



# ALAT (8)

Ce diaporama est l'un des 31 diaporamas concernant l'ALAT en Algérie :

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

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

Diaporama 208 (3) : PA 2<sup>ème</sup> DIM – 1<sup>er</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM – PMAH 2<sup>ème</sup> DIM

Diaporama 209 (4) : PA 11<sup>ème</sup> DI – 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM

Diaporama 210 (5) : PA 4<sup>ème</sup> DIM – PMAH 4<sup>ème</sup> DIM

Diaporama 211 (6) : PA 5<sup>ème</sup> DB – PMAH 5<sup>ème</sup> DB

Diaporama 212 (7) : PA 7<sup>ème</sup> DMR – PA 7<sup>ème</sup> DLB – 3<sup>ème</sup> PMAH RG

Diaporama 213 (8) : PA 9<sup>ème</sup> DI

Diaporama 214 (9) : PA 10<sup>ème</sup> DP – 1<sup>er</sup> PMAH RG

Diaporama 215 (10) : 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM – PA 11<sup>ème</sup> DI

Diaporama 216 (11) : 1<sup>er</sup> PA 12<sup>ème</sup> DI – PMAH 12<sup>ème</sup> DI

Diaporama 217 (12) : 2<sup>ème</sup> PA 12<sup>ème</sup> DI – 2<sup>ème</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI

Diaporama 218 (13) : PMAH 13<sup>ème</sup> DI – PMAH 29<sup>ème</sup> DI

Diaporama 219 (14) : 1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI

Diaporama 220 (15) : 1<sup>er</sup> PA 14<sup>ème</sup> DI – PMAH 14<sup>ème</sup> DI

Diaporama 221 (16) : 1<sup>er</sup> PA 19<sup>ème</sup> DI – 1<sup>er</sup> PMAH 19<sup>ème</sup> DI

Diaporama 222 (17) : 2<sup>ème</sup> PA 19<sup>ème</sup> DI – 1<sup>er</sup> PA RR





Diaporama 223 (18) : 1<sup>er</sup> PA 20<sup>ème</sup> DI – 1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI

Diaporama 224 (19) : 2<sup>ème</sup> PA 20<sup>ème</sup> DI

Diaporama 225 (20) : 1<sup>er</sup> PA 21<sup>ème</sup> DI – PMAH 21<sup>ème</sup> DI

Diaporama 226 (21) : 2<sup>ème</sup> PA 21<sup>ème</sup> DI – 2<sup>ème</sup> PA RR

Diaporama 227 (22) : PMAH 25<sup>ème</sup> DP

Diaporama 228 (23) : PMAH 27<sup>ème</sup> DIA

Diaporama 229 (24) : PA 29<sup>ème</sup> DI – 2<sup>ème</sup> PA ZOS

Diaporama 230 (25) : PA TAS – 1<sup>er</sup> PA ZOS – 1<sup>er</sup> PALAT 26<sup>ème</sup> DI

Diaporama 231 (26) : 1<sup>er</sup> PA ZOO – 1<sup>er</sup> PA ZES

Diaporama 232 (27) : 2<sup>ème</sup> PA ZOO – 2<sup>ème</sup> PA ZES

Diaporama 233 (28) : 3<sup>ème</sup> PA ZES

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

Diaporama 235 (30) : EA.ALAT

Diaporama 236 (31) : 674<sup>ème</sup> CRALAT – 675<sup>ème</sup> CRALAT – 676<sup>ème</sup> CRALAT

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

Pour tout ce qui concerne l' ALAT, consultez : <https://www.alat.fr>

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

<https://unaalat.fr>

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

Pierre Jarrige [jarrige31@orange.fr](mailto:jarrige31@orange.fr) <https://aviation-algerie>

# PA 9ème DI – PMAH 9ème DI



## Peloton d'avions de la 9ème DI (PA 9ème DI)

Le 22 mai 1956, le Peloton d'avions de la 9ème Division d'infanterie est créé à Satory. Sous les ordres du sous-lieutenant Gibourdel, il comprend six officiers, quinze sous-officiers et quarante hommes de troupe, il dispose de six L-18 provenant du GAOA 7. Le détachement part de Versailles le 17 juin, embarque le 20 à Marseille à bord du *Sidi-Ferruch* et s'installe à Orléansville, le 4 juillet. Cinq baraques sont disposées en carré le long du hangar situé à l'ouest de la base aérienne d'Orléansville, construite hâtivement à proximité du fleuve Chélif, près du hameau de Mouafékia.

La vallée du Chélif est bordée par les massifs montagneux et boisés du Dahra et de l'Ouarsenis, servant de refuge aux katibas de la Willaya 4 dans une zone allant de Tenès à Tiaret, et d'Orléansville à Miliana.

Le FLN a investi les villages isolés et les grottes pour y installer infirmeries et dépôts d'armes et de vivres. La région est aussi le fief du bachaga Boualem qui contrôle des goums et des harkas. L'Ouest Algérois est une zone de passage des rebelles vers les régions d'Alger et de Constantine. La mission principale est, pour l'armée, de bloquer leur progression vers l'est. En mars 1957, le Peloton perçoit six L-21, une partie des L-18 est reversée, deux subsistent pour assurer les liaisons et l'entraînement.

## **Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 9<sup>ème</sup> DI (PMAH 9<sup>ème</sup> DI)**

Toujours stationné à Orléansville, le Peloton change de dénomination le 1<sup>er</sup> juillet 1960 à la suite de la perception de trois hélicoptères Bell 47.

En décembre 1960, le Peloton dispose de deux L-18, sept L-21 et sept Bell 47.

Après le cessez-le-feu, l'observation aérienne permet de suivre l'aménagement des camps FLN, leur extension dans les montagnes et les travaux sur les pistes effectués avec l'aide de la main d'œuvre surveillée par les combattants du FLN.

En septembre 1962, les L-18 sont reversés.

Le Peloton est rapatrié sur la métropole le 5 janvier 1963.

Il est dissous en février à Satory, son point de départ plus de six ans auparavant.

Le 22 avril 1980, les traditions du PA 9<sup>ème</sup> DI sont confiées au 13<sup>ème</sup> GHL.

Immatriculations : Kx, puis F-MBKx à compter de mars 1957.

Indicatif opérationnel : *Pékin*.

### **Commandement**

- 7 juillet 1956 : Lt Pierre Tillette de Clermont-Tonnerre
- 6 novembre 1958 : Cne Jean Defoly
- 28 octobre 1957, Lt Max Gayral
- 8 janvier 1959 : Cne René Chatelain
- 4 août 1961 : Cne Pierre de Cours Saint-Gervazy
- 1<sup>er</sup> avril 1962 : Cne Georges Vial

## Décès

- Le 7 décembre 1957, le maréchal des logis-chef pilote René Luhmann et le lieutenant observateur Louis Choichillon sont abattus en L-21 dans le djebel Babhezana, à 30 km au sud-est d'Orléansville. Les deux hommes se retrouvent au sol face à leurs agresseurs, épuisent les cartouches des deux carabines et, après cette résistance acharnée, sont égorgés par les rebelles.
- Le 18 mai 1958, le maréchal des logis-chef pilote René Vignaux et le lieutenant observateur Jean Miquel (fils du général Miquel, commandant la région militaire de Toulouse) trouvent la mort dans un L-21 qui s'écrase, pris par les rabattants, dans le djebel Amrouna.
- Le 18 novembre 1960, en passant une crête près de Molière (dpt d'Orléansville), un Bell est atteint par un tir rebelle. L'adjudant pilote Raymond Cuenot, touché à la poitrine, tente de se poser. Un patin accroche un arbre et l'hélicoptère s'écrase. Le pilote succombe à ses blessures et le passager est blessé.

