

LES AT-16 DE L'ARMÉE DE L'AIR



Par Cyril DEFEVER

Tout le monde connaît le North American Aviation T-6 dont des centaines d'exemplaires ont servi dans l'armée de l'Air dans les années 50 et 60, sous les dénominations Harvard, SNJ, T-6D ou G, mais avant toute cette pléthore d'appareils on trouve, en feuilletant les vieux documents de l'armée de l'Air du début des années 50, des AT-16. Mais qu'étaient donc ces avions.

Pendant la 2^e Guerre Mondiale Noorduy-Norseman, société canadienne fabriquait des T-6 sous licence sous la dénomination Harvard Mk.IIb et AT-16. 1 500 des plus de 2 000 appareils, financés par les États-Unis d'Amérique au titre de la loi prêt-bail prirent la désignation AT-16. Les premières séries d'AT-16 reçurent d'ailleurs un *Fiscal Year Number* en plus de leur *serial number* RAF. Leurs frères payés par le *Commonwealth* étaient, eux, des Harvard Mk.IIb. Si les Harvard Mk.IIb ont servi principalement au Canada, les AT-16, eux ont beaucoup servi dans les écoles et les sections de liaisons en Grande-

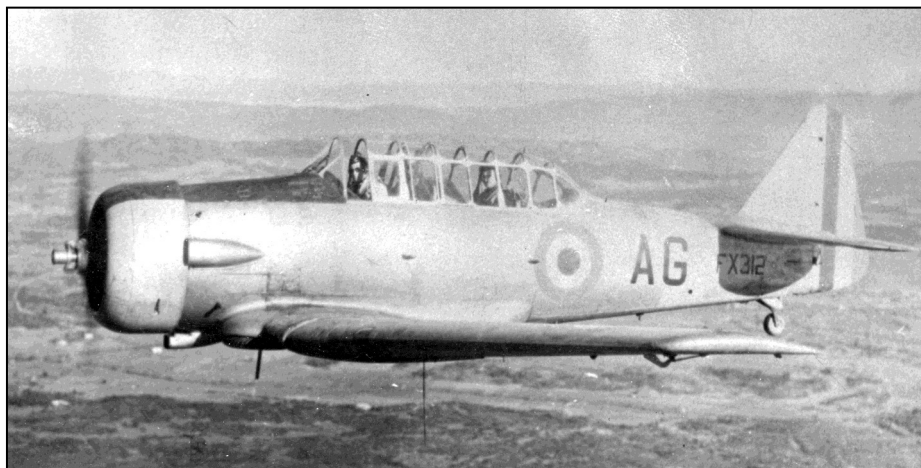
Bretagne et sur le théâtre européen à partir de 1944. Ils débarquèrent en si grand nombre que certains ne furent jamais affectés en unité !

Les Arado 96 devant être retirés du service par manque de pièces, les vieux NAA.57 et NAA.64, en compagnie de SIPA 10, continuent tant bien que mal leur mission d'écolage comme derniers appareils de la progression d'élève pilote à Cognac. Il manque aussi un avion entraînement avancé à l'École de l'air de Salon. Les appareils école d'origine française, Morane-Saulnier 472 et 475 ne sont pas encore fabriqués en série, on attend le SIPA 11 qui devrait corriger les maladies de jeunesse du SIPA 10. Entre les avions ne sortant pas d'usine, ceux ayant fait leur temps et le manque de pièces, il est nécessaire de moderniser en urgence le parc de l'école. On se tourne vers notre principal fournisseur d'avions école de l'époque, la RAF ; qui possède une quantité d'Harvard IIB/AT-16 en surplus, certains n'ayant jamais été affectés en unité.

La BA 701 de Salon-de-Provence

Trente appareils sont livrés à l'Entrepôt Régional Général de l'Air n° 864 de Tours entre avril et mai 1949, les 14 premiers étant destinés aux élèves de l'École de l'air de la Base École 701 de Salon-de-Provence. Il est prévu qu'au milieu de l'année, seize appareils rejoignent Cognac mais le sort de l'école étant scellé par un déplacement de ses activités à Marrakech. Les avions sont soit stockés à Tours, soit envoyés, à partir d'avril 1949 à Salon. À partir de mai 1949. Les élèves passent des MS 315, MS 230 et Stampe à un avion moderne à trains rentrants avec hélice à pas variable préfigurant nombres d'appareils américains qu'ils connaîtront dans leur carrière. Il y a de la casse, souvent à l'atterrissage. Pas moins de sept avions sont accidentés sur la période 1949-50, notamment sur le terrain annexe de La Fare-les-Oliviers.

