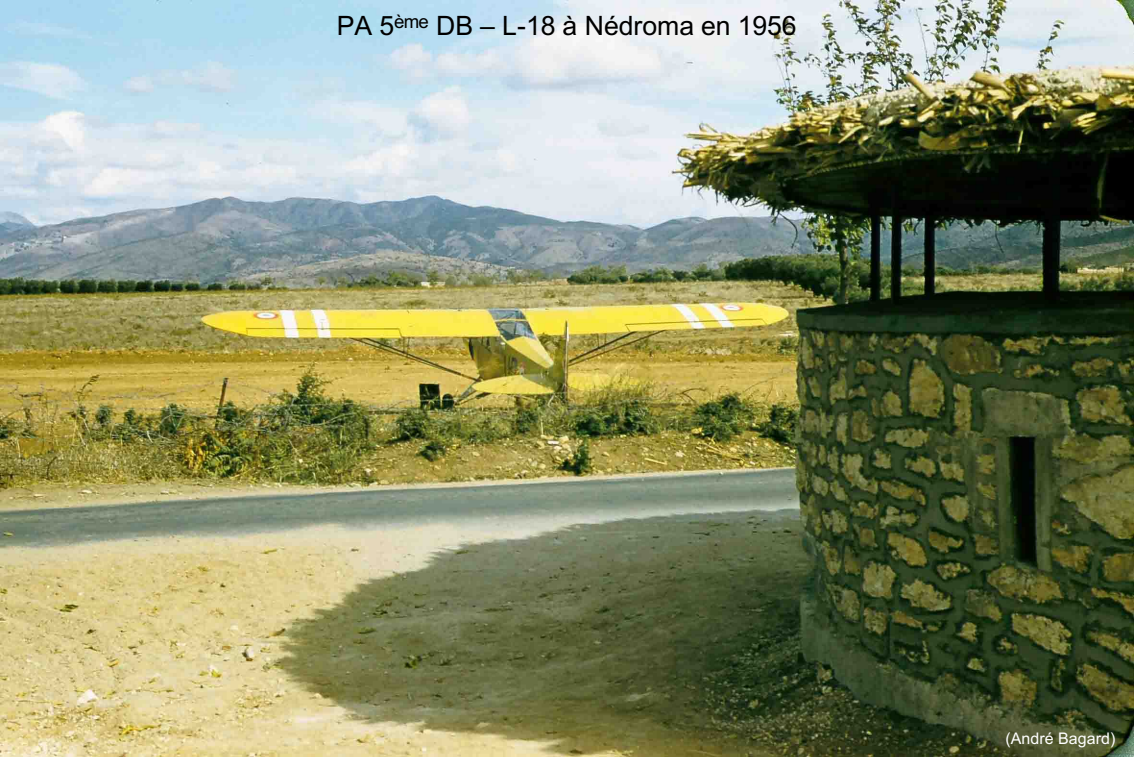
PA 5^{ème} DB – Les T-6 de l'EALA 20/72 côtoient les L-18 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – Les T-6 de l'EALA 20/72 côtoient les L-18 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – L-18 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – L.18 à Nédroma en 1956



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – L-18 à Nédroma en 1956



(André Bagard)

PA 5ème DB – L-18 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – L-18 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – L-18 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – L-18 à Nédroma en 1956



PA 5ème DB – le MdLC Pichonnière entretient sa carabine USM1 à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – le MdLC Pichonnière entretient sa carabine USM1 à Nédroma en 1956



(André Bagard)

PA 5^{ème} DB – L-18 et half-track à Nédroma en 1956



PA 5^{ème} DB – Opération avec la Marine dans la région de Nemours en 1956



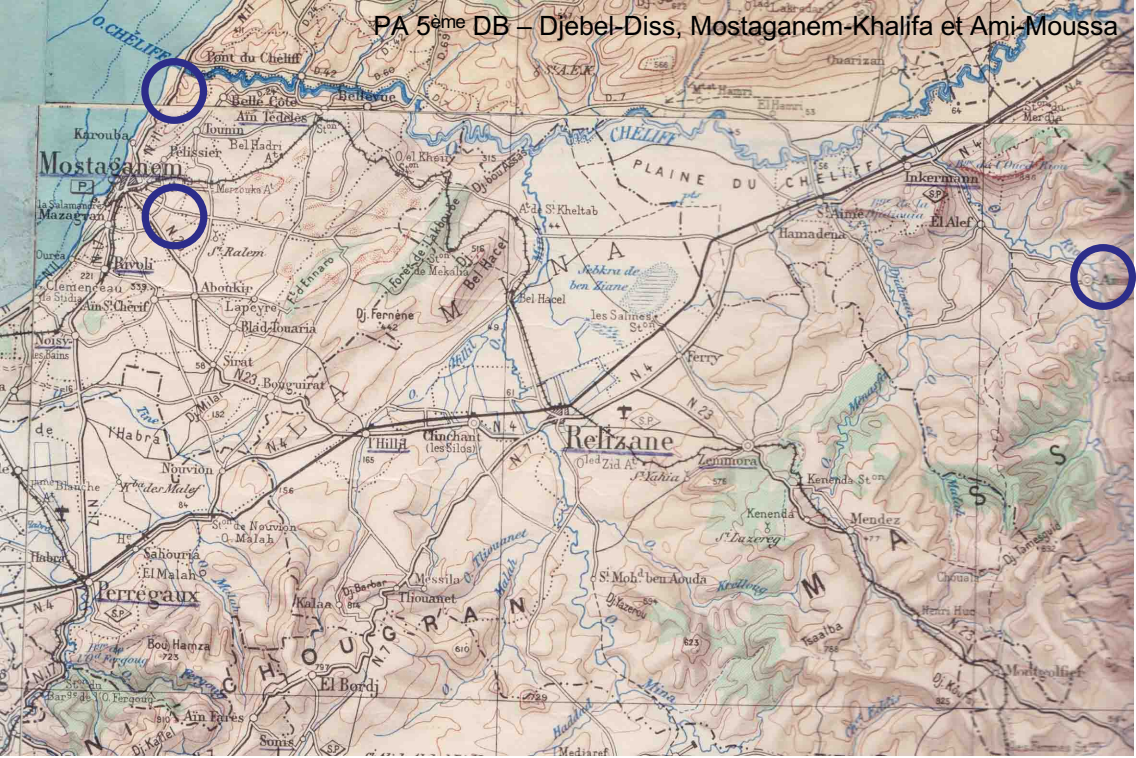
PA 5^{ème} DB – Un convoi passe à Nédroma sur la route de l'aérodrome en 1956

