

Pilote à Touggourt



Gustave Camilièri - Pierre Jarrige

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel et Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier et Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot et Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 978-2-9506620-3-3

Octobre 2015

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

L'Aéro-club de Touggourt (Pierre Jarrige)

Historique	1
L'aérodrome de Touggourt	10
Gustave Camiliéri	16

Pilote à Touggourt (Gustave Camiliéri)

En route pour Touggourt	18
Arrivée à Touggourt	20
Avec les pétroliers	24
Interception en vol !	28
Evacuations sanitaires	31
Bébé à bord	36
L'idée du Chef	37
Avec l'Inspecteur d'Académie	38
La construction du Jodel	41
Enfin prêt !	44
Mission secrète	47
Départ raté	50
Coopération	54
Chasse à la gazelle	57
Pilote du « <i>colonel</i> » Chaâbani	58
Préparatifs de départ	62
L'évasion du Jodel	64
Adieu l'Algérie	73



Antoine Sposito au centre, en uniforme, et Gustave Camilièri à droite



Antoine Sposito, à l'avant, et Gustave Camilièri dans le Tiger Moth encore aux couleurs de la RAF devant le Fairchild 24 toujours aux couleurs de l'armée américaine

▼ *Le Tiger Moth repeint aux couleurs de l'Aéro-club*



L'Aéro-club de Touggourt

Pierre Jarrige - D'après le livre *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)*

Historique

Bien que créé en 1937 (Journal Officiel du 4 juin), l'Aéro-club de Touggourt ne débute son activité qu'en 1947 sous l'impulsion de René Deviq qui en prend la présidence. Son frère, Marcel Deviq (qui sera député en 1954), en assure le secrétariat général. Les frères Deviq sont les propriétaires de la Compagnie saharienne automobile qui est établie, principalement, à Ouargla et Touggourt et qui possède plusieurs avions basés à Ouargla.



1948

Les vols commencent, avec le chef-pilote Philbois, dès l'arrivée du Stampe F-BDKL au début de l'année. Le 12 janvier, René Deviq passe le brevet du 1^{er} degré à Constantine, devant le général Vuillemin, commissaire de l'Aéro-club de France.

Avec la livraison du Fairchild F-OAAU, l'Aéro-club commence à participer activement au désenclavement de l'oasis. A l'activité d'école, s'ajoute une forte activité de voyages, d'évacuations sanitaires vers Alger ou Constantine et de missions pour le compte des administrations. Par les services rendus dans une oasis isolée comme Touggourt, les avions du club deviennent indispensables. Ce Fairchild, jamais accidenté, fera une longue carrière.

1949

Antoine Sposito, vieux bourlingueur du Sahara qu'il sillonne en tous sens depuis 1926, arrive comme chef-pilote pour remplacer Philbois. Né au début du siècle, fils du mécanicien du chemin de fer minuscule de Depienne à Zaghouan (Tunisie), 13 km, trois stations, une loco-tender, un wagon et un fourgon ! Breveté pilote militaire en 1924, il participe à la guerre du Rif en 1925 et a lancé le vol à voile en Tunisie en 1933 tout en étant pilote au 4^{ème} GAA à Tunis-El Aouina. Il totalise 4 700 heures de vol. Son cousin homonyme est mécanicien de l'Aéro-club de Constantine.

Après la destruction du Stampe, piloté par Antoine Sposito, dans un accident dû à l'obstruction du circuit d'essence par le sable, arrive le NC 854 F-BFIM (premier de la série), convoyé par Antoine Sposito. Cet avion permettra d'assurer l'école de début et les voyages en vue des brevets du 2^{ème} degré, dont celui obtenu par Mohamed Senoussi.

En réalité, le NC 854 rejoint son port d'attache avec deux années de retard car, initialement équipé d'un moteur Minié, la première tentative de convoyage au départ de Bourges s'était terminée dans un jardin à la suite de la rupture du moteur après 20 minutes de vol. La longue immobilisation avait été due au remplacement du moteur par un Continental et à la réparation des sérieux dégâts à la cellule consécutifs à l'atterrissage forcé. Equipé du moteur Continental, il assurera son service sans d'autres ennuis.

