

Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALAT (VOLUME 14)

Cessna L-19 Bird Dog

en service dans l'ALAT



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



Publication gratuite – vente interdite
Reproduction autorisée

Amis Internautes,

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

Faites-le circuler sans modération.

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

Je recherche des photos de Cessna L-19 de l'ALAT, mais aussi des insignes pour compléter ma collection, contactez moi !

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

Sans oublier la collaboration précieuse de Marc BONAS, de Jean-Pierre Cabray et Dominique Roosens sur les données techniques.

Bien cordialement.

Christian MALCROS

christianmalcros@yahoo.fr

www.alat.fr et www.alat2.fr

Parus

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

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

A paraître prochainement

15 Cessna L-19E suite

16 SNCASO SO-1221 Djinn

Bibliographie

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

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

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

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

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

Cessna L-19 Bird Dog



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

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

En 1956, dix Cessna L-19A sont achetés 16 250 dollars pièce à l'US Army (n°23309/51-12852 à 23319/51-12861, moins le 23318) et expérimentés dans le Constantinois. Après la visite IRAN les Cessna L-19A (volets à main) deviennent des Cessna L-19E. Un seul est apte à la photo (n° 23319).

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

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

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

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

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

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

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

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

Sources : SHD.

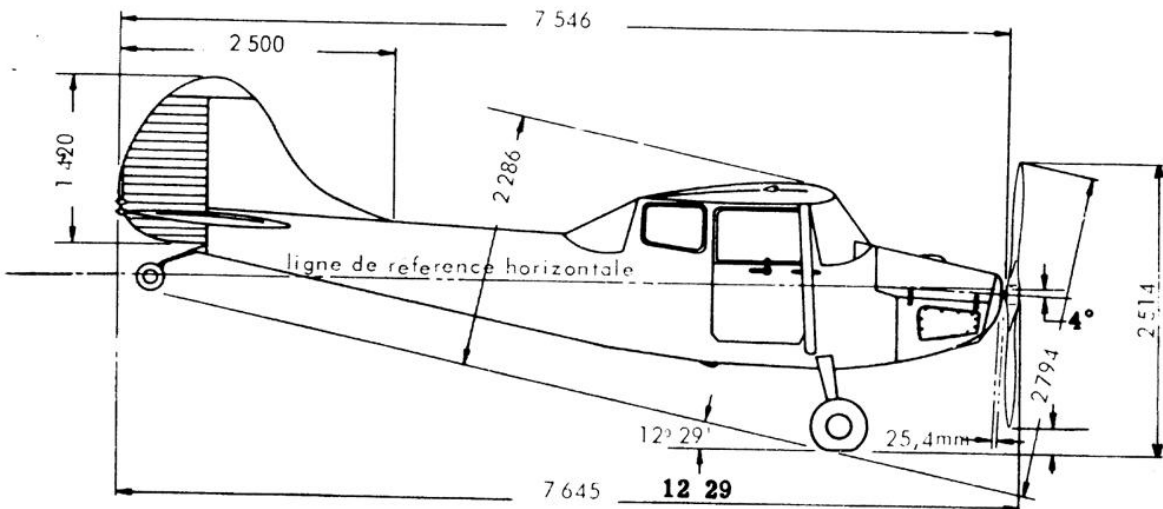
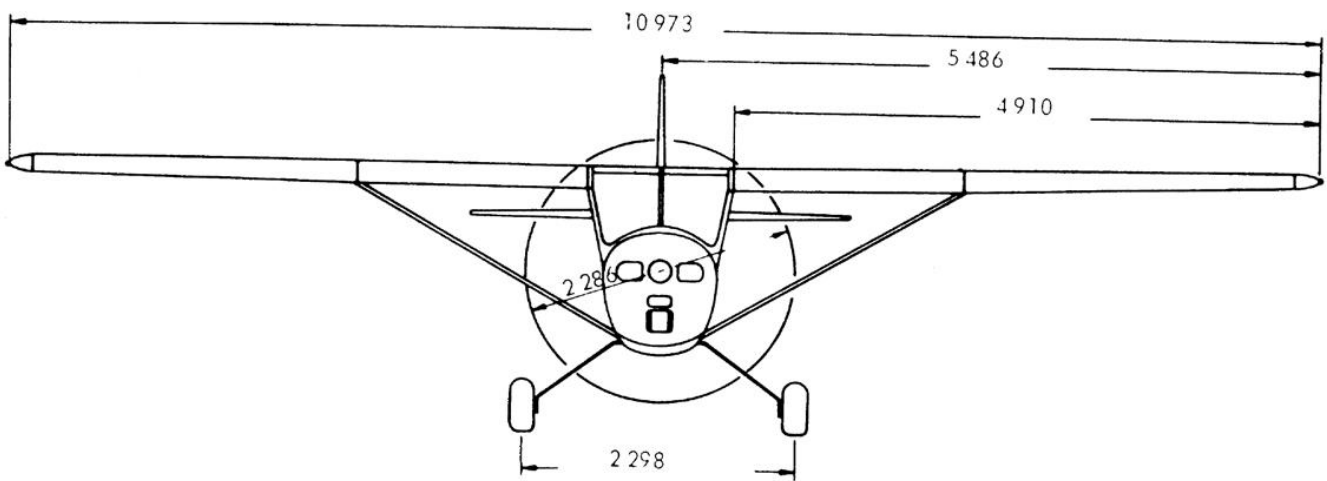
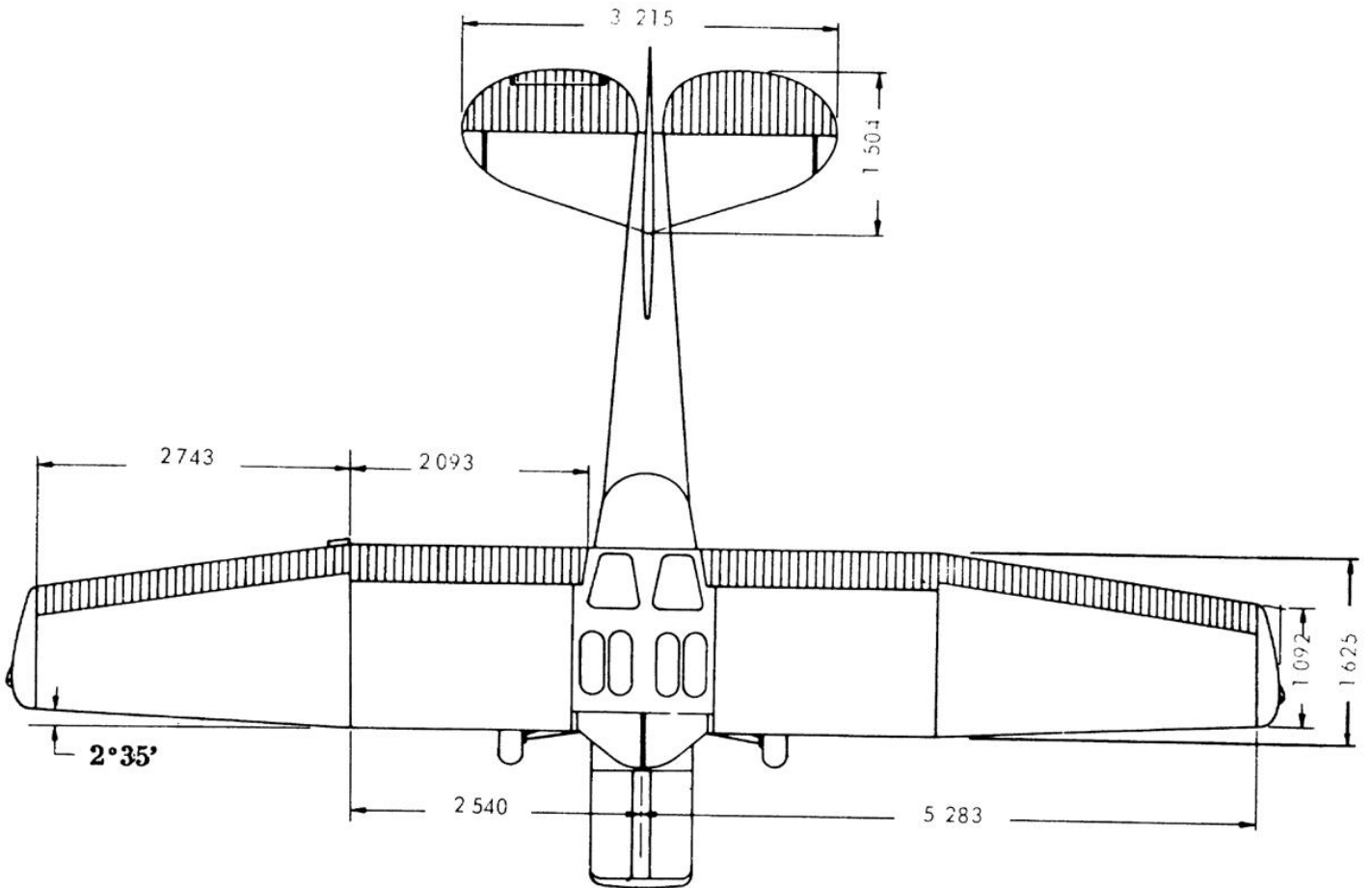


