

Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALOA (VOLUME 1)

# Cessna L-19A Bird Dog

en service dans l'ALOA



*Août 1954, lors du convoyage des L19A destinés au 23<sup>e</sup> GAOA au Tonkin (photo François de Pitray)*



**Publication gratuite – vente interdite**  
Reproduction autorisée

# Amis Internautes,

Ce dossier est le premier d'une série consacrée aux appareils en service dans l'ALOA. 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](mailto:christianmalcros@yahoo.fr)

[www.alat.fr](http://www.alat.fr)

---

## Parus

01 Nord 3400 Norbarbe  
03 Sikorsky S-55/H-19  
05 Piper L-21B et BM  
07 Piper PA-22 Tripacer  
09 SCAN NC-856 Norvigie  
11 Nord 3202  
13 Agusta-Bell 47G-2  
15 Cessna L-19E suite  
17 Piper L-18C  
19 Vertol H-21C  
21 Reims-Cessna F-406 Caravan II

02 Max-Holste MH-1521 Broussard  
04 Westland WS-55 Whirlwind  
06 Stampe SV-4  
08 Sud Aviation SA-318C Alouette II  
10 Hiller UH-12  
12 Agusta-Bell 47G-1  
14/15 Cessna L-19E  
16 SO-1221 Djinn  
18 Alouette II  
20 Sud Aviation SA-3160 Alouette III

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

## A paraître prochainement

Morane 500

## Bibliographie

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

---

# Cessna L-19A Bird Dog



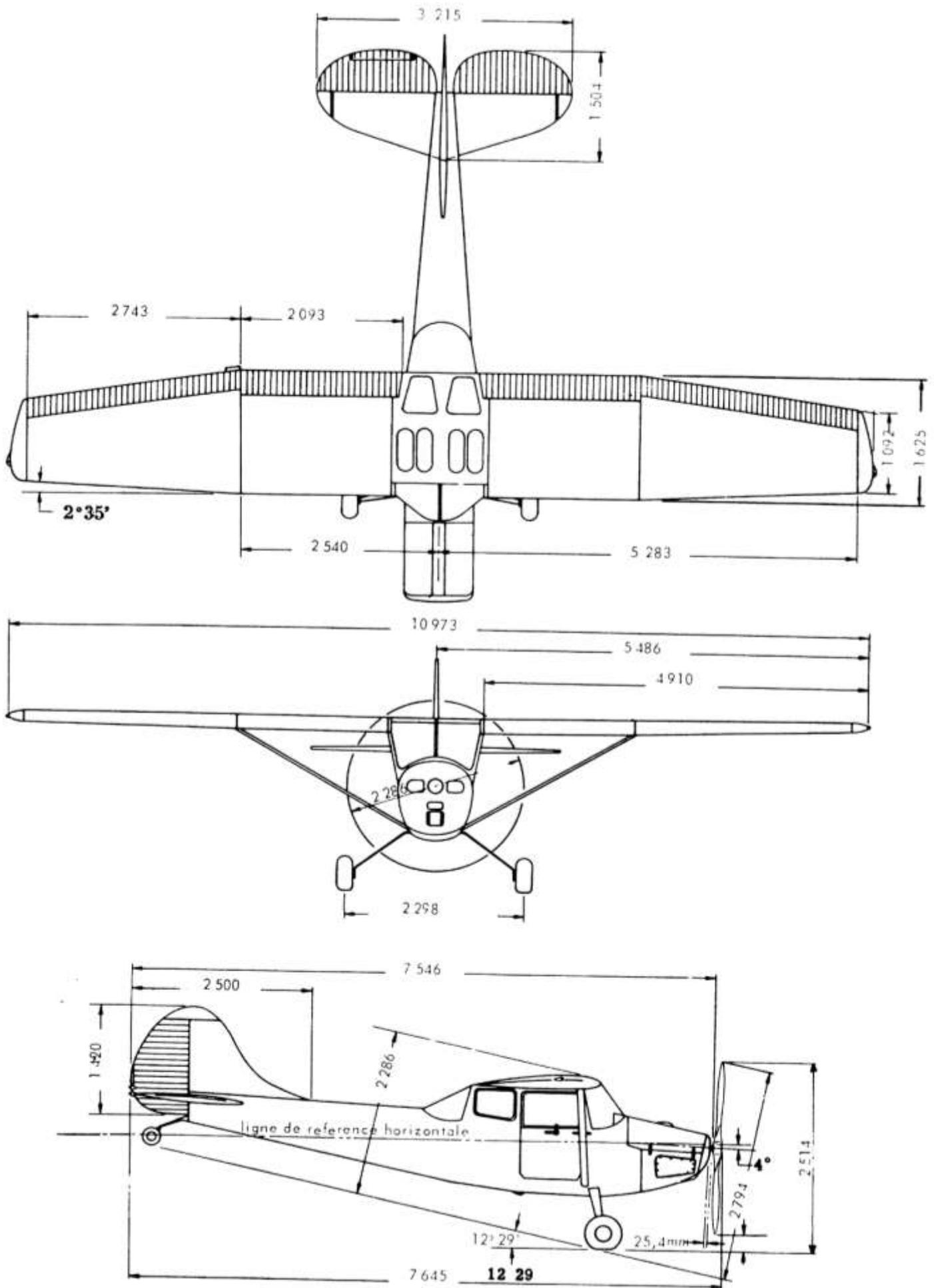
*Août 1954, convoyage de L-19A du 22<sup>e</sup> GAOA de Saïgon vers Tourane (photo Michel Mage).*