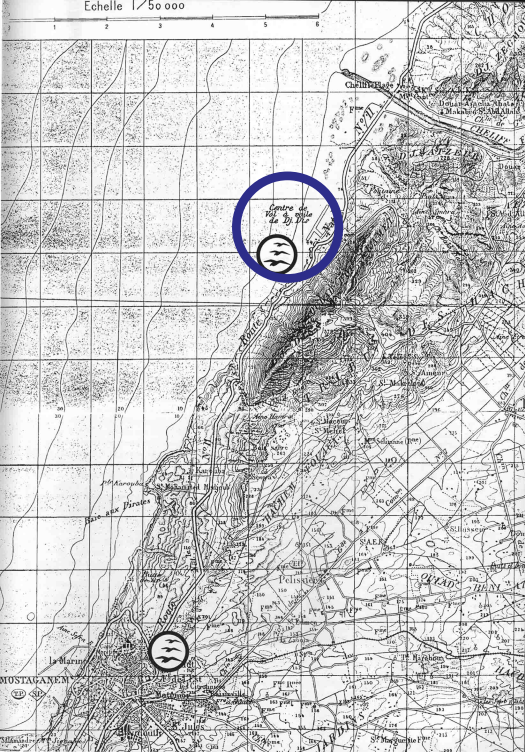


PA 5^{ème} DB – Un convoi passe à Nédrome sur la route de l'aérodrome en 1956



PA 5ème DB – Djebel-Diss, Mostaganem-Khalifa et Ami-Moussa





Le 24 mars 1957, par le PA 5^{ème} DB qui arrive de Sidi-Bel-Abbès s'installe sur l'aérodrome de Djebel-Diss, à l'embouchure du Chéliff, au pied de la montagne du Lion avec sa piste le long de la plage, qui était destinée au vol à voile. En janvier 1959, le Peloton déménagera à Mostaganem-Khalifa

PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, un site dédié auparavant au vol à voile



PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1957, aménagement de l'aérodrome



PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, la piste entre les installations et la mer



PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, les installations



PA 5ème DB – Djebel-Diss 1958



PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, L-21



PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, *Broussard* de l'armée de l'Air



PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, L-21



5ème DB – Djebel-Diss 1958, L-21



PA 5ème DB – Djebel-Diss 1958, L-21



PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, L-21



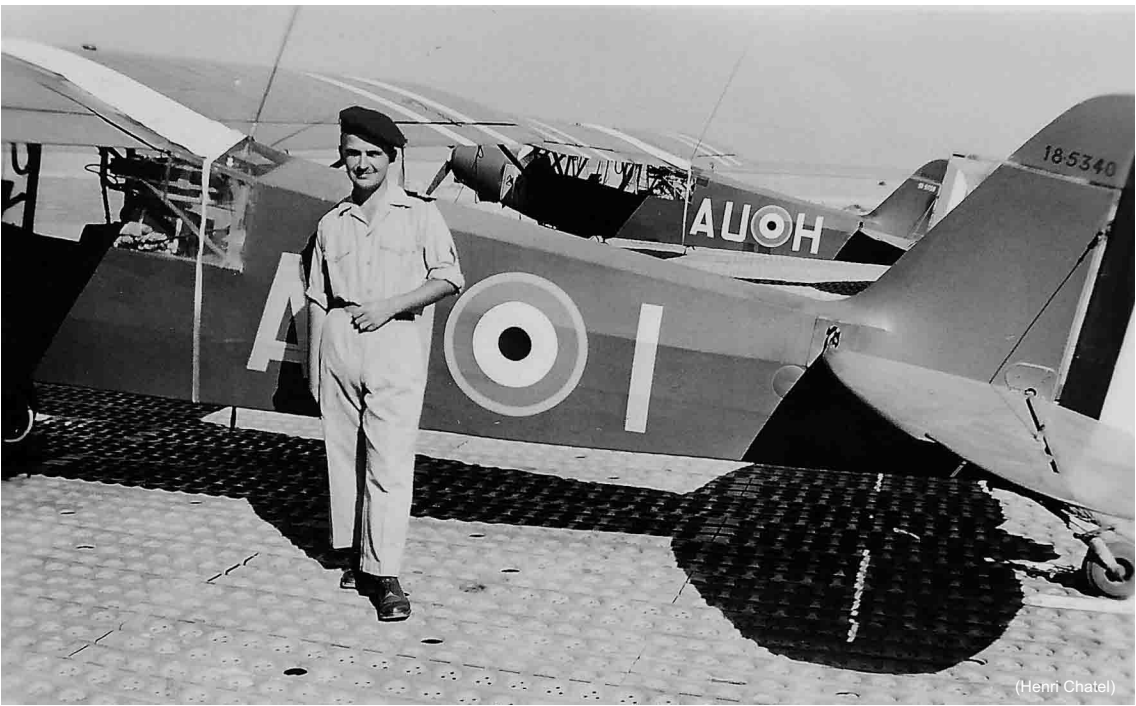
(Henri Chatel)

PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, L-21



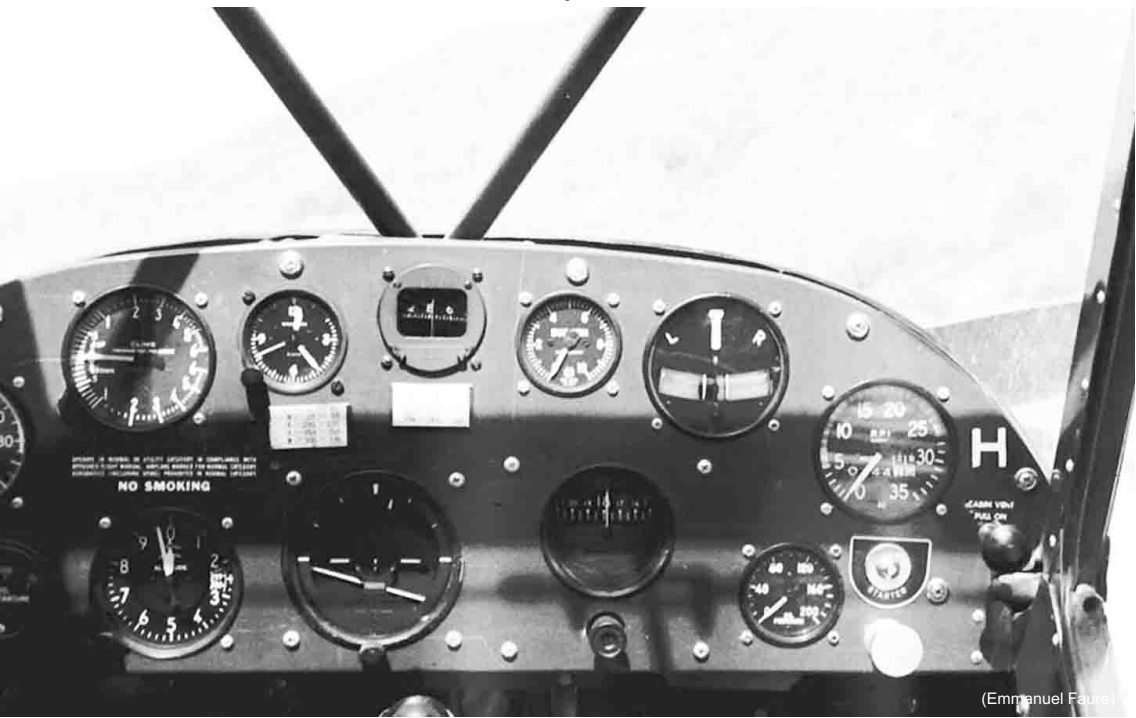
(Hervé Dupont)

PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, L-21





PA 5ème DB – Djebel-Diss, L-21



PA 5ème DB – Djebel-Diss, L-21



PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss, L-18 au décollage





PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, Adj
pilote Maurice Vaucelle qui sert avec
son frère Michel, pilote au même
Peloton

PA 5ème DB – Djebel-Diss 1958, Adj pilote Maurice Vaucelle, L-21



PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss 1958, Adj pilote Maurice Vaucelle, L-21



(Maurice Vaucelle, via UNAALAT)

PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss, MdL pilote Jean-Marie Clenet



(Jean-Marie Clenet)

PA 5^{ème} DB – Djebel-Diss, Jean-Marie Clenet en L-21 en 1958



(Jean-Marie Clenet)