**Pour plus de renseignements sur ce Peloton, lire :**

**403 – *Pékinois vert*** (Souvenirs de Michel Buaillon, pilote)

**427 – *À Orléansville avec le PA 9ème DI*** (Souvenirs de Pierre Bernier, pilote)

PA 9ème DI – Sur le *Sidi-Ferruch*, le 21 juin 1956, les pilotes Courtois, Jean Springsklee et Stéphane Agopian



(Stéphane Agopian)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Sur le *Sidi-Ferruch*, le 21 juin 1956



PA 9<sup>ème</sup> DI – MdL pilote Jean Springsklee sur le *Sidi-Ferruch*, le 21 juin 1956



(Jean Springsklee)

Le 21 juin 1956, le *Sidi-Ferruch* arrive à Alger avec le personnel et les L-18 du PA 9<sup>ème</sup> DI



PA 9ème DI – Le débarquement du *Sidi-Ferruch* à Alger le 21 juin 1956



PA 9<sup>ème</sup> DI – En juin 1956, en route vers Blida pour chercher les L-18 remontés par l'AIA



## Pilote au PA 9<sup>ème</sup> DI, par Jean Springsklee

J'étais ancien pilote breveté en 1954 à L'ESALOA comme appelé, de 1953 à 1954.

Lors du rappel sous les drapeaux, de la classe 1952/2, nous voici, en juin 1956, cantonnés à Orléansville, après une brève « reprise en mains » à Satory et à Guyancourt, au GAOA 7, puis une traversée maritime sur le *Sidi-Ferruch*, avec nos six L-18 en caisses sur le pont.

Le PA 9<sup>ème</sup> DI, créé à Orléansville, est composé exclusivement de rappelés, y compris notre encadrement d'officiers observateurs : lieutenant Tillette de Clermont Tonnerre et sous-lieutenants Gibourdel, Dubois de Gennes, Bonneville, Dubreuil et Dallery.

Nous étions six pilotes : Maurer, Courtois, Stéphane Agopian, Jacky Lacheny, Pierre Esnault et moi-même. Mécaniciens : Goudol, Caussat et d'autres. Service général : Le Fur, Acambray, Lederne et d'autres. Nous étions au début hébergés dans une salle de classe d'école désaffectée, puis sous la tente à l'arrivée de l'armée de l'Air.

Nos missions : accompagnements de convois militaires, parfois trois heures de vol, en survol très localisé et en surveillance aérienne des alentours (la discréption du bruit du moteur du L-18 permet un effet de surprise). Recherche de troupes françaises en opération au sol, avec liaison radio. Accompagnement d'opérations héliportées par H-19. Guidage d'attaques au sol des T-6 de l'armée de l'Air (nous étions baptisés « pilotes d'aéro-club » par nos charmants voisins de l'armée de l'Air). Convoyages des L-18 vers le GH 2 à Sétif pour l'entretien mécaniques.

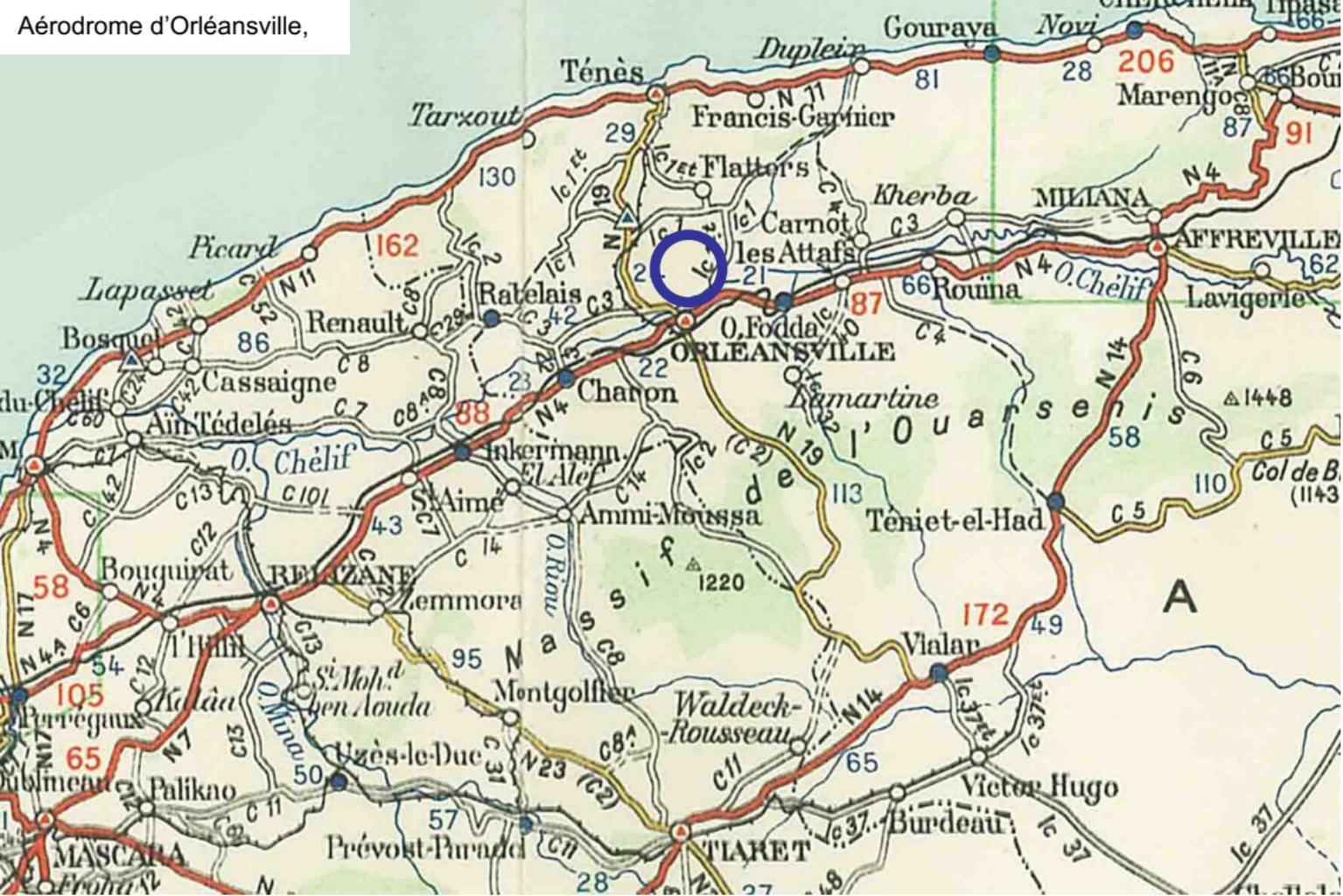
Notre rôle, important, était aussi de rassurer les soldats qui crapahutaient dans les oueds, le doigt sur la gâchette, en passant à très basse altitude devant eux, pour débusquer d'éventuelles contre-attaques. Leurs regards étaient pour nous une sacrée récompense

Après les heures de vol, nous assurions des tours de gardes nocturnes des avions au parking non clôturé.