Avions légers d'observation, monomoteurs à aile haute, 64 Cessna L-19A sont livrés en caisses à l'ALOA, à Saïgon, en Indochine, au titre du MDAP, à partir de mars 1954. Arrivés en caisses à Saïgon, ils sont remontés par les personnels de la Compagnie de Réparation de l'ALOA (CRALOA) : dépendant du Service du Matériel des Forces Terrestres en Extrême-Orient (FTEO) et équipés en moyens radio. Ils sont ensuite dispatchés entre les 22<sup>e</sup>, 23<sup>e</sup>, 24<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup> GAOA. Le 22<sup>e</sup> GAOA est équipé dans le courant du mois de mai, le 23<sup>e</sup> GAOA en juillet puis le 24<sup>e</sup> GAOA au début août. Le cessez-le-feu entrant en vigueur le 11 août 1954, les formations se regroupent dans le sud du Vietnam, puis sont rapatriées vers la métropole ou l'Afrique du Nord. Les appareils restant propriété des Américains, les survivants sont reversés aux forces sud-vietnamiennes, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1955. Cinq iront en Thaïlande et, certainement huit pour l'aviation royale Khmère au Cambodge.



*Insignes des 21<sup>e</sup>, 22<sup>e</sup> et 23<sup>e</sup> GAOA.*

# Plan trois vues



# Données techniques

<b>caractéristiques:</b>	avion léger d'observation, monomoteur aile haute.
<b>dimensions:</b>	longueur hors tout: 7,645 mètres. hauteur: 2,79 mètres. envergure: 10,973 mètres. surface portante totale: 22,4 m <sup>2</sup>
<b>masse:</b>	à vide équipé: 730 kg. charge utile: 250 kg. masse totale maximale: 1090 kg. quantité de carburant utilisable : 159 l.
<b>équipage:</b>	pilote: 1.      observateur: 1.
<b>longueur piste atterrissage:</b>	300 mètres à 0 mètre d'altitude. 400 mètres à 500 mètres d'altitude. 500 mètres à 1000 mètres d'altitude.
<b>performances (à la masse maximale de 1000 kg):</b>	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. 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.
<b>missions:</b>	observation et liaison, .
<b>motorisation:</b>	1 Continental O-470-11, 6 cylindres à plat de 213 ch. puissance à 2600 t/m :213 ch. 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).



En, 1956, au 22<sup>e</sup> GAOA, les mécaniciens Hyppolyte (en haut) et Demange (photo Gérard Demange).