PA 5^{ème} DB – L-21 à Méchéria en 1958, avec un L-18 du 1^{er} PMAH 13^{ème} DI



PMAH 5^{ème} DB – L-21 à Sidi-Bel-Abbès en 1962



**ÉCOLE DE SPÉCIALISATION
DE L'AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE**

Stage III-OP-60

**PROMOTION
Capitaine GIRARD**

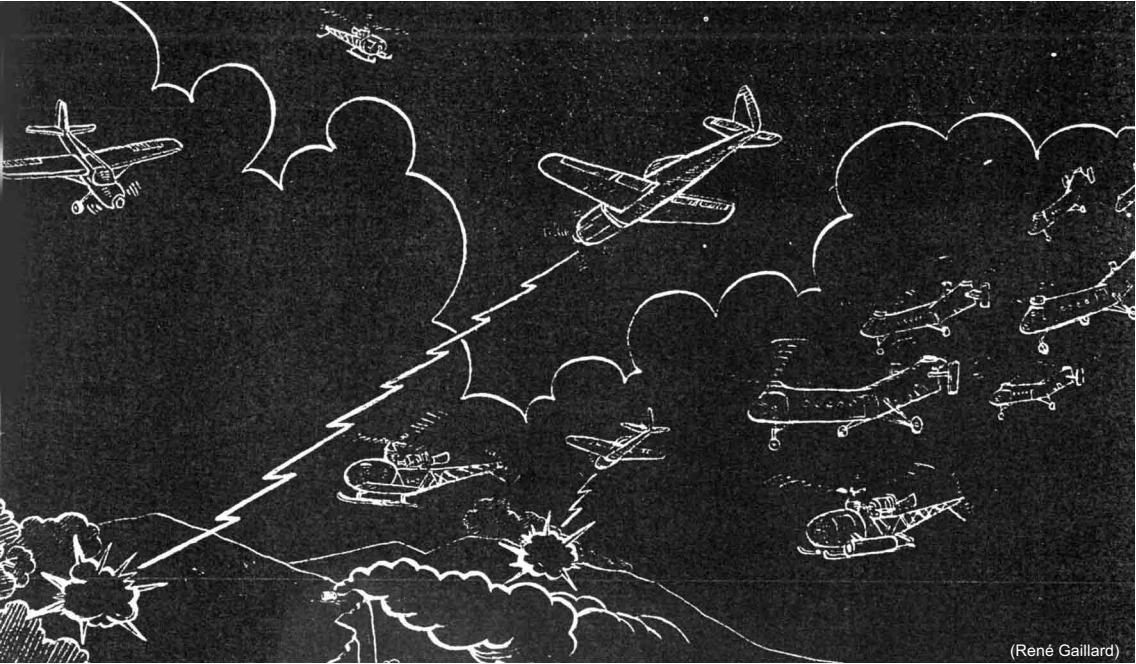
Officier Observateur de l'A.L.A.T., qui n'a cessé de faire preuve des plus belles qualités militaires. Toujours volontaire, a appuyé les troupes amies par plus de 200 missions d'observation, totalisant ainsi 860 heures de vol dont 400 en opérations.

Faisant preuve d'une très grande connaissance du combat terrestre, accomplit toutes ses missions avec une compétence reconnue et la plus grande efficacité. Se distingue particulièrement le 12 Novembre 1957 près de Mendez (Mostaganem) avec son avion touché par le feu des rebelles.

Mortellement blessé à bord de son appareil le 27 Janvier 1958 dans la région de Douar Nekmaria (Département de Mostaganem) par le tir des rebelles alors qu'il pré-cisait leur position.

"CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE AVEC CROIX
DE LA VALEUR MILITAIRE"

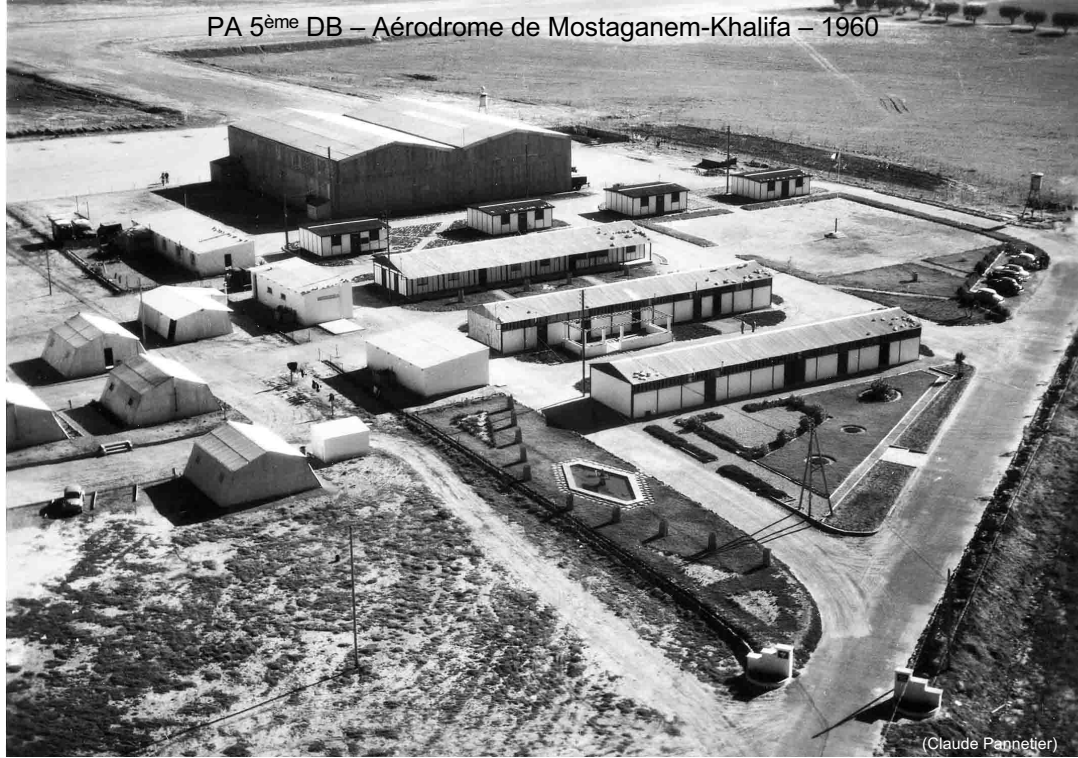
PA 5^{ème} DB – La manœuvre héliportée vue par le capitaine Gaillard - Le Piper surveille la zone - La chasse neutralise les abords - L' *Alouette* de formation choisit et balise la DZ - Le DIH se présente face au vent - L' *Alouette* armée escorte le DIH, prête à tirer - L' *Alouette* de commandement coordonne la manœuvre