Tableau de bord d'un Cessna L-19E, le 28 juin 1985 à Essey-les-Nancy (photo Robert Jeantrelle).



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

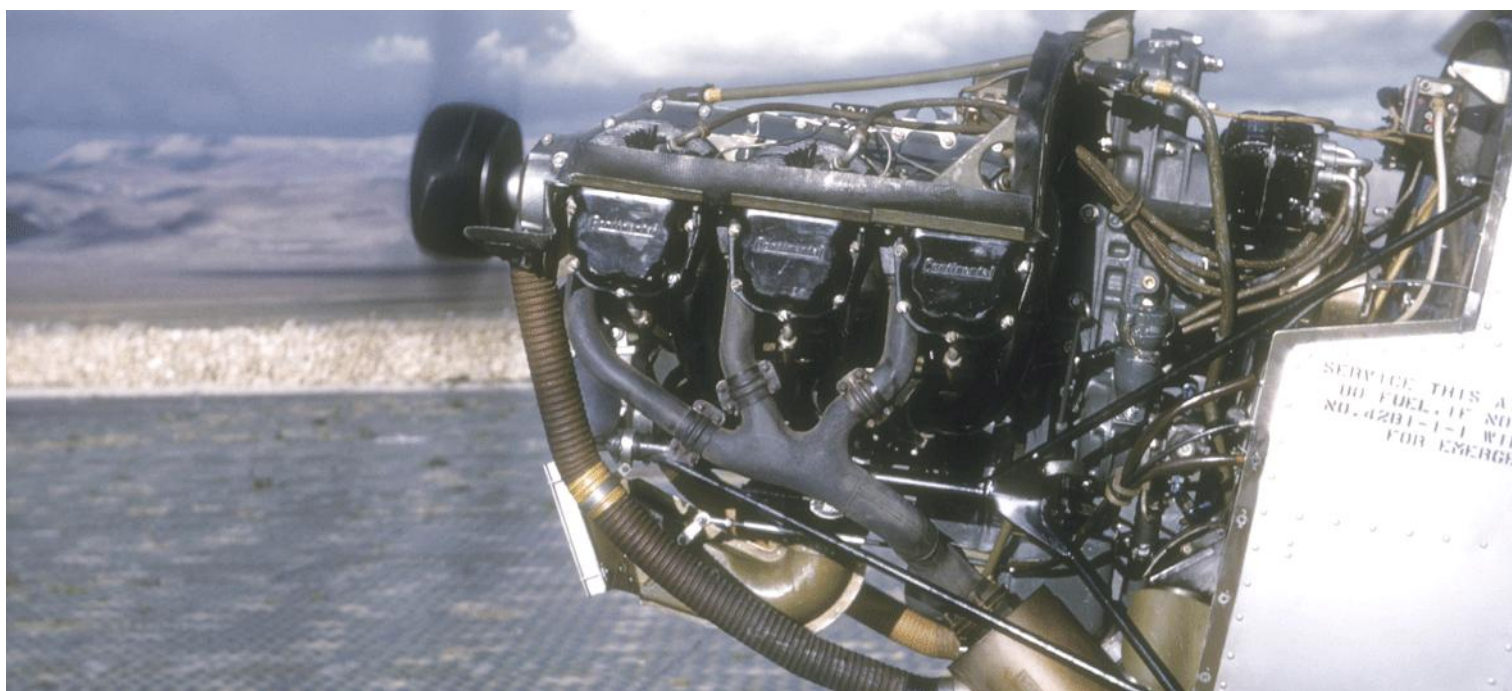
Plan trois vues



Données techniques

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

(sources ESAM).