Même si la quasi-totalité des trente AT-16 de l'armée de l'Air passe par Salon, ils n'y restent guère qu'une année, remplacés par les SIPA 11. La BE 701 a essuyé les plâtres quant à l'utilisation du Harvard en école et la solidité du train d'atterrissage a dû être réhabilitée à une utilisation plus longue.



▲ Bernard Chenel a capturé l'AT-16 FX250 du CTB de Cazaux lors d'un passage à Salon-de-Provence en 1957

◀ Une très rare photo d'un AT-16 portant encore le code F-TEAG de la division des vols de la BE 701 de Salon-de-Provence. Le serial anglais FX312 est celui peint d'origine. Par la suite ces appareils ne seront suivis dans l'armée de l'Air que par les trois chiffres du serial. Coll. Bernard Chenel (†).

La BE 706 de Cazaux

En 1950 on trouve enfin un emploi de longue durée à ces appareils retirés de Salon. Une douzaine de monomoteurs est envoyée sur la Base École 706 de Cazaux à la Division d'Instruction des Moniteurs de Pilotage, leur permettant d'apprendre à apprendre. La DIMP est dissoute le 31 mars 1952 pour être recrée le lendemain à Marrakech. Le nouveau Centre de Tir et de Bombardement créé en 1949 est équipé en Wellington tractant de cibles au profit de l'artillerie anti-aérienne et un peu de la chasse. Mais avant de tirer, il faut exercer les artilleurs à viser des cibles mobiles. La disponibilité de ces AT-16 arrive aussi à point nommé pour remplir cette mission. Régulièrement ils font le tour des unités de DCA de métropole dans ce travail ingrat mais oh combien utile. Le CTB redistribue régulièrement des avions à d'autres unités de la 3^e Région aérienne. Avec l'arrivée des Ouragan en quantité, avec les accidents inévitables, les réformes, le parc s'éteint doucement. En 1954 il reste encore une douzaine d'AT-16 dans l'armée de l'Air, tous basés à Cazaux.

En 1958 à la suite de deux accidents une partie des avions restants est envoyée à l'École de mécaniciens de Rochefort où ils s'avèrent bien utiles pour apprendre les subtilités du T-6 pour les jeunes mécanos qui risquent de passer bien des heures sur la bête au sein des escadrilles d'aviation légère d'appui en AFN. Les derniers appareils sont convoyés en janvier 1959 à l'ARAA 623 d'Ambérieu, probablement pour servir de réservoir de pièces détachées pour la ligne de maintenance des North American T-6G.



▲ Le FT333 au roulage à Cazaux. Coll. Cyril Defever.

▼ Le KF595 victime d'un atterrissage chaotique s'apprête à être dégagé de la piste avec une grue Griffet. DR via Alain Crosnier.

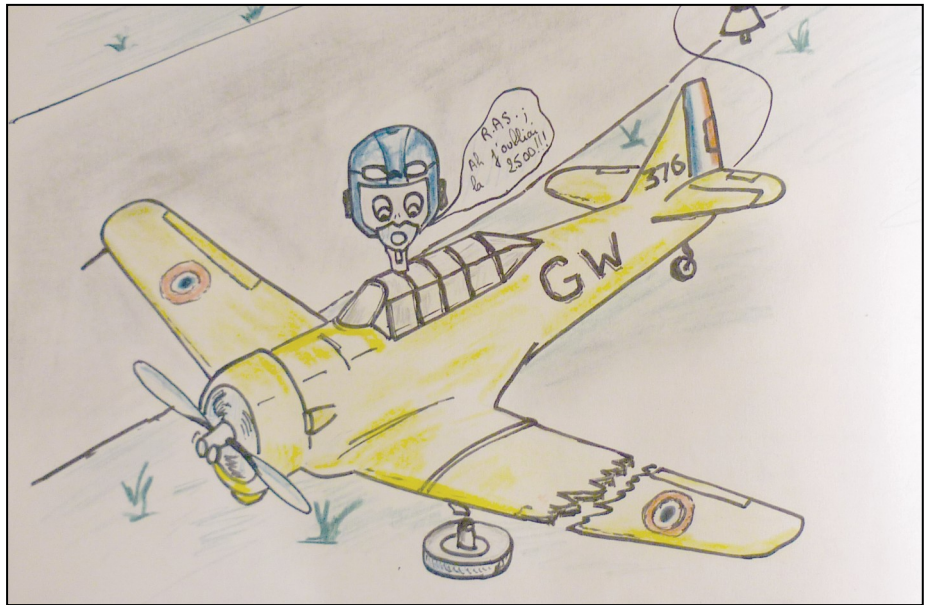


▲ Le KF567 F-TEOE victime d'une sortie de piste suivie d'un train fauché, un symptôme classique des accidents d'AT-16 dans l'armée de l'Air. DR via Alain Crosnier.