PA 5^{ème} DB – Aérodrome de Mostaganem-Khalifa – 1960



PA 5^{ème} DB – Aérodrome de Mostaganem-Khalifa – 1960



(Claude Pannetier)

PA 5^{ème} DB – Aérodrome de Mostaganem-Khalifa – 1960



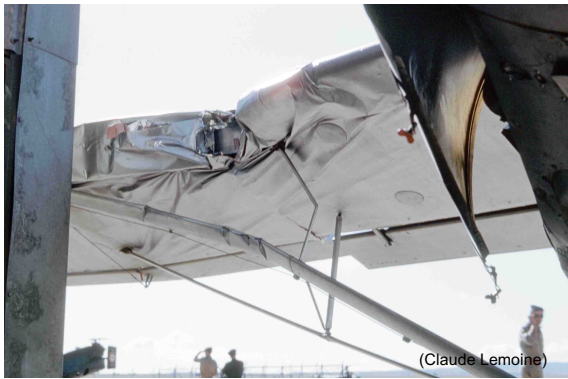
PA 5^{ème} DB – Mars 1962, 1^{er} rang : MdLC Domaine (photographe), MdL Millois (pilote), MdL Charo (mécanicien), MdL Becquard (pilote). 2^{ème} rang : MdL De Juan (radio), MdL Mainguet (mécanicien), AC Castrec (mécanicien), MdL Fichaux (pilote), MdL Olaria (pilote), MdL Dumesnau (pilote)





PA 5^{ème} DB – Khalifa 1961

Ce qui arrive à un L-21 quand la porte est trop étroite



(Claude Lemoine)

PA 5^{ème} DB – L-21 en opération en 1959



PA 5^{ème} DB – L-21 en opération en 1959



(Jean-Claude Lemaître)

PA 5^{ème} DB – L-21 en opération en 1959



(Jean-Claude Lemaître)

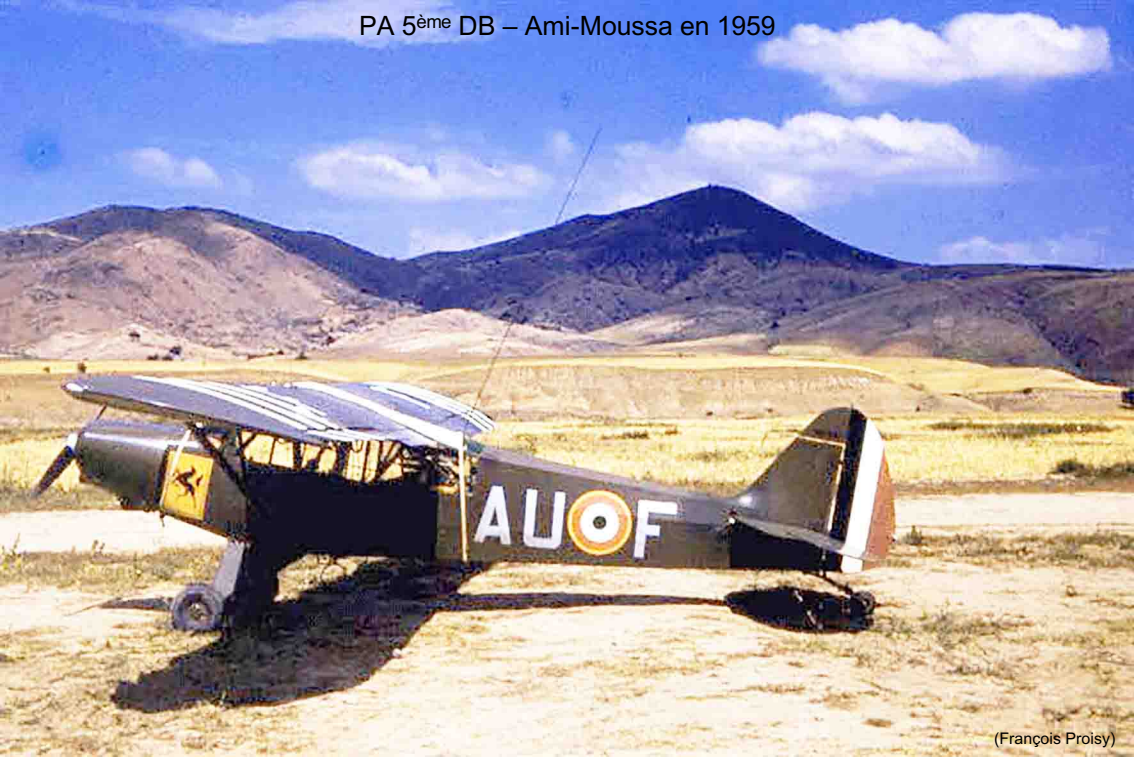
PA 5^{ème} DB – Ami-Moussa en 1959



PA 5^{ème} DB – Ami-Moussa en 1959



PA 5ème DB – Ami-Moussa en 1959



PA 5^{ème} DB – L-21 au décollage à Ami-Moussa en 1959



PA 5^{ème} DB – Oudin, Bernachot et Yves Le Bec à Thiersville en 1959



PA 5^{ème} DB – Rencontre avec des soldats en 1960



(Hervé Dupont)