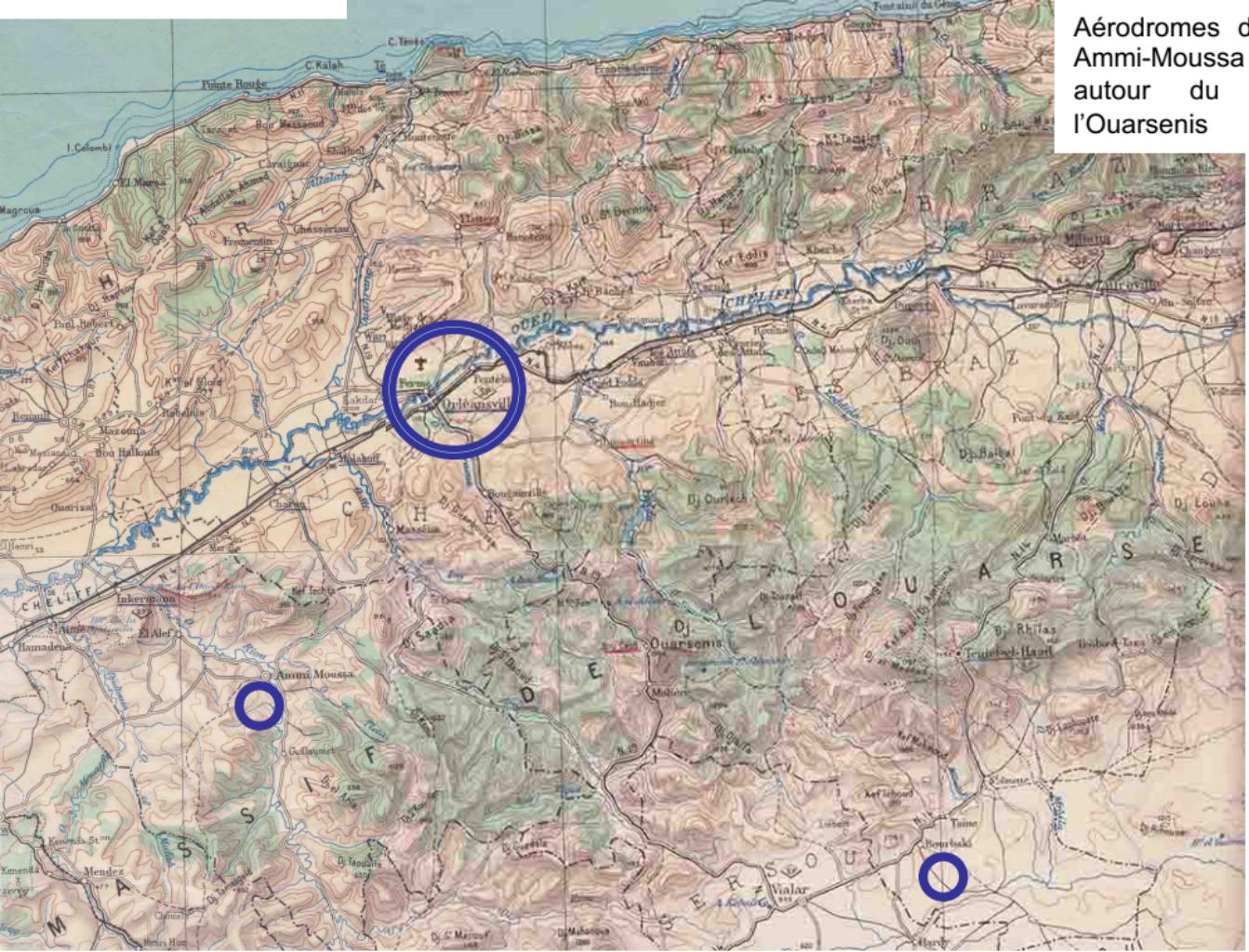
Nous n'avons pas eu de graves incidents à déplorer sinon panne en campagne, légère collision avec un arbre enlevant un bord marginal d'aile, à l'époque il n'y avait pratiquement pas de tirs antiaériens, simplement des jets de pierres hostiles lors de passages à basse altitude.

Puis, ce fût le retour au foyer, en France, le 9 novembre 1956, après un mois de réentraînement en France suivit donc de cinq mois en Algérie.