*En, 1956, au 22° GAOA, les mécaniciens au travail sur le moteur Continental d'un L-19A (photo Gérard Demange).*

# Equipements des Cessna L-19A

*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 « lightweight », 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



*Cessna L-19A n°112850/UI, du 22<sup>e</sup> GAOA, photographié le 23 septembre 1955. A droite, essais radio (à l'intérieur, le maréchal des logis René Cuny). A noter l'insigne du groupe peint sur le fuselage (photo ECPA, collection Christian Malcros).*

# Peintures des Cessna L-19A

*par Marc Bonas*



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

## **L19A**

### **L-19A 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.*

# 64 Cessna L-19A

N°	DATES	AFFECTATIONS	IMMATRICULATIONS
51-01499	../06/55	réformé avec ... heures	
	../.../55	rendu aux autorités américaines	
	../.../55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-03787	../.../55	réformé avec ... heures	
	../.../55	rendu aux autorités américaines	
	../.../55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-03850	../06/55	réformé avec ... heures	
	../.../55	rendu aux autorités américaines	
	../.../55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-12645		<b>22° GAOA</b>	<b>UO</b> (15/01/55) (23/09/55)
	../.../55	réformé avec ... heures	
	../.../55	rendu aux autorités américaines	
	../.../55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	



*22° GAOA, Tan Son Nhut, mai 1955. Au départ d'une mission, un mécanicien et le lieutenant Moué posent devant le L-19A n°112645/UO (photo Michel Mage)*

51-12646		<b>22° GAOA</b>	<b>UP</b> (23/09/55)
	../.../55	réformé avec ... heures	
	../.../55	rendu aux autorités américaines	
	../.../55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-12647		<b>22° GAOA</b>	<b>UK</b> (23/09/55)
	../.../55	réformé avec ... heures	
	../.../55	rendu aux autorités américaines	
	../.../55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	



51-12701 02/08/54 **24° GAOA** **MN**  
 01/11/54 **21° GAOA** **MN** (29/11/54) (20/03/55)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 .././55 rendu aux autorités américaines  
 .././55 reversé aux forces sud-vietnamiennes



*L-19A n°112701/MN du 21° GAOA (photo Bernard Faure).*

51-12702 24/06/54 **23° GAOA** (30/06/54)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 .././55 rendu aux autorités américaines  
 .././55 reversé aux forces sud-vietnamiennes

51-12703 16/12/54 **21° GAOA** **MT** (20/03/55)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 .././55 rendu aux autorités américaines  
 .././55 reversé aux forces sud-vietnamiennes

51-12704 24/06/54 **23° GAOA** **VQ** (01/12/54)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 .././55 rendu aux autorités américaines  
 .././55 reversé aux forces sud-vietnamiennes

51-12705 16/07/54 **23° GAOA** **VZ** (01/12/54)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 .././55 rendu aux autorités américaines  
 .././55 reversé aux forces sud-vietnamiennes

51-12706 02/08/54 **24° GAOA** **MO**  
 01/11/54 **21° GAOA** **MO** (20/03/55)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 .././55 rendu aux autorités américaines  
 .././55 reversé aux forces sud-vietnamiennes



*Cessna L-19A n°112706/MO, du 21<sup>e</sup> GAOA, sur l'aérodrome de Tourane, livré par les Américains après la guerre, en novembre 1954 (photo de Maurice Vaucelle).*

51-12707	24/06/54	<b>23<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>VR</b> (01/12/54)
	../..55	réformé avec ... heures	
	../..55	rendu aux autorités américaines	
	../..55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-12708	24/06/54	<b>23<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>VN</b> (01/12/54)
	../..55	réformé avec ... heures	
	../..55	rendu aux autorités américaines	
	../..55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-12709	16/07/54	<b>23<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>VO</b> (01/12/54)
	../..55	réformé avec ... heures	
	../..55	rendu aux autorités américaines	
	../..55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-12710	02/08/54	<b>24<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>MP</b>
	01/11/54	<b>21<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>MP</b> (20/03/55)
	../..55	réformé avec ... heures	
	../..55	rendu aux autorités américaines	
	../..55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-12715	02/08/54	<b>24<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>MQ</b>
	01/11/54	<b>21<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>MQ</b> (20/03/55)
	../..55	réformé avec ... heures	
	../..55	rendu aux autorités américaines	
	../..55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-12716	27/10/54	<b>24<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>MT</b>
	01/11/54	<b>21<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>MT</b>
	27/11/54	<i>détruit au décollage à Ai Nghia.</i>	
		<i>Ramené à Tourane, il est réformé et muté à la 5<sup>e</sup> CMRM.</i>	
	../..55	réformé avec ... heures	
	../..55	rendu aux autorités américaines	
	../..55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
51-12717	02/08/54	<b>24<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>MR</b>
	01/11/54	<b>21<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>MR</b> (20/03/55)
	../..55	réformé avec ... heures	
	../..55	rendu aux autorités américaines	
	../..55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	