La même année, Antoine Sposito convoie, en 7 h 30 de vol d'Alger à Touggourt (en pratiquant un peu de vol à voile), le Caudron 109 F-ALVC. Ce vétéran, un des rares avions survivants de la guerre, avait été amené en 1938 à Relizane par André Noël.

1950

Gustave Camilièri, professeur de l'enseignement technique nommé au collège de Touggourt l'année précédente, s'occupe de la mécanique. Formé à Touggourt, il deviendra rapidement pilote professionnel, instructeur et cheville ouvrière du club. Pédagogue de grande qualité, il met au point un cours théorique et pratique de pilotage adapté aux aéro-clubs.

1951-1953

Roger Podda devient commandant d'aérodrome.

Avec trois avions disponibles, l'activité augmente sensiblement, 330 heures de vol sont effectuées en 1951 et deux brevets sont obtenus.

En décembre 1952, l'Aéro-club, qui avait accueilli l'année précédente le Tour aérien du Grand Erg Oriental organisé par l'Aéro-club d'Algérie, participe à l'organisation du rallye aérien de la Datte, en collaboration avec les aéro-clubs de Biskra et El-Oued. René Deviq participe au rallye avec le Fairchild.

426 heures de vol sont effectuées dans l'année et cinq brevets sont obtenus. 398 heures de vol sont effectuées en 1953 et huit brevets sont obtenus.

1954

Des voyages et des évacuations sanitaires sont entrepris régulièrement par Gustave Camilièri, Jean-Marie Carayol, Coppe, Haye, Roger Podda et Antoine Sposito. Les deux *Tiger Moth* F-BFHX et F-BFHZ, prêtés par le SALS, viennent renforcer l'école de pilotage.

516 heures de vol sont effectuées dans l'année, six brevets du 2^{ème} degré sont obtenus dont celui d'Odette Camilièri, avec le NC 854 sur le trajet Touggourt-Ouled Djellal-Biskra-Touggourt, voyage aventureux pour une jeune pilote au-dessus d'une région désertique. Quatorze brevets du 1^{er} degré sont obtenus, dont ceux de Mercier et Monfourny. Quarante-trois pilotes et élèves-pilotes s'entraînent régulièrement.

1955

En janvier, à la suite de la démission de René Deviq, Jean-Marie Carayol, administrateur de la commune mixte, devient président. Il met tout en oeuvre pour aider le club dont l'activité est de plus en plus utile à la vie de l'oasis.

387 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets sont obtenus.

1956

Antoine Sposito quitte l'Aéro-club pour devenir pilote du service de l'Hydraulique sur le Piper Pa 22 *Tri-Pacer* F-OAXL basé à Batna. Il est remplacé par Gustave Camilièri qui assurera désormais la rude tâche de diriger le club, d'assurer l'école de pilotage, d'effectuer les liaisons urgentes et d'entretenir les avions. Il est assisté par le trésorier Abadie et, au secrétariat, par son épouse Odette (Julie pour les membres du club).

434 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1957

L'agitation terroriste gagne le Sahara et les T-6 d'une escadrille d'EALAs s'installent sur l'aérodrome.

Le parc se compose maintenant du Fairchild, des deux *Tiger Moth*, du NC 854 et du Caudron C 109, auxquels viennent s'ajouter le *Norécrin* sanitaire F-OAUS et un Fairchild qui ne connaît qu'une brève existence à Touggourt. En effet, une semaine après son achat, Renucci (pilote du