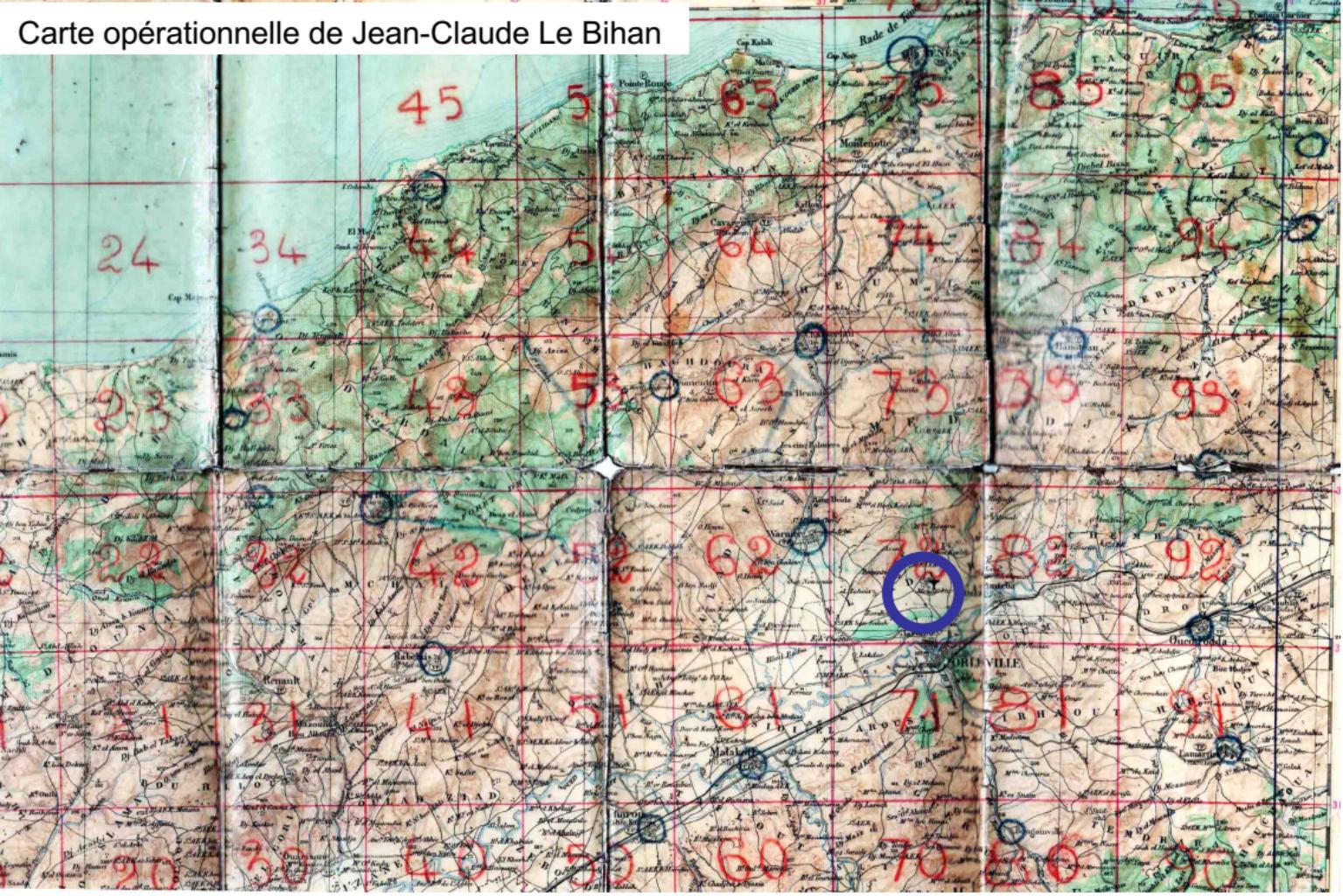
## Aérodrome d'Orléansville,



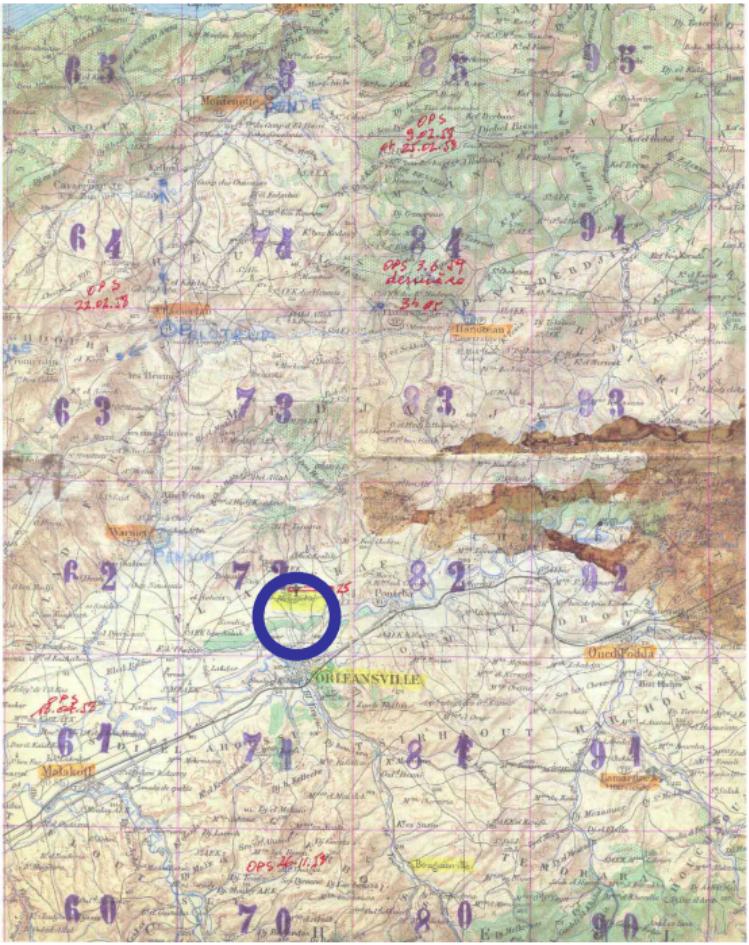
Aérodromes d'Orléansville, Ammi-Moussa et Bourbaki, autour du massif de l'Ouarsenis



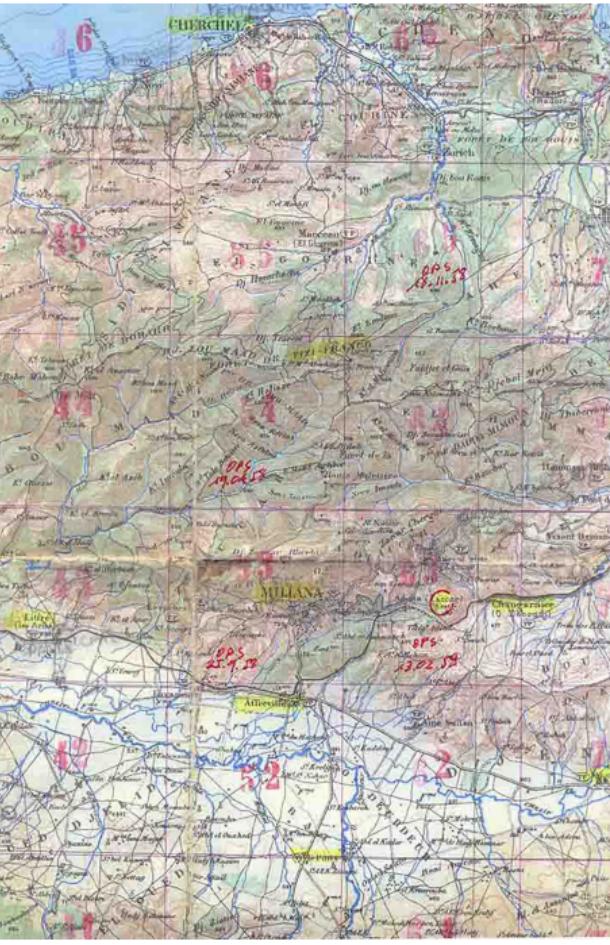
## Carte opérationnelle de Jean-Claude Le Bihan



Le secteur ouest du PA 9<sup>ème</sup> DI. La carte est tâchée par le sang d'Yves Colineau, blessé en vol



Le secteur est du PA 9<sup>ème</sup> DI. Le carré LY de 100 km de côté est découpé en carrés de 10 km de côté



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – L'aérodrome d'Orléansville en 1960



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – L'aérodrome d'Orléansville en 1960



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – La base Orléansville en 1958, les installations de l'ALAT au premier plan à gauche



PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, la base ALAT en 1958



PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, entrée de la base ALAT



PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilotes Jean Springsklee et Courtois devant l'entrée du Peloton et l'école réquisitionnée en 1956



(Jean Springsklee)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, les installations ALAT en 1961



PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, les installations ALAT en 1961



Orléansville, la tour de contrôle



(Claude Le Bihan)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, repas dans le préau de l'école en 1956



(Jean Springsklee)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilotes Jean Springsklee sous la tente en 1956



(Jean Springsklee)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilotes Jacques Lacheny, Courtois, Jean Springsklee et Pierre Esnault dans l'aérodrome inondé en 1956



(Jean Springsklee)



(Jean Springsklee)

PA 9ème DI – Orléansville  
juin 1956, les MdL pilotes  
Jean Springsklee, Courtois  
et Pierre Esnault

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, les pilotes Courtois, Stéphane Agopian et Pierre Esnault en 1956



(Stéphane Agopian)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, les pilotes Maurer, Courtois, Stéphane Agopian, Jacky Lacheny et Pierre Esnault en 1956



(Stéphane Agopian)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, les pilotes Pierre Esnault, Maurer, Jacky Lacheny, Stéphane Agopian et Courtois en 1956



(Stéphane Agopian)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilote Stéphane Agopian et L-18 en 1956



(Stéphane Agopian)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilote Jean Springsklee et L-18 en 1956



(Jean Springsklee)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilote Jean Springsklee et L-18 en 1956



(Jean Springsklee)

PA 9ème DI – MdL pilote Stéphane Agopian



(Stéphane Agopian)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Sur la terrasse d'un café à Orléansville en 1956



PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilotes Courtois et Jean Springsklee en 1956



(Jean Springsklee)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilotes Jean Springsklee et Courtois en 1956



(Jean Springsklee)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilotes Jean Springsklee et Courtois en 1956



(Jean Springsklee)

X<sup>e</sup> REGION MILITAIRE  
CORPS D'ARMEE D'ALGER  
ZONE OUEST ALGEROIS ET  
9<sup>e</sup> DIVISION D'INFANTERIE  
PELOTON AVIONS A.L.A.T.  
N° W 9 6 4 / PA 9

Le Capitaine D E F O L Y  
Commandant le Peloton Avions 9<sup>e</sup> D.I.

à

Monsieur le COLONEL  
Chef d'Etat-Major de la 9<sup>e</sup> Division d'Infanterie  
Chef de Corps

OBJET : Officiers Observateurs .

J'ai l'honneur de vous rendre compte de ce que je me suis présenté le 3 Janvier 1958 à Monsieur le Chef de Bataillon Chef du 1er Bureau du commandement de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre à PARIS , pour lui demander l'affectation de spécialistes et principalement d'Officiers Observateurs.

J'ai pu aussi constater que pour toutes les questions de personnel, il n'y a pas de Peloton plus défavorisé que celui de la 9<sup>e</sup> D.I. ; alors que la Zone Ouest Algérois n'est certainement pas ni la plus petite ni la plus facile.

Au cours du mois de décembre , mois d'hiver où les activités aériennes sont théoriquement réduites; le Peloton, avec 3 Observateurs-Pilotes et 1 stagiaire observateur (depuis le 7 décembre) a effectué 130 sorties et 324 heures de vol .

Or pour effectuer les missions, de nombreuses fois les équipages ont fait jusqu'à 6 à 7 heures de vol par jour, ce qui est formellement interdit, la limite autorisé étant de 5 heures.

PA 9<sup>e</sup> DI – Orléansville, les préoccupations du capitaine Defoly qui a commandé le Peloton de novembre 1957 à novembre 1958

.../...

/ La moyenne des heures de vol par Observateurs a été de 67.00 heures, elle devrait être, en principe, de 50.00 heures .

Si cet effort est possible temporairement, il ne peut être maintenu longtemps; je n'ignore pas la situation existant dans les corps de troupe, cependant dans une unité un Capitaine peut être remplacé par un Lieutenant, un chef de section par un Sous-Officier, etc... Par contre, lorsqu'il n'y a pas d'Observateur au Peloton, les missions ne sont pas remplies.

Au mois de novembre le Peloton comprenait 6 Officiers présents, après le départ du Sous-Lieutenant VALAS et le décès du Lieutenant CHOICILLON, l'effectif est tombé à 4. Si un Officier part en permission il ne reste plus que 3 Officiers au Peloton.