*Cessna L-19A n°112717/MR du 24<sup>e</sup> GAOA (photo Bernard Faure).*

51-12718 16/07/54 **23<sup>e</sup> GAOA** **VB** (01/12/54)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 .././55 rendu aux autorités américaines  
 .././55 reversé aux forces sud-vietnamiennes

51-12719 16/07/54 **23<sup>e</sup> GAOA** **VU** (01/12/54)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 ../02/56 cession non officielle à la **SLI** (Aéronavale)  
 .././56 rendu aux autorités américaines  
 .././56 reversé aux forces sud-vietnamiennes

51-12793 16/12/54 **21<sup>e</sup> GAOA** **MU** (20/03/55)  
**22<sup>e</sup> GAOA** **TB** (23/09/55)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 .././55 rendu aux autorités américaines  
 .././55 reversé aux forces sud-vietnamiennes

51-12797 16/12/54 **21<sup>e</sup> GAOA** **MV** (20/03/55)  
**22<sup>e</sup> GAOA** **TC** (23/09/55)  
 .././55 réformé avec ... heures  
 .././55 rendu aux autorités américaines  
 .././55 reversé aux forces sud-vietnamiennes



*L-19A n°112797/MV du 24<sup>e</sup> GAOA (photo Bernard Faure).*





*Tan Son Nhut, en janvier 1955. Le parking du 22° GAOA et l'alignement des L-19A.  
Au premier plan, le n°112841/UZ (photo Michel Mage).*

51-12842	<b>22° GAOA</b>	(23/06/54) (06/10/54)
	<b>22° GAOA</b>	<b>UA</b> (.../01/55) (23/09/55)
	.././55	réformé avec ... heures
	.././55	rendu aux autorités américaines
	.././55	reversé aux forces sud-vietnamiennes
51-12843	<b>22° GAOA</b>	<b>UB</b> (23/09/55)
	.././55	réformé avec ... heures
	.././55	rendu aux autorités américaines
	.././55	reversé aux forces sud-vietnamiennes
51-12844	<b>22° GAOA</b>	(23/06/54)
	<b>22° GAOA</b>	<b>UC</b> (23/09/55)
	.././55	réformé avec ... heures
	.././55	rendu aux autorités américaines
	.././55	reversé aux forces sud-vietnamiennes
51-12845	<b>22° GAOA</b>	<b>UD</b> (01/09/55) (23/09/55)
	<b>22° GAOA</b>	<b>UT</b>
	.././55	réformé avec ... heures
	.././55	rendu aux autorités américaines
	.././55	reversé aux forces sud-vietnamiennes



*22° GAOA, 1955, mission de reconnaissance avec le L-19A n°112845/UD (photo Michel Mage).*

51-12846	<b>22° GAOA</b>	<b>UE</b> (23/09/55)
	.././55	réformé avec ... heures
	.././55	rendu aux autorités américaines
	.././55	reversé aux forces sud-vietnamiennes