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

Equipements des Cessna L-19

par Marc Bonas

Les différences entre les versions A et E

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

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

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

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

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

Equipement radio de bord et antennes.

Principales modifications et adaptations

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

Vers 1958, distribution de baquets pour sièges blindés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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





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



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

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

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

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

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



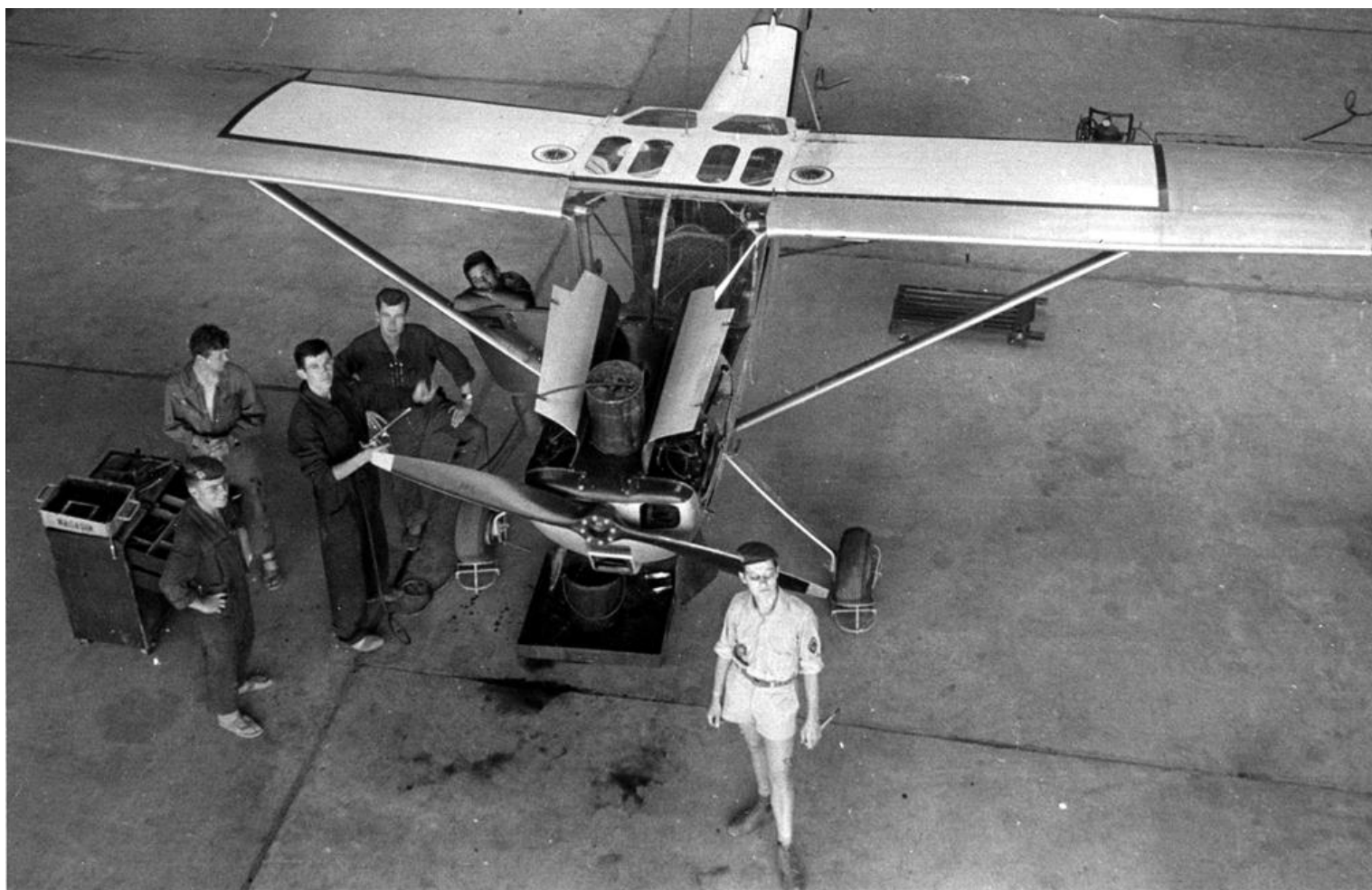
Bouclier thermique utilisé au Tchad (photo Xavier Conoir).