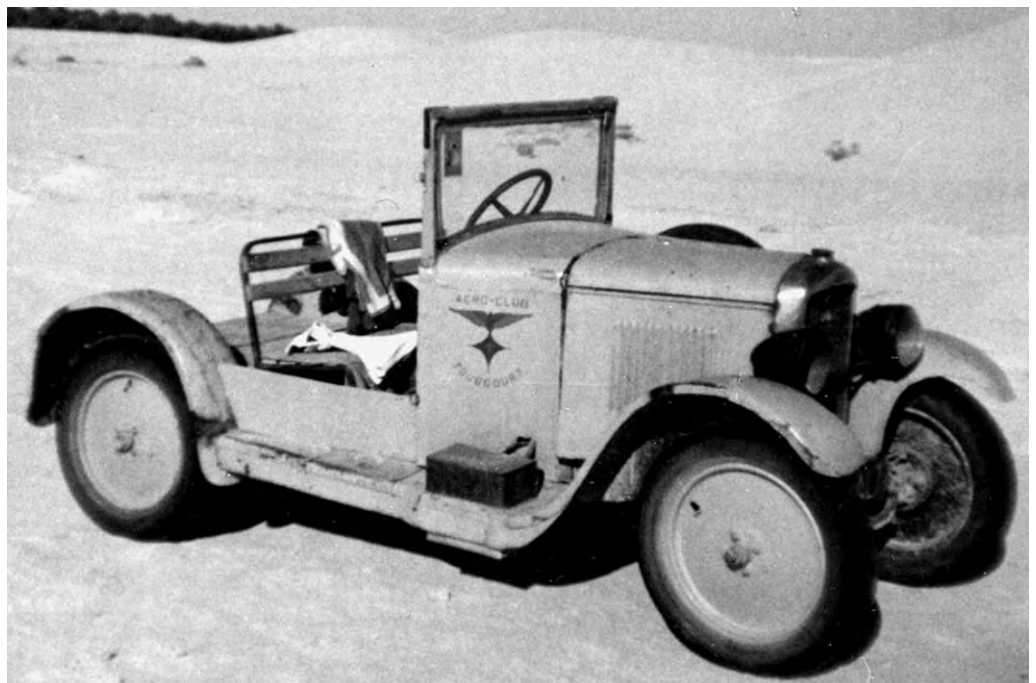


▲ Mise en route à la main du Caudron 109 dépourvu de toute installation électrique

Ci-contre : Gustave Camilièri s'active sur le moteur du Caudron, un vétérán qui ne peut être maintenu en état de vol, dans les conditions climatiques difficiles du Sahara, que grâce à des soins constants



La voiture de l'Aéro-club, une pittoresque Peugeot 5 cv reconstruite et repeinte par Gustave Camilièri



service de l'Hydraulique) est contraint par les mauvaises conditions météo de se poser en campagne près d'Aflou. Il détruit ensuite cet avion en tentant de redécoller de la route sur laquelle il s'était posé.

436 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1958-1960

Suite au départ de Jean-Marie Carayol, Guillaume Guiffant, ingénieur du Service de l'hydraulique, devient président.

En 1959, arrive le CP301 *Emeraude* F-OBSS.

En 1960, l'activité de l'aérodrome augmente avec la création, le 1^{er} novembre, du Troisième peloton d'avions de la zone Est-Saharien (3^{ème} PAZES) de l'ALAT. Les Piper L-18, Nord 3400 et *Alouette* se mêlent alors aux T-6 et aux avions de l'Aéro-club.

Grâce à l'intervention du commandant Roelland, officier SALS, le club achète pour 500 F aux Domaines le Nord 1002 *Pingouin* F-OBOY remis à neuf par l'AIA de Blida. Gustave Camilièri convoie cet avion le 16 mai en 2 h 15 de vol (à comparer avec la performance du Caudron 109 en 1949 !). L'Aéro-club de Touggourt est un des rares club à exploiter ce type d'avion d'un entretien et d'un usage délicats.

265 heures de vol sont effectuées en 1960 et deux brevets sont obtenus.