Dans les conditions actuelles nous ne pouvons plus assurer une permanence sur une opération si nous avons le même jour l'escorte d'un convoi, ce qui est habituel .

En exécution de la D.M. 1.232/ENA/10 du 8.3.56, le Commandement de l'A.L.A.T. à PARIS et le Groupement d'ALAT N°3 à ALGER m'ont informé que le détachement de 3 Observateurs par Peloton Divisionnaire était du ressort du Général Commandant la Division, et à l'exception des 3 Observateurs-Pilotes l'affectation d'Officiers brevetés par la D.P.M.A.T. reste une exception.

Le système actuellement en vigueur à la Division (détachement d'un ou 2 stagiaires pour 2 mois) ne donne pas satisfaction .

(Ghislaine Mulot) .../...

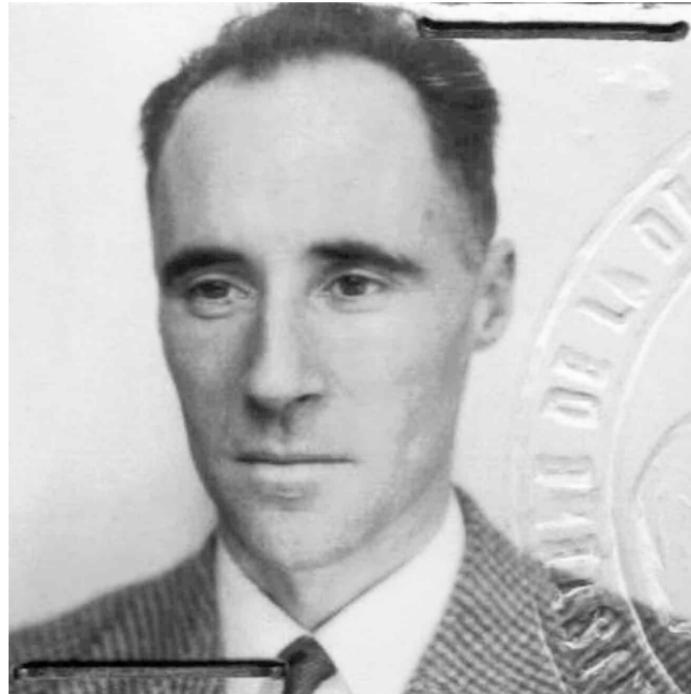
.../...

Ce délai est le minimum pour former un observateur de plus, pour être rentable, un observateur doit s'entretenir pour conserver l'habitude de l'observation .

Le principe qui consiste à former un officier qui retourne dans son corps et doit être "récupéré" pour une opération , n'est pratiquement pas réalisable; ou l'officier assure un commandement ; ou il est absent ; ou il est cantonné loin d'un terrain ( praticable ou non ) ; ou l'opération est déclenché rapidement et il n'est plus question de récupérer l'observateur occasionnel. De plus, il est beaucoup plus facile à un observateur ~~xxx~~ entraîné de s'habituer à un terrain qu'il ne connaît pas ( quelques minutes ) qu'à un observateur non entraîné à se remettre à l'observation même sur un terrain supposé connu ( plusieurs heures ).

Pour être rentable, un officier doit rester au Peloton un minimum de 6 mois ( 2 mois d'instruction - 4 mois de travail ~~rentable~~ ).

J'ai l'honneur de vous demander le détachement au Peloton Avions 9<sup>e</sup> D.I., de trois observateurs, 2 officiers pour 6 mois, plus le S/Lieutenant VALAS (qui a effectué 2 mois), pour 4 mois .



PA 9<sup>ème</sup> DI – Le capitaine Jean Defoly

(Ghislaine Mulot)

Notes données par le Colonel MARQUEZ, Chef d'Etat-Major de la 9<sup>e</sup> D.I.

Capitaine DEFOLY

- Beaucoup d'autorité, d'assurance, s'intéresse beaucoup à ses subordonnés.
- Très discipliné tout en sachant défendre ses idées.
- Intelligence vive, grande culture, conçoit rapidement.
- du caractère, beaucoup de volonté, de la générosité, très droit.
- Peut aussi bien réussir dans le Commandement de la Troupe, dans son Arme que dans l'A.L.A.T. ou dans un Etat-Major. Devra préparer l'Ecole Supérieure de Guerre.

.....

Excellent commandant de Peloton d'Observation qui réussit à tous points de vue. Guerrier confirmé, chef affirmé, fait preuve de beaucoup d'allant et d'esprit de décision. Ne faisant rien pour se mettre personnellement en valeur, a su former un Peloton très homogène qui a un excellent rendement. A un moral très élevé qu'il a communiqué à ses équipages. Donne largement l'exemple lorsque des missions délicates se présentent.

A pousser des qu'il sera proposable.



(Ghislaine Mulot)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville en 1958, Cne Defoly au premier plan



PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville en 1958, Cne Defoly à gauche





PA 9ème DI – MdL (malgré les galons) pilote Michel Buaillon

(Michel Buaillon)



PA 9ème DI – Panne  
en campagne du MdL  
Michel Buailon et de  
son observateur

(Michel Buailon)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, départ en mission en L-21 du MdL pilote Pierre Bernier et du Lt observateur Laffrat le 1<sup>er</sup> août 1958. Remarquer l'impact d'une balle



(Pierre Bernier)

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom de l'observateur	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.			NUIT
					1	5	6 sous capote dans les nuages	
<u>MOIS d'AOUT</u>								
1	Pilote	L <sup>r</sup> Laffrat	L21BM KE	1 <sup>00</sup>				
"	"		L21BM KD	3 <sup>40</sup>				
"	"	S/Lt Michel	L21BM KD	0 <sup>10</sup>				
"	"		L21BM KD	1 <sup>10</sup>				
2	"	L <sup>r</sup> Laffrat	L21BM KE	8 <sup>25</sup>				
"	"		"	11 8 <sup>50</sup>				
"	"		"	4 11 8 <sup>00</sup>				
4	"	L <sup>r</sup> Gayrat	L21BM KF	1 <sup>05</sup>				
"	"		"	11 8 <sup>00</sup>				
"	"		"	1 <sup>05</sup>				
"	"	S/Lt Michel	"	1 <sup>10</sup>				
"	"		"	11 0 <sup>40</sup>				
5	"	L <sup>r</sup> Hickey	L21BM KF	8 <sup>15</sup>				
"	"		"	0 <sup>35</sup>				
7	"	S/Lt Beaulaton	L21BM KE	8 <sup>30</sup>				
8	"	che <sup>r</sup> Baretzelle	L21BM KF	0.35				
"	"	L <sup>r</sup> Laffrat	L21BM KD	1.45				
9	"	L <sup>r</sup> Hickey	L18 KA	1.50				
10	"		L21BM KI	4.05				
11	"	L <sup>r</sup> Gayrat	L18 KA	1.55				
12	"	L <sup>r</sup> Laffrat	L18 KA	3.10				
"	"	S/Lt Michel	L18 KB	3.15				
16	"		L18 KB	2.15				
"	"	L <sup>r</sup> Laffrat	L18 KB	2.45				
17	"		L21BM KD	2.00				