La 30^e Escadre de Tours

Le Groupe de Chasse de Nuit 1/31 *Lorraine* vient juste de finir son déménagement de Rabat-Salé (Maroc) à Tours Parçay-Meslay en mai 1952. Il reprend son entraînement à la chasse de nuit, mais avec sa dotation de Mosquito il a du mal à faire voler suffisamment sa quinzaine d'équipages. Quatre AT-16 sont sortis des stocks de l'ERGA 864 de Tours (FT285, FX323, KF376 et FT443) et pour permettre au groupe de continuer sa mission de Vol Sans Visibilité sous capote. Ils sont rejoints en juin par un Goéland. Dans la même journée, le 7 juillet, le Goéland effectue un cheval de bois et le capitaine Furet et le lieutenant Thubert frottent le bout de l'aile droite d'un AT-16 à l'atterrissage. La disponibilité catastrophique des Mosquito oblige les équipages du *Lorraine* à se transformer sur AT-16 dans le courant d'octobre afin de continuer à voler.

Le début de l'année 53 est consacré à la transformation sur avion à réaction, Vampire, Mistral ou Ouragan tant pour les pilotes que pour la mécanique en vue d'effectuer un stage de transformation sur Armstrong



▲ Le bon mauvais atterrissage du KF376 illustré par le cahier de marche du GCN 1/31 *Lorraine*. Ce document est le seul permettant d'illustrer le passage des AT-16 à Tours. Il est néanmoins riche en renseignements. Certains appareils ont gardé leur livrée jaune canari, les codes étaient bien peints sur les avions et les appareils n'étaient connus, comme souvent dans l'armée de l'Air que par les trois chiffres de leur serial britannique.



Whitworth Meteor NF 11. Le 25 mars 1953 le S/Lt Machavoine et le Sgt Blein, victimes d'un vent de travers à l'atterrissage, finissent par un cheval de bois lors d'une sortie de piste. La roue gauche étant perdue dans la bataille, l'aile gauche du KF376 finit froissée. La mécanique déclare que c'était un bon mauvais atterrissage, car l'aile non abîmée va permettre de réparer l'AT-16 abîmé resté depuis neuf mois au fond du hangar !

Les effectifs du GCN 1/31 *Lorraine* de Tours servent à la création de l'EMICN n° 30 (Escadre Mixte d'Instruction et de Chasse de Nuit) le 1^{er} mai 1953. Les premiers Armstrong Whitworth Meteor arrivent quelques jours avant. Cette escadre est dans un premier temps composée de l'escadron d'Entraînement 1/30 qui a récupéré les Mosquito T.3 et NF.30 ainsi que les AT-16 et un Goéland. Le *Lorraine* renaît quelques mois plus tard en août 1953 comme Escadron de Chasse de Nuit 3/30 sur Armstrong Whitworth Meteor NF.11 et Gloster Meteor T.7. Si l'escadron n'est plus équipé d'AT-16, ses équipages volent toujours dessus. Le 5 juin 1953, le S/Lt Terrier et le Sgt

▶ En fâcheuse posture à Montpellier, en septembre 1952 le FT333 F-TEOS /4 nous permet d'en savoir un peu plus sur la décoration et la patine de ces AT-16.
DR via Cyril Defever.

Gaultier se font surprendre par une rafale de vent à l'atterrissage et se posent durement à bord du FT285, le train s'affaissant endommage l'aile. En décembre 1953 le CIPN 346 est créé reprenant les missions d'entraînement de l'EE 1/30 qui devient à son tour Escadron de Chasse de Nuit 1/30 *Loire*. L'EMICN devient 30^e Escadre de Chasse de Nuit. Les Mosquito sont définitivement réformés et les AT-16 servent épisodiquement.