PA 5^{ème} DB – L-21 à Sidi-Bel-Abbès en 1962



PMAH 5^{ème} DB – *Djinn* en opération en 1961



PMAH 5^{ème} DB – *Djinn* en opération en 1961



PMAH 5^{ème} DB – *Djinn* en 1961



PMAH 5^{ème} DB – *Djinn* à Sidi-Bel-Abbès en 1962



PMAH 5^{ème} DB – *Djinn* à Sidi-Bel-Abbès en 1962



PMAH 5^{ème} DB – *Djinn* à Sidi-Bel-Abbès en 1962



PMAH 5^{ème} DB – *Djinn* à Sidi-Bel-Abbès en 1962



(Jean-Pierre Bolinder)

PMAH 5^{ème} DB –
Un pilote de *Djinn*



(Hervé Dupont)

2ème PMAH 4ème DI, en 1963 en manœuvre à Bedeau. Pierre Sipoly est aux commandes

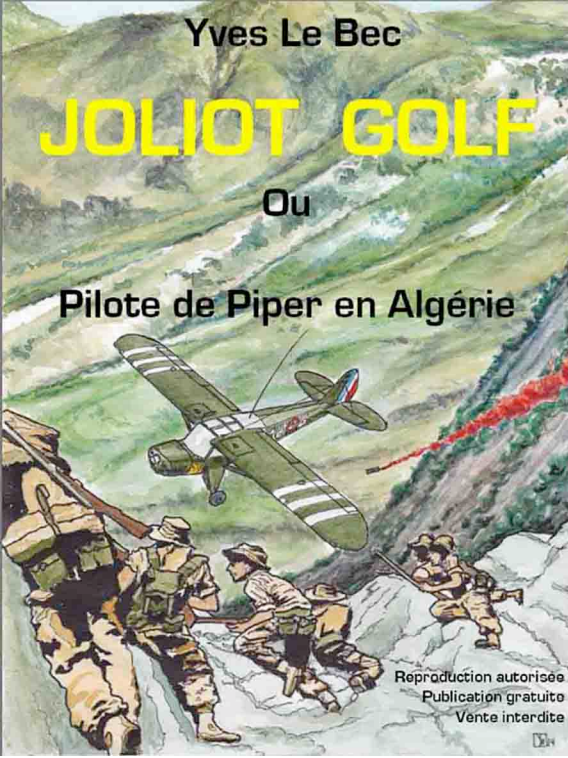


Yves Le Bec

JOLIOT GOLF

Ou

Pilote de Piper en Algérie



Reproduction autorisée
Publication gratuite
Vente interdite



Yves Le Bec, talentueux dessinateur et maréchal des logis pilote du PA 5^{ème} DB, a écrit, parmi sa nombreuse production, ces livres incontournables :

352 – Joliot Golf

359 – L'album du lieutenant Bleubéret



LEMELE Maj Pilote



GALLER Aspi. Obs.



ODDIN Adj. M.C.C.



MERIE Aspi. action pay



CASREL Adj. C. M.C.C.



BARRON Lt. Obs.



BEAUMUIS Aspi.

Peloton ALAT
de la 5^e DB
Djebel-Diss
&
Khalifa
1958-59-60



ROU Lt. (Yves Le Bec)



MANGENAT Brig. Ch. Pil. certif.



BROSSARD MdL.



DE FORCARE Appelo



MORA Année de l'Air



DOLMAIRE MdL Photo



TRUVF MdL Méc.



CLENET MdL Pil.



LEGENDS Appelo



KARNATH adj. - Pil.



LIEGE MdL. Méc.



FUSOL Année de l'Air



GRUSON Appelo



PICARDAT Adj Ch. Pil



SAVNIER Adj. Méc

1960



LECMAN Adj. Ch. Méc.



VINCENT Brig. Ch. Pil. certif.



GERMAIN

1960 Année de l'Air



PETRUCCI Adj. (Yves Le Bec)



BOUDDINELLE Mdl. Ch. Pii



PORTIER Amel. de l'Avr



MARCHAL Adj.



GAILLARD Cap.