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterris- sages	NOMBRE d'A. M. V.	NOMBRE
9	10	11	12
<u>1958</u>			
1 <sup>00</sup>	1		Le Puits C 3004
3 <sup>40</sup>	1	4.40	Pro. Ops. Ly 50 (Posé Le Puits) C 3004
0 <sup>10</sup>	1	4.50	Pro. Ops. Ly 50 (Posé Reder) C 3004
1 <sup>10</sup>	1	6.00	— cl <sup>o</sup> Retour FG OV C 3004
2 <sup>25</sup>	1	8.85	Pro. Ops. (Posé Le Puits) C 3004
2 <sup>50</sup>	1	11.15	— d <sup>o</sup> C 3004
3 <sup>00</sup>	1	14.15	cl <sup>o</sup> (Retour Orsaille) C 3004
1 <sup>05</sup>	1	15.20	Pro. Ops. Ly 45 (Posé Novi) C 3028
2 <sup>00</sup>	1	17.20	— d <sup>o</sup> — d <sup>o</sup> C 3028
1 <sup>05</sup>	1	18.15	— d <sup>o</sup> d <sup>o</sup> C 3028
1 <sup>10</sup>	1	19.35	— d <sup>o</sup> d <sup>o</sup> C 3028
0 <sup>40</sup>	1	20.15	— d <sup>o</sup> (Retour Orsaille) C 3028
2 <sup>15</sup>	2	22.30	Rec. Sud Est Orsaille (Posé Ly 45) C 3028
0 <sup>35</sup>	1	23.05	— cl <sup>o</sup> Retour FG OV
2 <sup>30</sup>	1	25.35	Pro. Ops. Ly 29 C 3050
0.35	1	26.10	Vol d'essai
1.45	2	27.55	Rec. Chercheur C 3057
1.50	1	29.45	Pro. Con. MT C 3065
4.05	2	33.50	Pro. Ops. Dupétré C 3013
1.55	2	35.45	Pro. Con. MT C 3072
3.10	2	38.55	Pro. Con. Boucaud C 3080
3.15	2	41.10	Pro. Con. Carnot C 3085
2.15	2	43.25	Pro. Con. SM C 3111
2.45	2	46.10	Pro. Con. SM C 3114
2.00	2	48.10	Pro. Ops. Ky 90 C 3120

# PA 9<sup>ème</sup> DI – Carnet de vol de Pierre Bernier

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, L-18 en 1958





Bien à toi vieille bouch. J't'a réconse  
au début mais maintenant je sais que  
tu es un vrai fob comme j'aurai catoyer.

of Pierre

en souvenir d'une invitation de  
dernière heure qui m'a fait un plaisir  
immense

W. J. A. P.

Dans l'année d'grâce à l'année nous  
avons une grande amitié qui nait

~~W. J. A. P.~~

25. XII. 61. ARVILLE.

compliments pour tes deux dernières lettres  
J'espére que longtemps encore tu  
garderas cette bonne humeur et ce  
bien moral

Pierre

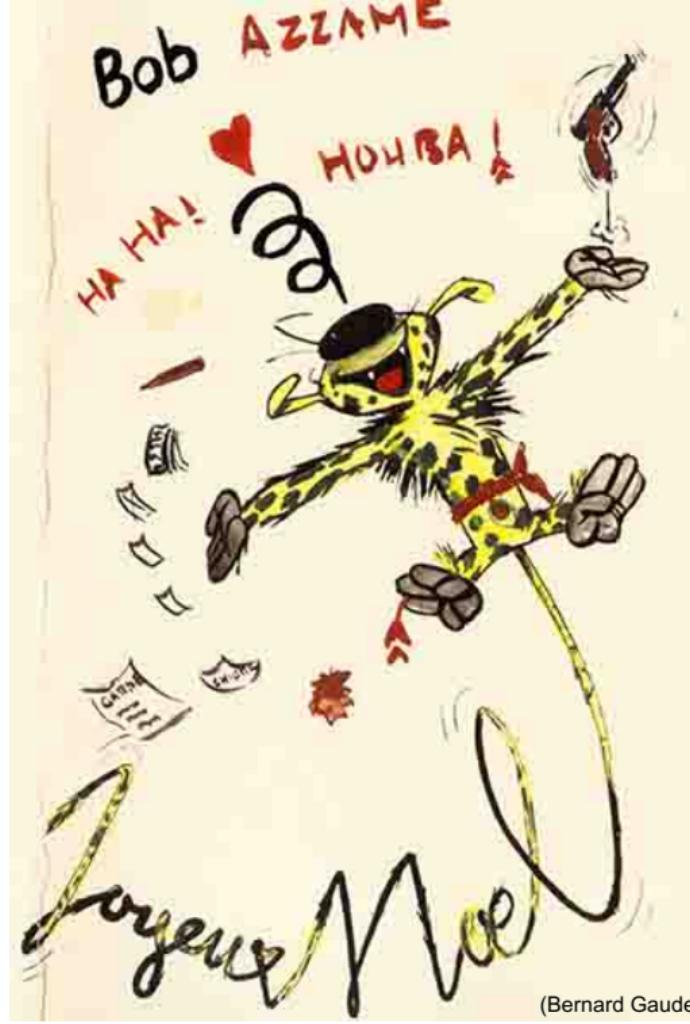
Amis de la (ou d'autre) à ce joyeux et merveilleux  
Noël tu ne participes pas mais nous pourrons grande partie  
à la réjouissance. Merci  
à moi salutes Amis de la.

## PMAH 9ème DI – Noël 1961

-----  
Jambon et Pâté aux Cornichons  
Oeufs Mayonnaise  
Dinde Rôtie  
Pommes rissolées  
Salade  
Plateau de Fromage  
Fruits  
Bûche de Noël  
  
Vins Divers.



(Bernard Gaudelas)



(Bernard Gaudelas)

PMAH 9ème DI – Noël 1961,  
dessin de Bernard Gaudelas



# L'ÉQUIPAGE

Vu par Bernard Gaudelas

PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Passage d'un L-21 en 1961



PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilotes Murcia, Nivière, Gaudelas et Gremeret, en 1961, L-21



(Michel Gremeret)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL photographe Cuch et MdL pilote Michel Gremret en 1961, L-18



(Michel Gremret)

PMAH 9<sup>ème</sup> DI – MdL pilote CPAP Bernard Gaudelas en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilote CPAP Bernard Gaudelas, dit *Bob*, en L-21 en 1961



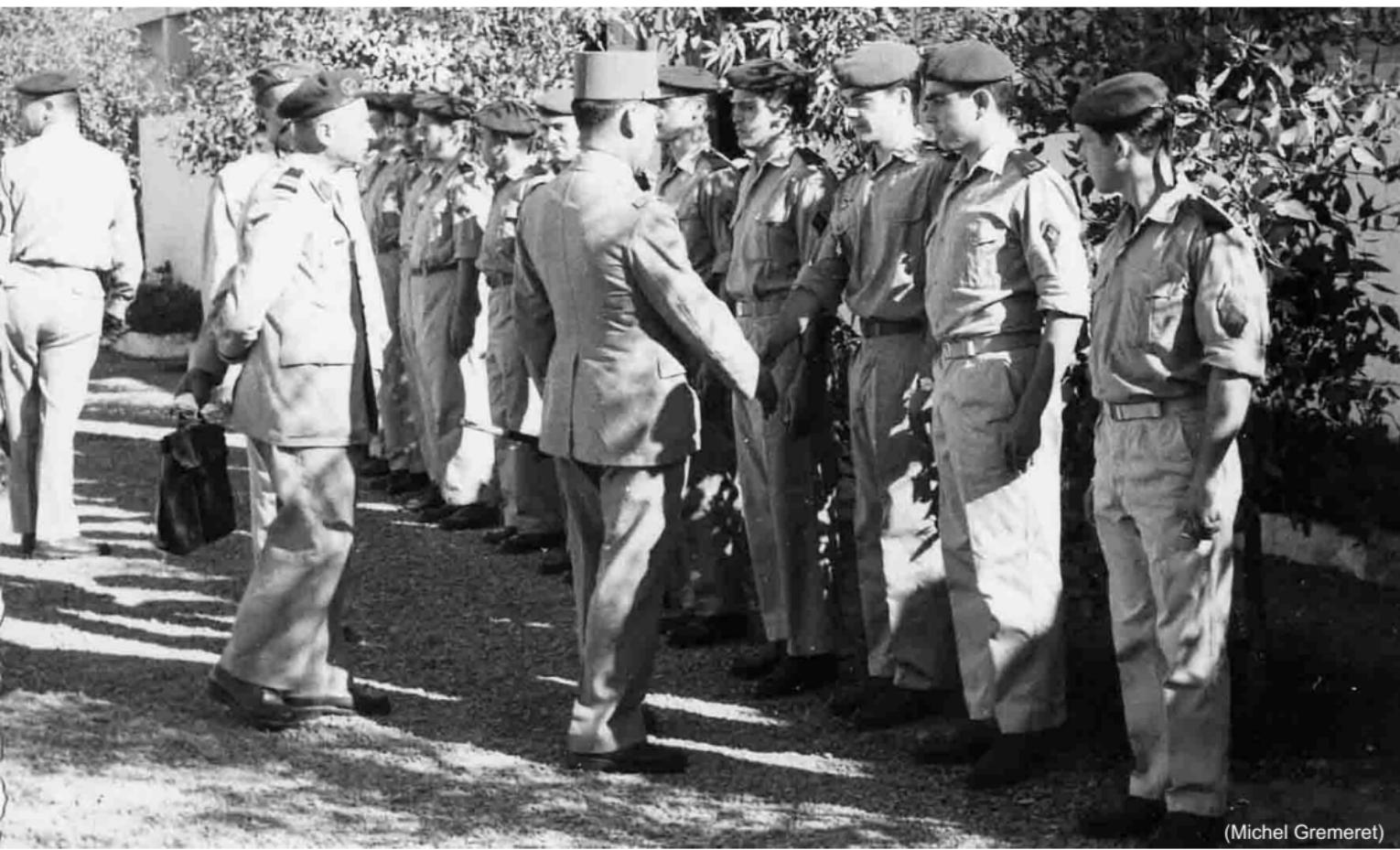
(Michel Gremeret)