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



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



Installations radio L-19A

PREMIERE INSTALLATION

Un seul type d'installation relevé.

BOITIERS ET POSTES

pour les liaisons air/sol en HF :

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

pour les liaisons spécifiques aéronautique en VHF :

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

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

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

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

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

AERIENS

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

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

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

pour le Gonio et radio-compas,

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

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

Notes

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

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

Equipements radio des Cessna L-19E

par Marc Bonas

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

PREMIERE INSTALLATION (avant octobre 1961)

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



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

BOITIERS ET POSTES

pour les liaisons air/sol en HF :

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

pour les liaisons spécifiques aéronautique en UHF/VHF :

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

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

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

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

- un ensemble commutateur **TFAP6A** avec 2 boîtiers KR42A, un en place pilote, à l'emplanture de l'aile droite à côté du boîtier BC12A et un autre en place arrière sur la console gauche, à côté du boîtier BC12A.

- boîtiers de commutation **BC366S**, places avant et arrière.

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

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



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

AERIENS

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

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

Notes

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

DEUXIEME INSTALLATION

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

BOITIERS ET POSTES

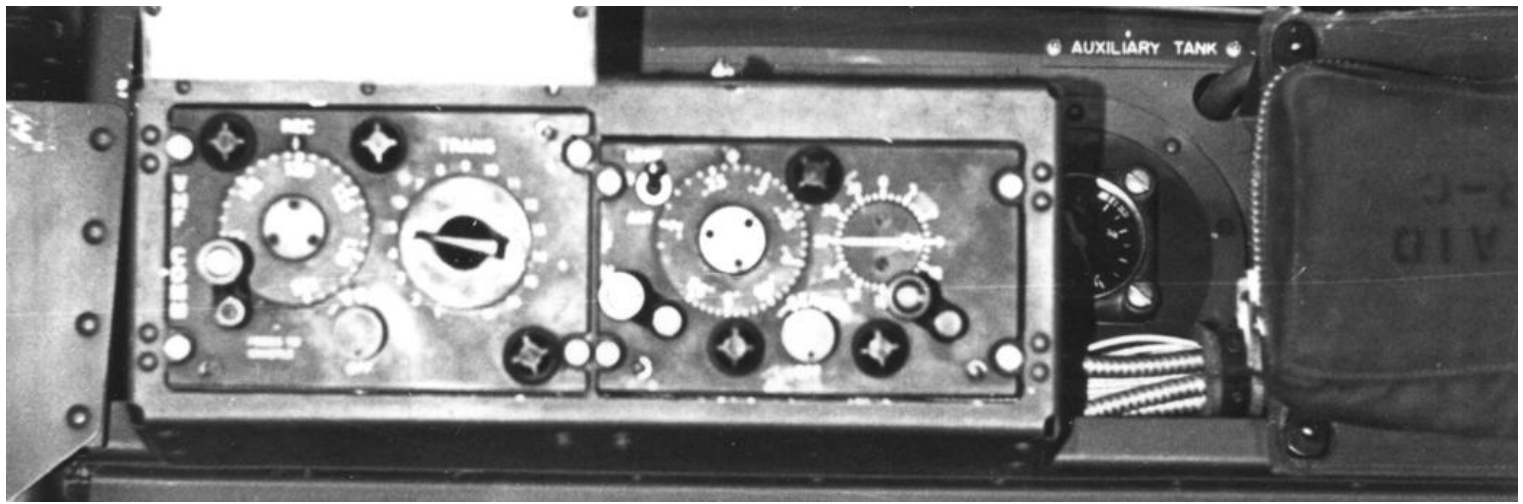
pour les liaisons air/sol en HF :

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

pour les liaisons spécifiques aéronautique en UHF/VHF :

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

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



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

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

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

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

AERIENS

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

Notes

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

TROISIEME INSTALLATION

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

BOITIERS ET POSTES

pour les liaisons air/sol en HF :

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

pour les liaisons spécifiques aéronautique en VHF :

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

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

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

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

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

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

AERIENS

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

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

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

Notes

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

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

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

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

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

INSTALLATIONS PARTICULIERES

R.C. NRAN11G

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

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

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

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

Cet ensemble est composé de :

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

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

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

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

TRAP8 en TRAP30

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

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

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

IFF NRI-4B

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

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

- antenne courte sous le fuselage.