La 33^e ERT de Cognac

À la même époque des AT-16 sont fournis à la 33^e Escadre de Reconnaissance Tactique de Cognac, fraîchement arrivée de Fribourg (RFA) en 1951 avec ses F-6 Mustang et ses F-5 Lightning. La 33^e Escadre de reconnaissance doit passer en 1952 sur F-84G. En prévision d'un rafraîchissement des procédures de VSV sous capote et en voltige, six AT-16 de Cazaux sont affectés au Groupe de Reconnaissance 1/33 *Belfort* fin avril. Le 5 mai les vols d'entraînement commencent. Le groupe abandonne ses Lightning mi juillet et part à la fin du mois en transfo F-84 à Reims. Ses AT-16 rejoignent les Mustang du GR 2/33 *Savoie* qui à son tour révisé le pilotage sans visibilité. En octobre son personnel part se transformer à son tour à Reims sur Thunderjet, ses premiers appareils étant livrés à Cognac dans le même temps. Le 12 novembre, le Lt Ligorie et le S/Lt Dubourreau ne rentrent pas d'une mission d'entraînement VSV à bord de l'AT-16 KF581 F-UHDE. Ils ne sont pas retrouvés et sont portés disparus probablement en mer. Passé sur jet, le groupe devient escadron de reconnaissance. En décembre l'ER 02.033 compte 18 F-84F, 17 Mustang et cinq AT-16. La mécanique est à bout. En plus d'un nouvel avion à apprivoiser, il faut



▲ Le KF988 porte l'insigne de la 33^e escadre de reconnaissance tactique, la croix de Lorraine bleue ornée de la Hache de la SAL 33 et de la Mouette de la SAL 6. Contrairement aux appareils basés à Tours il semble que les appareils de la 33 n'ont pas changé de peinture de code pendant leur passage à Cognac. Coll. Bernard Chenel (†).



▲ ▼ Le 4 août 1953, le S/Lt Lempereur et son passager, le CC Couedens ramènent l'AT-16 KF597 dont la 33^e ERT n'a plus d'utilité, de Cognac à Cazaux. L'atterrissage de ce vol qui aurait dû être tranquille ne se passe pas comme prévu. Cette vue permet de montrer une caractéristique des AT-16 et autres Harvard fabriqués au Canada, le pot d'échappement long dans lequel passe un tuyau permettant la prise d'air extérieur qui passant dans les gaz brûlés se réchauffe et permet d'améliorer un peu la température intérieure de l'avion. (BE 706).





▲ L'ELA 43, unité de liaison rattachée à la 3^e Région Aérienne de Bordeaux met en œuvre deux AT-16 en plus d'une flotte comprenant des NC701 et 702, des Nord 1002 et 1101. En plus du transport au profit de l'État-major, elle s'est occupée aussi de la surveillance des feux de forêts sur les Landes. Coll. Bernard Chenel (†).

régulièrement faire des points fixes sur les AT-16 et P-51 dont les derniers exemplaires ne sont convoyés à Ambérieu qu'à la fin de l'été 1953. Les derniers AT-16 tardent aussi à être reversés. En juin les 903 et 988 rejoignent Cazaux, suivis en juillet par les 567 et 595. Le 4 août 1953 le dernier vol d'AT-16 de la 33 se finit pour le 597 en cheval de bois sur la piste de Cazaux, lors de sa livraison à la BA 706.

L'ELA 43 de Bordeaux Mérignac

À défaut d'avion de chasse moderne pour les abonnés de l'État-major de la 3^e Région Aérienne de

Bordeaux, deux AT-16, les KF257 et FX312 sont mis en place à l'ELA 43 basée à Mérignac pendant une année entre 1953 et 1954.

Jamais mélangés avec les Harvard des écoles d'AFN ces AT-16

dont on ne savait pas trop quoi faire ont finalement trouvé des emplois temporaires et sont partis à la retraite s'acquittant bravement de leur mission sans faire parler plus que ça d'eux.

Des Harvard Mk.II au Maroc

Avec la montée en puissance des écoles de l'armée de l'Air et de la Marine au Maroc et le besoin de remplacer les MS472 et 475, un nombre conséquent de T-6 a été fourni au titre de la loi prêt bail dès 1953. En février 1958 la royal Canadian Air force donne 60 Harvard Mk.II à la France, 30 pour l'Air et autant pour la Marine. Parmi ceux-ci, à l'école de pilotage de Marrakech se glissent des T-6 identifiés par leur serial britannique. Ils n'ont rien à voir avec les AT-16 de cet article.

Les appareils de l'armée de l'Air connus sont les suivants : AJ550, AJ584, AJ650, AJ654, AJ790, AJ801, AJ827, AJ937, AJ950, BW199, et BW203.

Pour la Marine ce sont les AH191, AJ561, AJ662, AJ724, AJ753, AJ831, AJ897 et AJ918.