PMAH 9<sup>ème</sup> DI – MdL Bernard Gaudelas en 1961



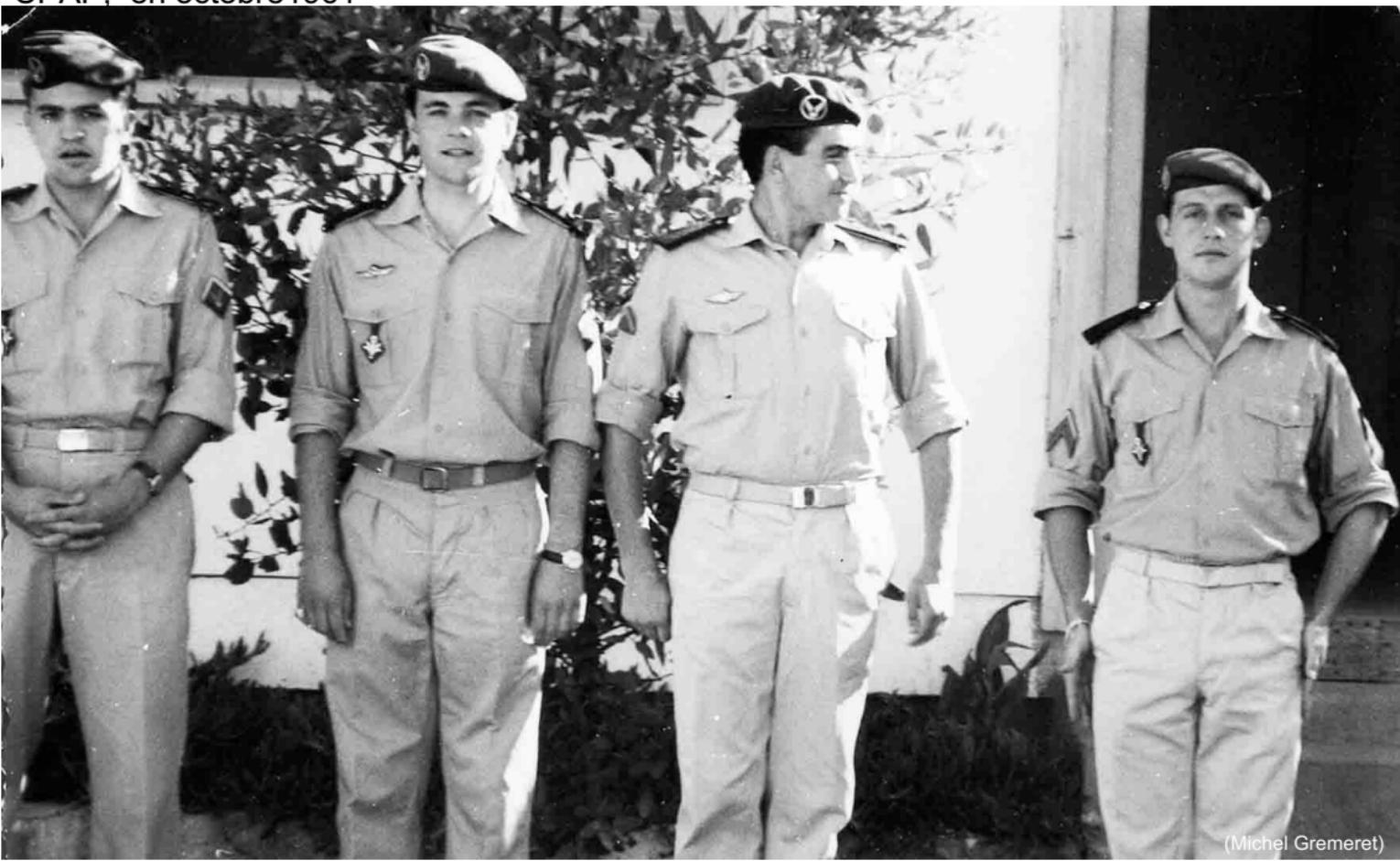
(Bernard Gaudelas)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, octobre 1961, le Gal Lalande, commandant l'ALAT, visite le Peloton et serre la main du MdL pilote Michel Gremeret



(Michel Gremeret)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, x, MdL pilotes Gremeret, Murcia et BC Jacques Nivière, pilote CPAP, en octobre 1961



(Michel Gremeret)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, 1<sup>er</sup> avril 1962 - Le Cne Vial succède au Cne de Cours Saint-Gervasy



(Bernard Gaujeras)

PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, dans le Foyer en septembre 1962



(Michel Gremeret)



PMAH 9ème DI – Orléansville,  
Jacques Nivière, Bernard  
Gaudelas, Michel Gremeret  
et x en 1961

PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, L-21 en 1958



PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, L-21 en 1958



PA 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, L-21 en 1961



(Jean-Pierre Bolinder)

PMAH 9<sup>ème</sup> DI – L-21 en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – L-21 en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – L-21 en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – L-21 en 1958



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville survolé en L-21 en 1961



(Michel Gremeret)

PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville survolé en L-21 en 1958



(François d'Arnaud)