BERNACHOT Mdl. 660



BECON

Cap.
P.L.
Oks



BOUDARD Amel. de l'Avr



FILIPOWITCH Lt. Oks



JUVEN Officier



FLOURIOT Mdl. C. Mdl



SALOUN Adj.-Ch. Mdl



SAUTIER Mdl. C. Mdl



BOUDDINELLE Adj. Pii



VAUCLERC ROBERT 1960 Mdl. Pii



BUVAC Officier



RIBIER Officier

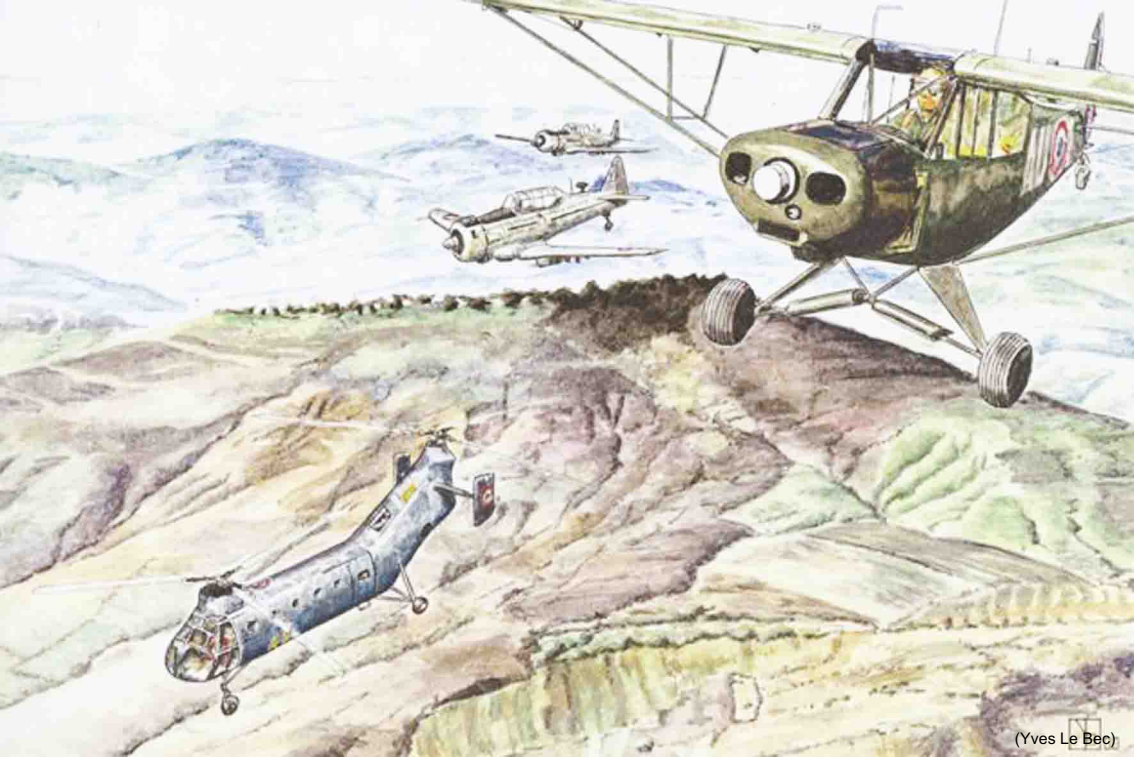


COMPAGNAT Adj. Pii. 1960



COMBE Mdl. Rndie

(Yves Le Bec)



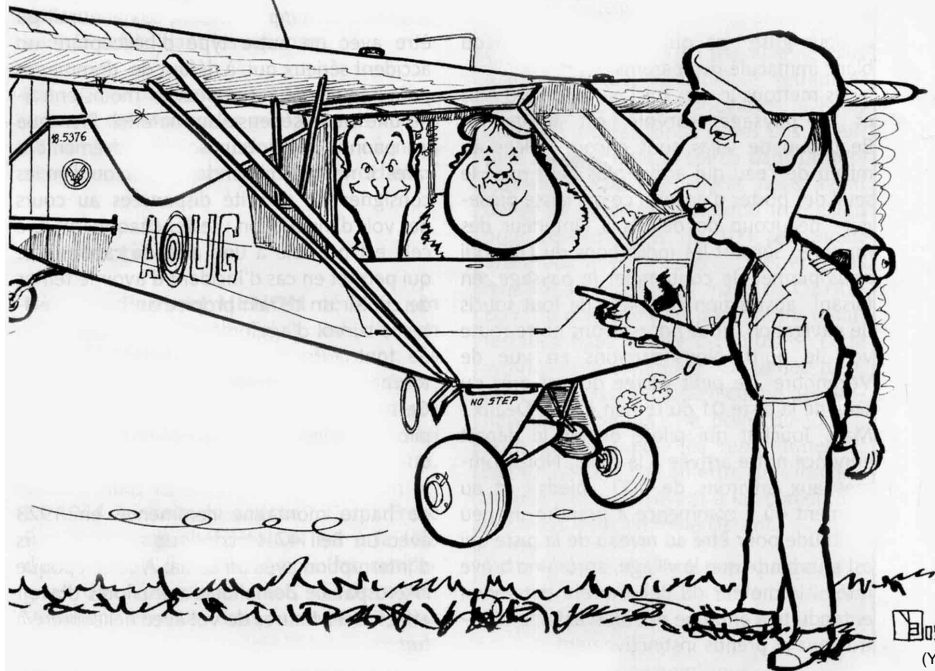
UN COMBLE !
C'EST UN ARTILLEUR QUI
PILOTE L'AUTRE AVION,
ET C'EST MOI L'AVIATEUR
QUI TIRE AU CANON !