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



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



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

Peintures des Cessna L-19

par Marc Bonas



Cessna L-19A n°112850/U1 du 22^e GAOA, le 23 septembre 1955 (photo ECPA, collection Christian Malcros).

L19A

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

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

Gouvernail de direction tricolore.

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

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

Insigne d'arme absent de la dérive.

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

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

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

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



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

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

1 - Dans les unités

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

Gouvernail de direction tricolore.

Code en jaune sur le fuselage, en avant de la cocarde. Ces codes à deux lettres sont issus d'une série d'immatriculation relevant du service des transmissions de l'armée de l'air (les deux lettres sont séparées par un point ou un tiret).

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

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation absent.

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

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

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



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

2 - Dans les formations écoles

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

Gouvernail de direction tricolore.

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

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

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation absent.

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

Marquages techniques en jaune.

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

L19E



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

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

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

Gouvernail de direction tricolore.

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

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

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

Insigne d'arme absent.

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

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

Enjoliveur de roues de couleur verte.

Rectangle rouge sur la porte d'accès à la cabine de pilotage avec l'inscription : "**FIRE EXTINGUISHER LOCATED INSIDE**".

Au moins une photographie permet de confirmer qu'à cette époque, des aéronefs ont porté l'insigne d'arme en blanc sur le côté du fuselage, à hauteur de la cabine de pilotage.

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

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

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

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



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

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

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

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

Ensemble de la cellule de couleur gris métallisé.

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

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

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

Gouvernail de direction tricolore.

Code à trois lettres noires sur le fuselage.

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

Insigne d'arme en noir sur la dérive fixe.

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

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

Enjoliveur de roues de couleur grise.

Bouts des pales d'hélices en jaune.

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

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

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



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

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

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

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

Gouvernail de direction en vert armée.

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

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

Insigne d'arme absent.

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

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

Enjoliveur de roues de couleur verte.

Bouts des pales d'hélices en jaune.

Marquages techniques en jaune.

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

Ensemble de la décoration identique.

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

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

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

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



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



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

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

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

Cocardes avec bord jaune aux six emplacements réglementaires.

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

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

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation absent.

Enjoliveur de roues de couleur verte.

Marquages techniques en jaune.

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



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

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

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

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

Enjoliveur de roues de couleur sable ou noir.

Cocardes aux emplacements réglementaires.

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

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

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

Insigne d'arme absent.

Insigne de formation absent.

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

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

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

Enjoliveurs de roues de couleur bleu nuit mat.