PA 9<sup>ème</sup> DI – L-21 accidenté à Orléansville en 1959



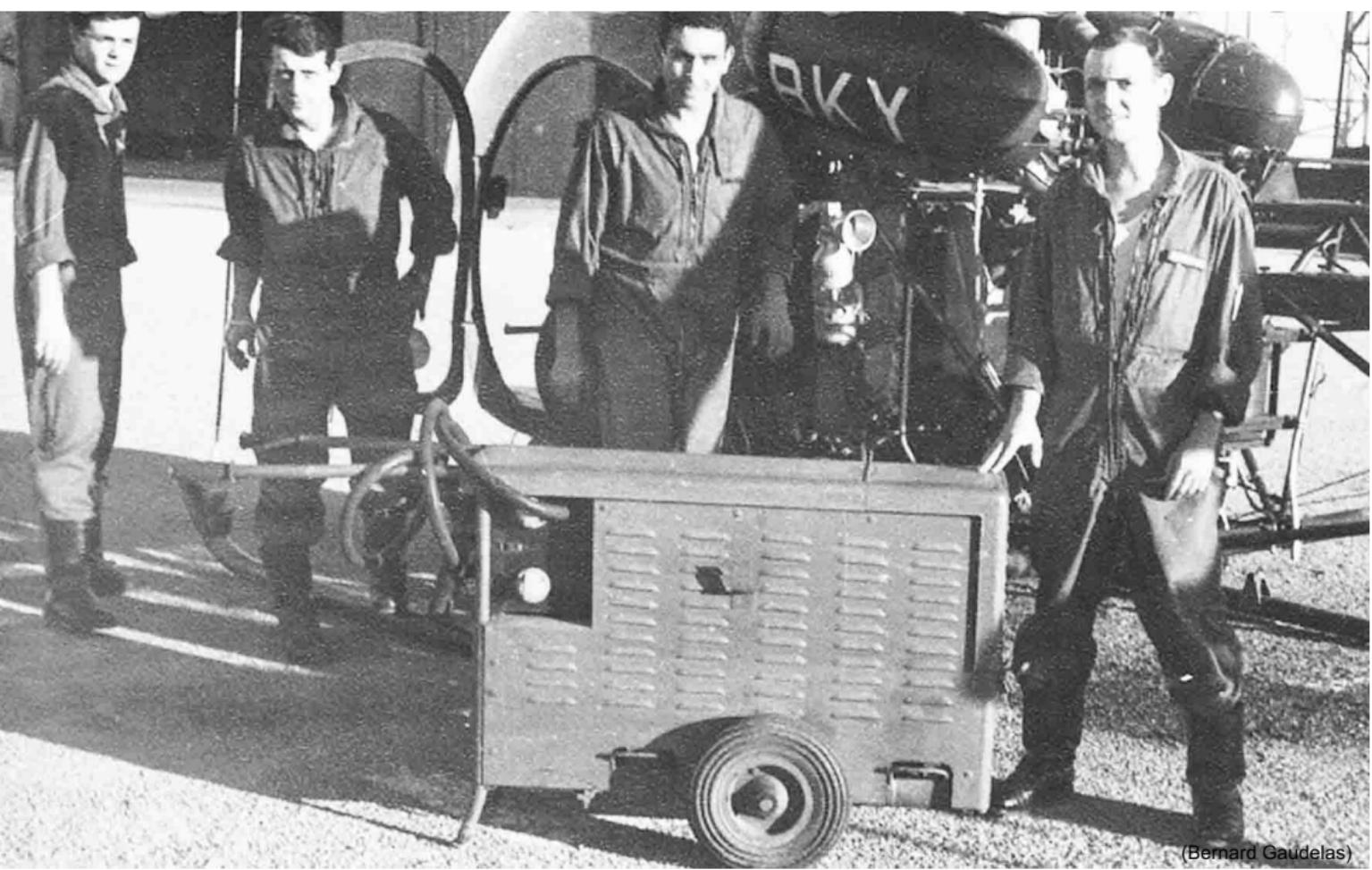
PA 9<sup>ème</sup> DI – L-21 accidenté à Orléansville en 1959



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville, MdL pilote CPAP Jacques Nivière en 1961, Bell 47



PMAH 9ème DI – MdL pilotes Michel Gremeret, Pierre Rivière (CPAP), Bruno Murcia et Bernard Gaudelas (CPAP) en 1961



(Bernard Gaudelas)

PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Bell 47 en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Bell 47 à Ténès en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Bell 47 à Ténès en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Bell 47 accidenté au bord du Chéliff en 1961



À LA MÉMOIRE  
DU SERGENT PILOTE AVIATEUR  
RENÉ VIGNAUX  
MORT POUR LA FRANCE  
A TENIET EL HAAD  
DJEBEL AMROUNA (ALGÉRIE)  
LE 18 MAI 1958

PMAH 9ème DI – Orléansville en 1958



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville en 1961



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Orléansville en 1958



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – L'intérieur d'une maison close à Orléansville en 1958



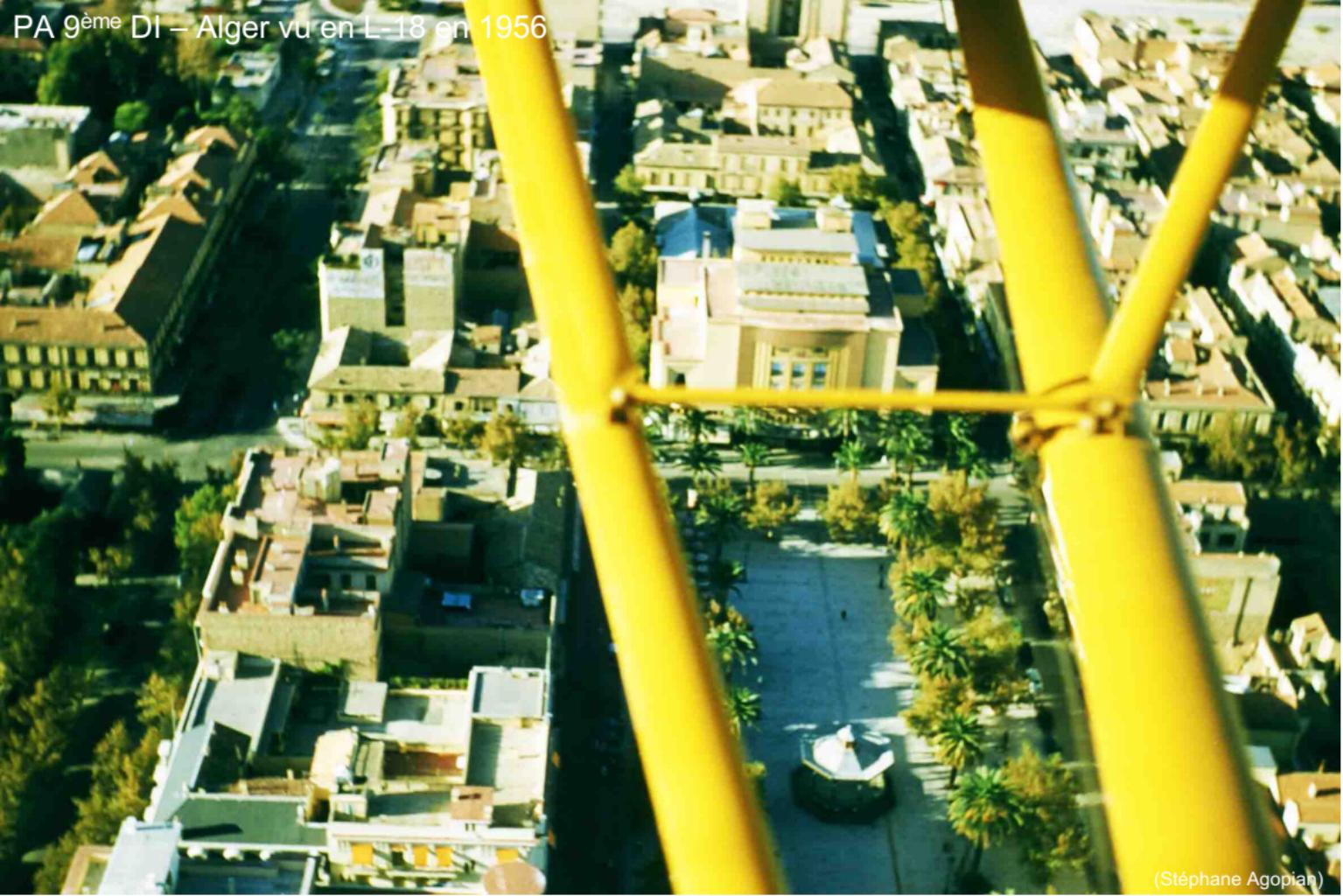
(François d'Arnaud)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Alger vu en L-18 en 1956



(Stéphane Agopian)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Alger vu en L-18 en 1956



(Stéphane Agopian)

PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Cherchell en 1958



(François d'Arnaudy)

PMAH 9<sup>ème</sup> DI – L'Ouarsenis vu vers le sud



PMAH 9<sup>ème</sup> DI – Dans l'Ouarsenis



(François d'Almaudy)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Soldats dans l'Ouarsenis en 1958



PA 9<sup>ème</sup> DI – Oranie vue en L-18 en 1956



(Stéphane Agopian)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Oran vu en L-18 en 1956



(Stéphane Agopian)

PA 9<sup>ème</sup> DI – Oran vu en L-18 en 1956





Dernière diapositive