# 6 Cessna L-19A

Contrat n°AF33(038)-171036

S/N	Serial	DATES	AFFECTATIONS	IMMATRICULATIONS
23304	51-12847	18/01/54	sortie d'usine <b>22<sup>e</sup> GAOA</b>	(01/10/54)
			<b>22<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>UF</b> (../01/55) (23/09/55)
		../.. /55	<i>réformé avec .... heures</i>	
		../.. /55	rendu aux autorités américaines	
		../.. /55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
23305	51-12848	19/01/54	sortie d'usine <b>22<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>UG</b> (23/09/55)
		../.. /55	<i>réformé avec .... heures</i>	
		../.. /55	rendu aux autorités américaines	
		../.. /55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
23306	51-12849	20/01/54	sortie d'usine <b>22<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>UH</b> (23/09/55)
			<b>22<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>UG</b>
		../.. /55	<i>réformé avec .... heures</i>	
		../.. /55	rendu aux autorités américaines	
		../.. /55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
23307	51-12850	21/01/54	sortie d'usine <b>22<sup>e</sup> GAOA</b>	(09/08/54) (18/09/54)
			<b>22<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>UI</b> (23/09/55)
		../.. /55	<i>réformé avec .... heures</i>	
		../.. /55	rendu aux autorités américaines	
		../.. /55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
23308	51-12851	22/01/54	sortie d'usine <b>22<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>UJ</b> (23/09/55)
		../.. /55	<i>réformé avec .... heures</i>	
		../.. /55	rendu aux autorités américaines	
		../.. /55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
23367	51-12910	01/04/54	sortie d'usine	
		16/12/54	<b>21<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>MZ</b> (20/03/55)
		../.. /55	<i>réformé avec .... heures</i>	
		../.. /55	rendu aux autorités américaines	
		../.. /55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	
23368	51-12911	02/04/54	sortie d'usine <b>22<sup>e</sup> GAOA</b>	<b>UT</b> (23/09/55)
		../.. /55	<i>réformé avec .... heures</i>	
		../.. /55	rendu aux autorités américaines	
		../.. /55	reversé aux forces sud-vietnamiennes	

# La Section de Liaison en Indochine (SLI)

En février 1956, l'officier des équipages de 1<sup>re</sup> classe Roubaud, à la tête de la SLI de la Marine nationale, stationnée sur le terrain de Tan Son Nhut, près de Saigon, doit trouver une solution pour l'entraînement des jeunes pilotes arrivant de métropole et n'ayant pas volés depuis plusieurs mois. La dotation de la section est d'un C-47 et de trois Morane 500, mais ces dernier ne sont plus en état de voler. Il n'y avait alors pas d'autre alternative que de former ces jeunes pilotes directement sur Catalina. C'est à cet instant que l'officier eut une idée lumineuse. A la même époque, à Tan Son Nhut, le 22<sup>e</sup> GAOA, plie ses bagages avant de partir début mars en métropole, en vue de sa dissolution. Doté de Cessna L-19A, fournis par les Américains, il doit prochainement reverser ses appareils à l'armée sud-vietnamienne. Roubaud contacte alors un capitaine du 22<sup>e</sup> GAOA, sait se monter persuasif, et obtint la cession, non officielle, de trois avions (n°112719, 112837 et 112841). La contrepartie, tout aussi non officielle, consista en un nombre indéterminé de caisses de whisky, ramenées clandestinement de Bangkok ou Hong Kong par le C-47, dont Roubaud était, entre autre, commandant de bord.

Le 15 mars 1956, l'enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe André Renaud, provenant de la 8.S, succède à Roubaud à la tête de la SLI, qui, entretemps, s'était enrichi de deux Cessna L-19A supplémentaires.

La section est principalement chargée du transport des autorités civiles et militaires. Son effectif d'une soixantaine d'officiers-mariniers, quartiers-mâtres et marins, assure les liaisons des hautes autorités, à l'intérieur et aussi à l'extérieur de l'Indochine (Singapour, Hong Kong, Bangkok, Sydney, etc) avec le C-47. Quand à eux, les Cessna L-19A effectuent des missions de liaison les menant sur les terrains des plantations mais aussi sur le port de Kompong Son, au Cambodge.

La SLI est dissoute à l'été 1956 et ses L-19A (clandestins) sont restitués aux Américains. Bien évidemment ces appareils ne figureront jamais sur les registres officiels.

Marc Bonas avec l'aide de Jean-Pierre Dubois



*Août 1954, lors du convoyage des L-19A destinés au 23<sup>e</sup> GAOA du Tonkin.  
A noter, l'appareil ne porte pas encore de code (photo François de Pitray).*