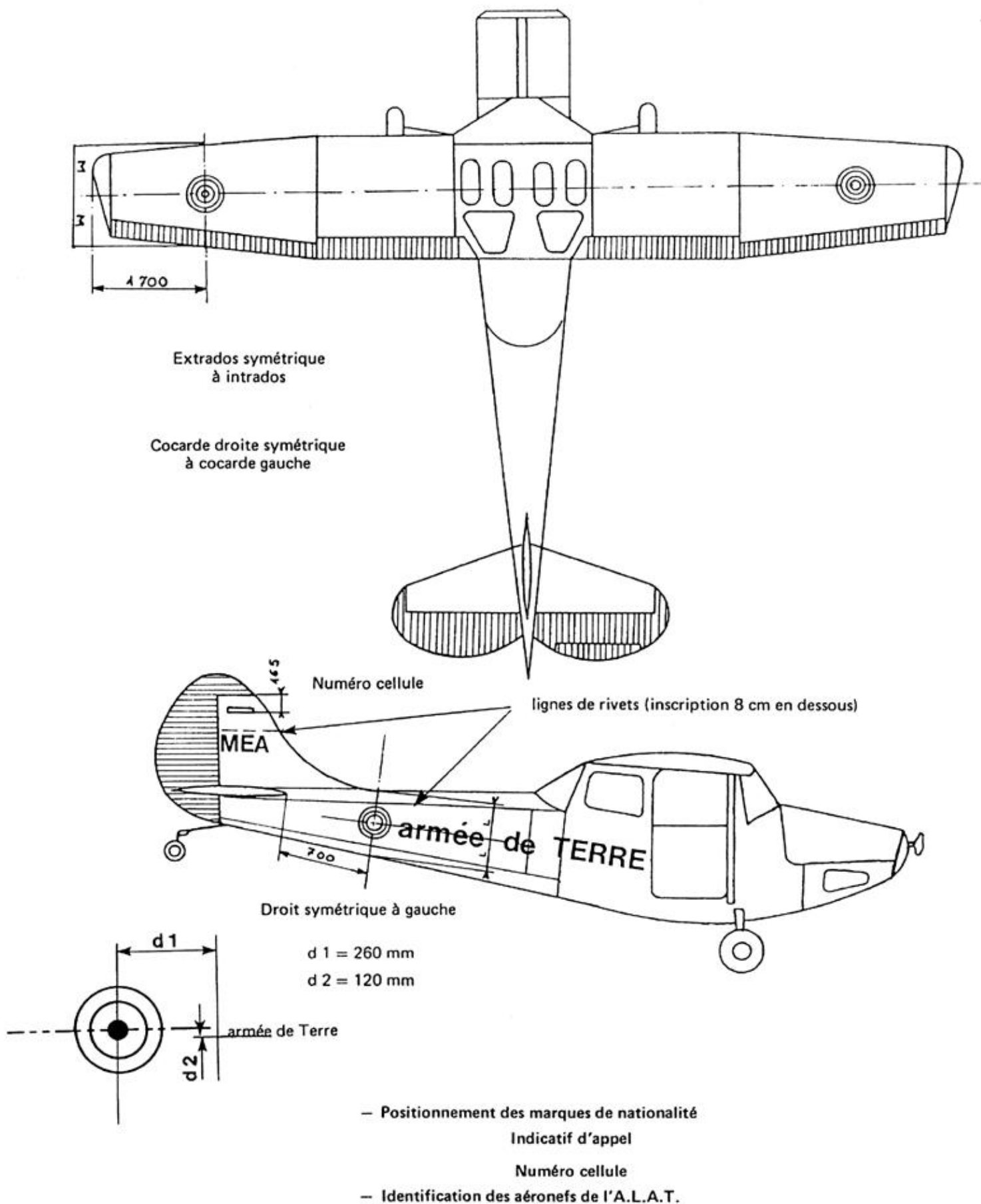
INTERIEUR

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

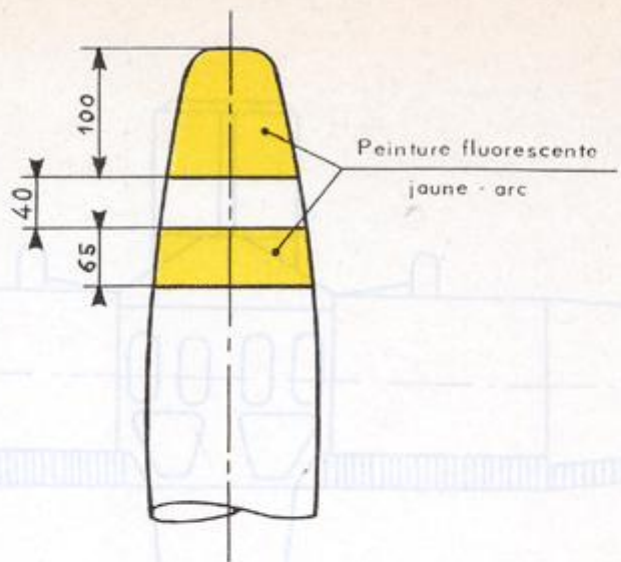
-avion gris = vert primaire « fougère », plusieurs nuances ;