Sources :

*Les travaux de Bernard Chenel,
JMO du CTB,
Fiches DCMAA des AT-16,
Statistiques DCMAA 1949-1959,
Cahier de marche du Lorraine,
Les chevaliers de l'Ombre Vol 2 & 3, Patrick Ehrhardt,
L'escadron Lorraine, Mathieu Mounicq, Histoire et Collections,*

*Air Arsenal North America, Phil Butler, Dan Hagedorn, Midland Counties Publications,
The Harvard file, Air-Britain,
Aircrash 1954, Jean-Louis Gaynecoetche / Michel Garcia,*

Remerciements :

Bernard Chenel (†), Eric Moreau (†), Mathieu Mounicq, Sébastien Guillemin, et Jacques Cornut.



▲ Le FX250 finit sa carrière sur la BE 721 de Rochefort, dans les mains des élèves mécaniciens dont certains ont dû mettre en pratique très rapidement leur enseignement en AFN. Coll. Bernard Chenel (†).

LISTE DES AT-16 DE L'ARMÉE DE L'AIR

Cette liste comme vous le constaterez est parcellaire, le suivi avion mécanographique n'ayant été institué dans l'armée de l'Air qu'au milieu des années 50. Elle a été établie à partir de notes, des compte-rendu d'accidents du SHD, des listes de Bernard Chenel (†) et de divers ouvrages.

Je suis toujours preneur d'informations pour la compléter.
cdefever@orange.fr

Pour chaque appareil vous trouverez :

- Son *serial*/anglais en deux lettres et trois chiffres.
- Son n° de fabrication North American .
- son *Fiscal Year Number* quand l'*US Army Air Force* en a attribué un.
- Le déroulé résumé de sa carrière anglaise et malheureusement parcellaire de sa carrière avec les dates observées.



▲ Une autre vue du FX250 à Salon-de-Provence.
Photo Bernard Chenel (†).

FS903	14A-1043	43-12744
RAF : 2 FIS>7 FIS>CFS	Avril 1945	Juillet 1946
Livraison AA	06/05/1949	
BE 701	>15/10/1949	09/06/1950>
GR 01.033	25/04/1952	21/07/1952
ERT 02.033	21/07/52	Juin 1953
BE 706	Juin 1953	

FT285	14A-1325	43-13026
RAF : 3 FIS >7 FIS>3 SFTS>3 FTS	Août 1944	Octobre 1947
Livraison AA	26/04/1949	
BE 701	>08/02/1949	02/06/1950>
ECN 00.030	F-UHGX	05/06/1953
Acc. le 5 juin 1953 à Tours (37). S/LT Terrier et Sgt Gaultier indemnes.		

FT302	14A-1342	43-13043
RAF : 19 FTS >RAFC	Août 1945	Juillet 1947
Livraison AA	26/04/1949	
BE 701	>12/12/1949	06/06/1950>
BE 706	>23/04/1954	13/09/1955
Proposé réforme.		
Réformé le 27 octobre 1955 par note 1748/SMAA/ADM4 du 15 octobre 1955 à 1 248 hdv.		

FT333	14A-1373	43-13074
RAF : 19 FTS >RAFC	Sept ^{bre} 1945	Juillet 1947
Livraison AA	12/05/1949	
BE 701	>07/10/1949	05/05/1950
ERGA 864		11/12/1950
BE 706	F-TEOS	11/12/1950
Collision avec un véhicule le 24 mars 1952 à Montpellier Fréjorgues (34). Lt Reinhart indemne.		
BE 706	F-TEOH	>15/02/1954
		01/12/1958
Déclassé instruction par NDS 6156/3eRA/DM/AB/AV du 28 octobre 1958 à 1 565 hdv.		
BE 721		01/12/1958
Instruction sol.		

FT443	14A-1483	43-13184
RAF : 17 SFTS	Octobre 1944	Juin 1947
Livraison AA	12/05/1949	
BE 701	>10/10/1949	16/05/1950>
EMIC 30		1953>

FT444	14A-1484	43-13185
RAF : 7(P)AFU>7 SFTS	Octobre 1944	Août 1946
Livraison AA	06/05/1949	
BE 701	>08/08/1949	09/05/1950
BE 706		15/03/1951
Acc. à Cazaux (33) le 15 mars 1951. S/C Le Goffic indemne.		