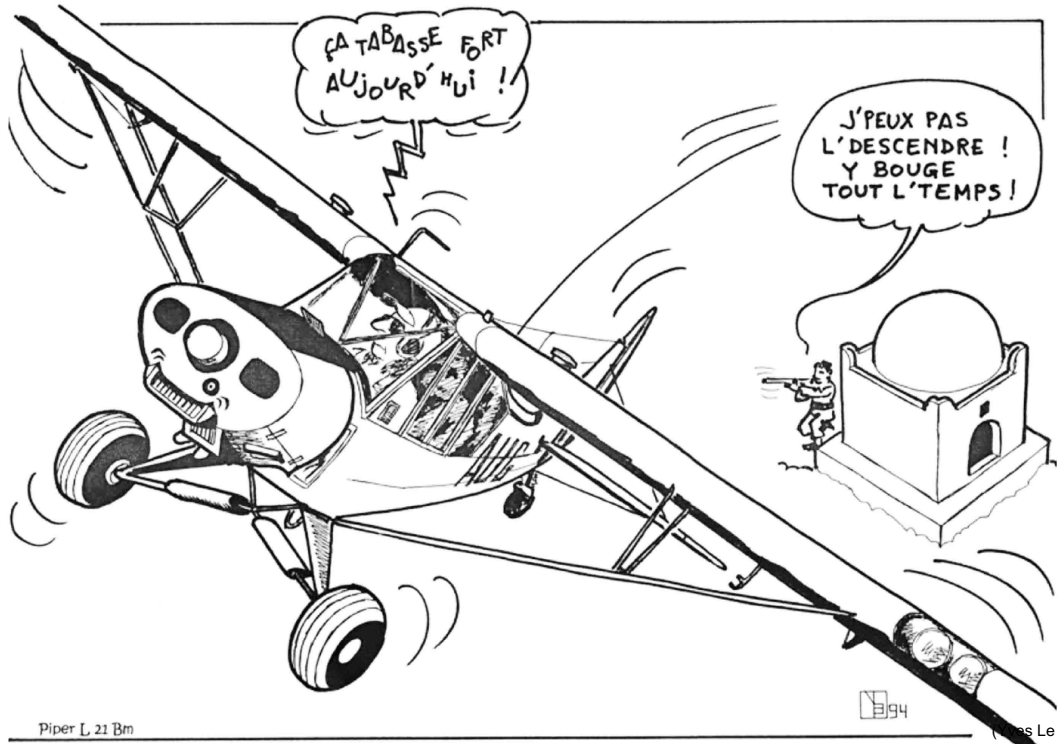
Largage du courrier par un L 21 Bm

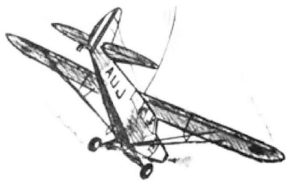
(Yves Le Bec)



ÇA TABASSE FORT
AUJOURD'HUI !!

J'PEUX PAS
L'DESCENDRE !
Y BOUGE
TOUT L'TEMPS !





GRENADÉ FUMIGÈNE LARGUÉE ...

NON ! C'EST MA THERMOS !



L 21 balisant une mitrailleuse

Piper Fox Mike Alpha Uniform Golf à tous:

Le lieutenant Bleubéret et le pilote du Joliot Golf, Yves Le Bec
vous présentent leurs meilleurs vœux pour 2019



PA 5^{ème} DB 1958 - Le MdL Yves Le Bec, en place arrière d'un L-21, imite son observateur pour le MdL pilote Gérard Le Mèle



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
2-7-59	P	S/LT GALLET	L21	334	3	40	
4	-	LT NICOT		334	1	30	
5	-	S/LT GALLET		334	3	15	
"	-	"		334	0	40	
6	"	"	L18	510	2	45	
8	"	"		361	0	45	
"	"	"	L21	340	0	50	
9	"	"		340	2	05	
"	"	NOL TROUF		340	0	10	
"	"	S/LT GALLET		340	0	55	
10	"	"		340	3	30	
"	"	"		345	3	00	
"	"	NOL TROUF		345	0	10	
"	"	S/LT GALLET		345	1	30	
11	"	NOL TROUF		345	0	10	
"	"	S/LT GALLET		345	0	50	
12	"	"	L18	510	0	45	
13	-	LT NICOT	L21	351	0	50	
15	"	LT LIBOURBAN		376	3	00	
18	"	LT LIBOURBAN	L21	340	0	35	
19	"	Adj/ OUDIN.	L21	376	0	10	

DURÉE totale de vol (total des colonnes 9 et 8)	NOMBRE d'atterris- sages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
9	10	11	12	13
			JUILLET 1959	
3	40	2		OPS. 10 ^h N.E. EL BORDJ
1	30	1		OPS. 15 ^h E. FRANGETTI
3	15	1		OPS. 15 ^h S.E. GUILLAUMET
0	40	1		L1. ANNI NOUSSA - NOSTA
2	45	1		REC REGION NENDEZ
0	45	1		L1. NOSTA - ANNI NOUSSA
0	50	1		REC OUARSENIS
2	05	1		OPS. 10 ^h N.E. MELAAB
0	10	1		Essai radio
0	55	1		REC OUARSENIS
3	30	1		OPS. 25 ^h E. GUILLAUMET
3	00	1		OPS. 25 ^h E. GUILLAUMET
0	10	1		Essai
1	30	1		OPS. 25 ^h E. GUILLAUMET
0	10	1		Essai mécanique
0	50	1		REC OUARSENIS
0	45	1		L1. ANNI NOUSSA - NOSTA
0	50	1		OPS. 20 ^h S.E. CASSAIGNE
2	00	1		OPS. 10 ^h S. ZENAGRA
0	35	1		M.E.P. Thierville.
0	10	1		Essais.

(Yves Le Bec)

L'Ouarsenis



Le poste de Bou-Rokba dans l'Ouarsenis



Le poste de Bou-Rokba dans l'Ouarsenis





Un poste dans l'Ouarsenis

Dernière diapositive

(Yves Le Bec)