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

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

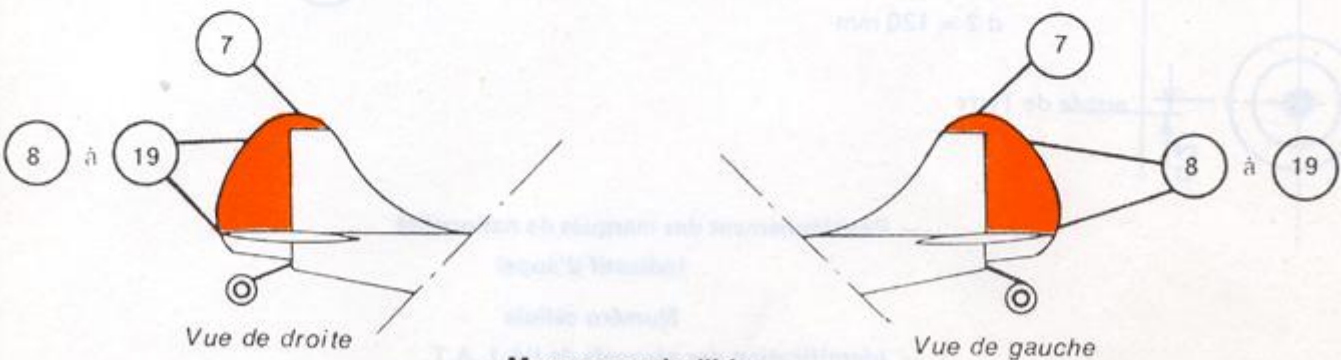
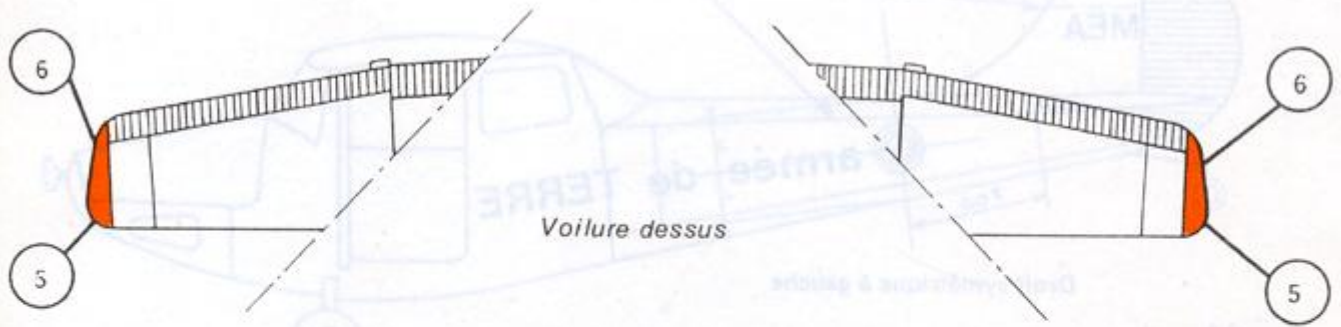
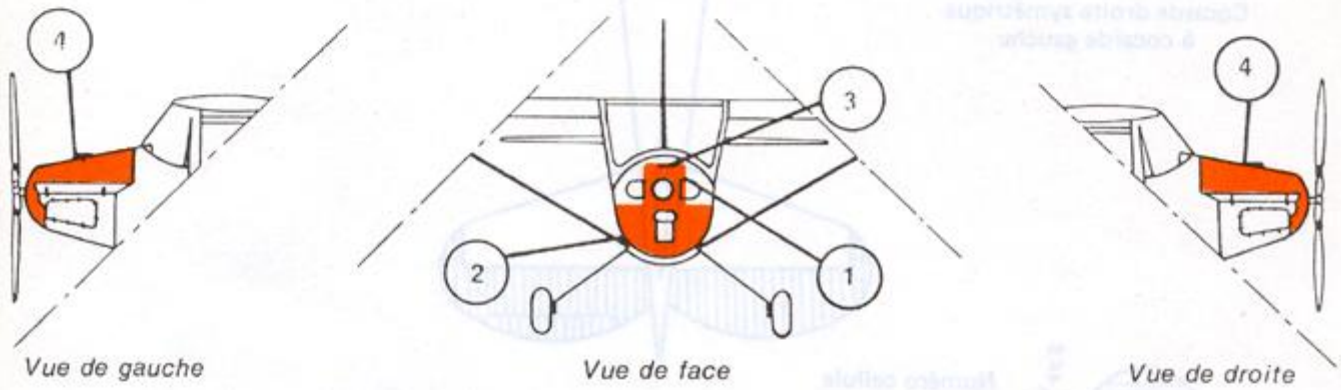


ANNEXE I - Fig. I



Marquage des pales extrados seulement

Fig. 2



Marquage anticollision.

ANNEXE 1 - Fig. 3

Accrochage à la frontière tunisienne

Récit de Pierre Bertrand

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

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

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

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

- Hélium vert, nous avons été touchés !

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

- Hélium vert, feu à bord !

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Pierre Bertrand

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