FX239	14A-1542	43-34656
RAF : 11(P)AFU>17 SFTS	Juin 1945	Avril 1947
Livraison AA	25/04/1949	
BE 701	>26/10/1949	25/05/1950>
BE 706	F-TEOA	>14/10/1952
		28/02/1958
Acc. à l'atterrissage à La Teste (33) le 28 février 1958. L/CI Hier-nard et Sgt Coll indemnes.		
BE 706	F-TEOA	13/06/1958
Réformé C.1. 1146/SDA du 14/05/58 à 1 464h.		

FX250	14A-1553	43-34667
Pas de service actif dans la RAF		
Livraison AA	12/05/1949	
BE 701	>08/08/1949	07/06/1950>
BE 706	F-TEOB	>10/12/1953
		01/12/1958
Déclassé instruction par NDS 6156/3eRA/DM/AB/AV du 28 octobre 1958 à 1 311 hdv.		
BE 721		01/12/1958
Instruction sol.		

FX302	14A-1605	43-34719
RAF : 16 FSTS>6(P)AFU> 6 SFTS	Novembre 1945	Octobre 1946
Livraison AA	06/05/1949	

Abréviations anglaises

ATA	Air Transport Auxiliary
CFS	Central Flying School
FIS	Flying Instructors School
FTS	Flying Training School
(P)AFU	(Pilots) Advanced Flying Unit
RAF	Royal Air Force
RAFC	Royal Air Force College (Cranwell)
SFTS	Service Flying Training School

Abréviations françaises

AA	Armée de l'Air
Acc.	Accidenté
BA	Base Aérienne
BE	Base École
CIPN	Centre d'Instruction du Personnel Navigant
DIMP	Division d'Instruction des Moniteurs de Pilotage
ECN	Escadre/Escadron de Chasse de Nuit
ELA	Escadrille de Liaisons Aériennes
EMICN	Escadre Mixte d'Instruction et de Chasse de Nuit
ERGA	l'Entrepôt Régional Général de l'Air
ERT	Escadre de Reconnaissance Tactique

FX312	14A-1615	43-34729
Sortie usine	25/02/1944	
RAF : 16 FSTS>3 SFTS>6 SFTS>6 FTS>APS Ackington	0/08/1944	Septembre 1948
Livraison AA	23/05/1949	
BE 701	F-TEAG	>30/06/1949 08/08/1949
Acc. le 8 août 1949 à La-Fare-les-Oliviers (13). S/C Aloin et S/Lt Nari indemnes.		
BE 701	F-TEAG	>31/03/1950 12/05/1950>
ELA 43		09/11/1954
BE 706		09/11/1954 13/09/1955
Proposé réforme le 13 septembre 1955.		
Réformé le 27 octobre 1955 suivant note 1748/SMAA/ADM4 du 15 octobre 1955 à 1 787 hdv.		

FX322	14A-1625	43-34739
Pas de service actif dans la RAF		
Livraison AA		05/05/1949
BE 701		>19/10/1949 22/05/1950>
BE 706	F-TEOC	>08/04/1954 05/12/1958
ARAA 624		05/12/1958 13/01/1959
Réformé N°132/DCMAA/SDA/MAR à 1303 hdv.		

FX323	14A-1626	43-34740
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		12/05/1949
BE 701	F-TEAJ	>14/10/1949 27/04/1950>
DMP CAZAUX	F-TEAJ	10/07/1951
Acc. le 10 juillet 1951 à Mimizan (40). A/C Maurel et Cne Destepanis indemnes.		
EMIC 30	F-UHGY	>11/07/1953>

FX341	14A-1644	43-34758
Pas de service actif dans la RAF		
Livraison AA		12/05/1949
BE 701		>09/11/1949 03/05/1950>
BE 706	F-TEOI	>24/02/1954 01/12/1958
Déclassé instruction par NDS 6156/3eRA/DM/AB/AV du 28 octobre 1958 à 1 056 hdv.		
BE 721		01/12/1958
Instruction sol.		

KF257	14A-1958	Non alloué
RAF : 5(P)AFU>19 FTS> 6 SFTS> 6 FTS	0/08/1944	Septembre 1948
Livraison AA		26/04/1949
BE 701	F-TEBJ	>13/02/1950 08/06/1950>
ELA 43		>13/04/1954 10/11/1954
Acc. le 13 avril 1954 à Bordeaux Merignac (33). Adj Leroy et Sgt Cauhape indemnes.		
BE706	F-TEOL	10/11/1954 01/12/1958
Déclassé instruction par NDS 6156/3eRA/DM/AB/AV du 28/10/58 à 1 758 hdv.		
BE721		01/12/1958
Instruction sol.		



▲ Le KF597 à Cazaux au début des années 50. DR via Alain Crosnier.



▲ Derrière le FX250 un Fouga, symbole de modernité dans les écoles en 1957. Coll. Bernard Chenel (†)

KF316	14A-2017	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		12/04/1949
BE 701		>06/12/1949 17/03/1950>

KF376	14A-2077	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		12/04/1949
BE 701		>06/12/1949 17/03/1950>
ERGA 864		11/12/1950
BE 706	F-TEOT	11/12/1950 1952>
GCN 01.031	F-UHGW	08/07/1952 25/03/1953
Acc. le 24 mars 1953 à Tours (37), rupture du train droit. Équipage S/Lt Machavoine/Sgt Blein indemne.		
BE 706	F-TEOK	>07/07/1954 05/12/1958
ARAA 624		05/12/1958 13/01/1959
Réformé N° 132/DCMAA/SDA/MAR à 1 392 hdv.		

KF436	14A-2137	Non alloué
RAF : 5(P)AFU>19 FTS	Février 1945	Juin 1947
Livraison AA		23/05/1949
BE 701		>21/04/1950 24/05/1950>

KF479	14A-2180	Non alloué
RAF : ATA	Février 1945	Février 1945
Livraison AA		27/05/1949
BE 701		>08/08/1949 15/10/1949
Acc. le 15 octobre 1949 à La-Fare-les-Oliviers (13). S/C Navarro et S/Lt Rouaux indemnes.		
BE 701		19/12/1949
Acc. le 19 décembre 1949 à La Fare-les-Oliviers (13), cheval de bois suite à atterrissage long. S/Lt Lagoarde et Segot indemnes.		

KF567	14A-2268	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF		
Livraison AA		06/05/1949
BE 701		>21/02/1950 01/06/1950>
CTB / BE 706	F-TEOE	05/06/1956
Acc. le 5 juin 1950 sur la BE 706 de Cazaux. Sgt Rakotonirina et Adj Jacquet indemnes.		
GR 01.033		25/04/1952 21/07/1952
ERT 02.033		21/07/1952 Juin 1953
BE 706		Juin 1953
CTB / BE 706	F-TEOE	21/11/1955
Acc. le 21 novembre 1955 à Cazaux (33). Sgt Laporte indemne.		

KF577	14A-2278	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		27/06/1949
BE 701	F-TEBJ	>22/08/1949 09/05/1950>
ERGA 864		11/12/1950
BE 706	F-TEOD	>01/09/1954 05/12/1958
ARAA 624		05/12/1958 13/01/1959
Réformé N° 132/DCMAA/SDA/MAR à 1 260 hdv.		

KF581	14A-2282	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		12/04/1949
BE 701		>04/10/1949 17/03/1950>
GR 01.033		25/04/1952 21/07/1952
ERT 02.033	F-UHDE	21/07/1952 12/11/1952
Le Lt Ligorie et le S/Lt Dubourreau sont probablement disparus en mer au cours d'une mission d'entraînement le 12 novembre 1952.		

KF595	14A-2296	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		27/04/1949
BE 701		>18/10/1949 20/04/1950>
GR 01.033		25/04/1952 21/07/1952
ERT 02.033		21/07/1952 Juin 1953
BE 706	F-TEOY ou OJ ?	Juin 1953 19/01/1956
Acc. le 19 janvier 1956 sur la BE 706 de Cazaux. Sgt Duval et Adj Lagarrigue indemnes.		
CTB / BE 706	F-TEOJ	19/05/1958
Acc. le 19 mai 1958, cheval de bois sur la BE 706 de Cazaux, 4° degré. Équipage Sgt Grand et Lt François.		
Réformé le 31/07/1958 Cat 1 N°1814/DCMAA/SDA/MAR à 1 236 hdv.		

KF597	14A-2298	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		12/04/1949
BE 701		>08/08/1949 30/05/1950>
ERT 02.033		04/08/1953
Acc. le 4 août 1953 à Cazaux (33). S/Lt Lempereur de Saint Pierre et Clc Couedens indemnes.		

KF608	14A-2309	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		21/04/1949
BE 701		>09/01/1950 26/05/1950>

KF656	14A-2357	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		21/04/1949
BE 701		>13/12/1949 27/05/1950>
BE 706		29/05/1951
Acc. le 29 mai 1951 à La Teste (33), Adj Roy indemne m. Dubernet blessé.		
BE 706		24/09/1952
Acc. le 24 septembre 1952 à Cazaux (33), Cne Lenoir et Cdt Risso indemnes.		

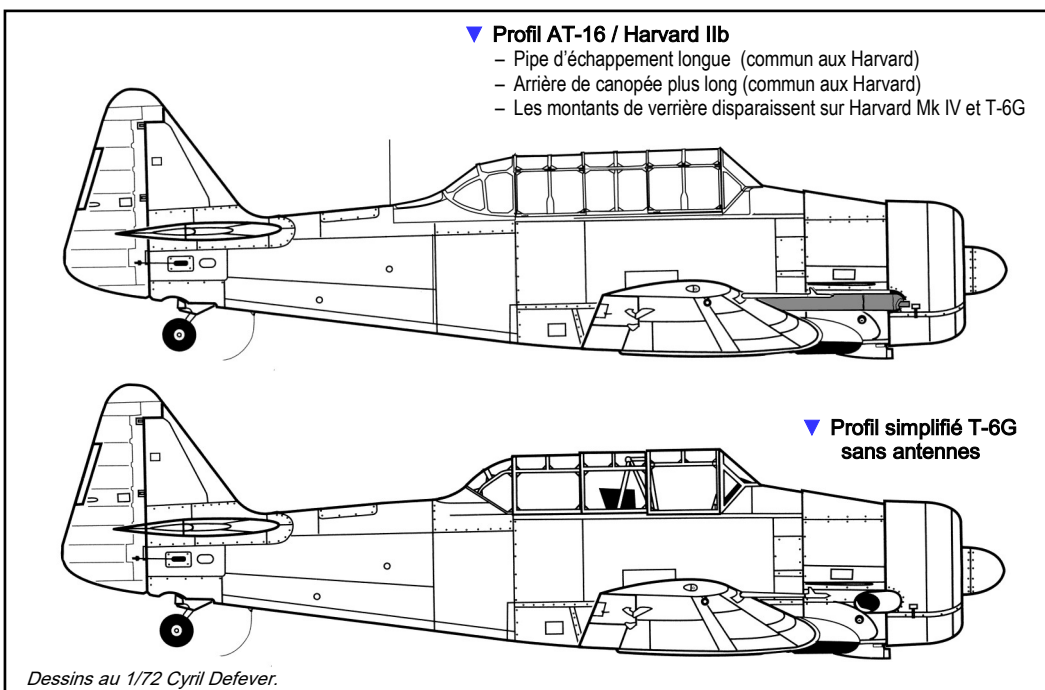
KF658	14A-2359	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		21/04/1949
BE 701		>01/05/1949 08/06/1950
Acc. le 8 juin 1950 à La Fare-les-Oliviers (13), cheval de bois lors de l'atterrissage, le train est fauché. Cne Tissot et S/Lt Barthe indemnes		

KF667	14A-2368	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		27/05/1949
BE 701		>16/11/1949 13/04/1950>
ERGA 864		11/12/1950
BE 706	F-TEOF	13/06/1950
Acc. le 15 juin 1950 sur la BE 706 de Cazaux, Sgt Marion et Adj Galière indemnes.		
BE 706	F-TEOF	>01/11/1954 13/06/1955
Accidenté		
AMB 10/706		13/06/1955 27/10/1955
Réformé par note 1748/SMAA/ADM4 du 15/10/1955 à 776 hdv.		

KF677	14A-2378	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		26/04/1949
BE 701		20/06/1949
Acc. le 20 juin 1949 à Salon (13), cheval de bois au décollage, train arraché. S/Lt Cambillau indemne.		

KF979	18-080	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		21/04/1949
BE 701		>28/10/1949 28/04/1950>

KF988	18-089	Non alloué
Pas de service actif dans la RAF.		
Livraison AA		12/04/1949
BE 701		>03/11/1949 15/05/1950>
GR 1/33		25/04/1952 21/07/1952
ERT 2/33		21/07/1952 Juin 1953
BE 706		Juin 1953



AT-16/Harvard Mk.IIb	
Caractéristiques	
Longueur	: 8,99 m
Hauteur	: 3,56 m
Envergure	: 12,8 m
Masse à vide	: 1 886 kg
Masse maxi	: 2 548 kg
Vitesse Maxi	: 341 km/h
Vit. Croisière	: 273 km/h
Autonomie	: 1 400 km
Altitude	: 6 600 m
Moteur	: Pratt & Whitney R-1340-AN-1
Puissance	: 600 ch
Équipage	: un + un
Armement	: Aucun