1961

En janvier, le départ de Guillaume Guiffant donne lieu à un bel hommage de Gustave Camilièri, nouveau président : *Bien que n'étant pas pilote, Guillaume Guiffant a suivi la marche du club avec toute la compétence de chef que tous ici, dans tous les domaines, lui reconnaissent. Son départ pour Paris nous prive de sa clairvoyance et de son esprit d'initiative. Il reste notre vice-président à Paris et nous savons qu'en toute occasion nous pouvons compter sur lui.*

328 heures de vol sont effectuées dans l'année et sept brevets sont obtenus.

1962

Grâce à l'activité des animateurs, dont surtout Gustave Camilièri, le club a été en progression constante malgré les conditions climatiques difficiles, l'isolement qui limite le recrutement aux seuls habitants de l'oasis et le ralentissement des vols durant les mois les plus chauds. Le club compte maintenant soixante-dix membres actifs dont vingt-deux pilotes et élèves-pilotes. Six avions sont en état de vol dont le Jodel 112 F-PKMM, construit de toutes pièces par Odette et Gustave Camilièri.

Le 20 février, l'interdiction définitive des vols est étendue au Sahara. Cette interdiction amène Gustave Camilièri à faire ce commentaire, en parlant des responsables, qui préfigure le drame de la fin de l'Algérie Française : *Que leur importe si des gens ont trimé pour avoir leur matériel, si ces même gens ont payé de leur argent leurs brevets qu'ils perdent, s'ils ont risqué leur vie à transporter des malades, à effectuer des missions pour l'armée, à transporter des chefs de service ou des ingénieurs, au moment où il y avait tellement peu de moyens en Algérie et au Sahara et où l'on comptait tellement sur les clubs... Combien d'entre nous sont partis un jour, parce qu'il fallait partir, traverser l'Atlas, aller chercher en juillet ou en août, dans un coin perdu, une femme en couche, un bébé déshydraté ou un blessé du travail. Nous ont ils simplement dit merci ? Oui, peut-être, en clouant nos avions au sol, nous obligeant à licencier nos moniteurs et nos mécaniciens, en séparant des amis, en brisant tout, en laissant un gâchis de tout ce que nous avons fait.*



▲ En 1954, Roger Podda, commandant de l'aérodrome, dans la jeep de service, devant le Fairchild repeint aux couleurs de l'Aéro-club et baptisé Bou B'chir, du nom d'un oiseau saharien

Ci-contre : Le NC 854 équipé d'un moteur Continental et, dessous, victime d'un élève-pilote





▲ *Le Tiger Moth*

Ci-contre : Yves Jacquier et son fils Claude en 1959

Dessous : Pierre Strobel en 1955





▲ *Le Norécrin sorti du hangar.*

Dessous : Gustave Camlièri remonte un couvercle de culbuteurs du Norécrin sous le regard attentif d'Odette

Ci-contre : Modèle réduit construit par Joulia en 1959





▲ *Le NC 854*



Ci-contre : Le Tiger Moth et la Jeep sont enlisés

▼ *Le Fairchild 24*





▲ *Le splendide Nord 1002*



▲ ▼ *La flotte de l'Aéro-club en 1961*



L'aérodrome de Touggourt

Le 24 mars 1910 les lieutenants de Laffargue et Reimbet se posent à Touggourt pour la première fois, en Farman, après avoir décollé de Biskra deux jours avant. Ils effectuent plusieurs vols vers les oasis voisines au cours des jours suivants. L'aérodrome de Touggourt sera souvent fréquenté au cours de la Première Guerre Mondiale. Situé sur la route est du Sahara, l'aérodrome est entretenu ensuite par le 3^{ème} Groupe d'aviation d'Afrique. Le 12 décembre 1919, les Cdt Vuillemin et Dagnaux effectuent Alger-Biskra-Touggourt-Ouargla en Bréguet 14. La desserte commerciale est entreprise, dès le 30 janvier 1923, par la Société du réseau aérien transafricain qui prolonge la ligne éphémère Alger-Biskra jusqu'à Touggourt.

Après la dernière guerre, la Compagnie générale Transsaharienne ouvre, en juillet 1946, la ligne Alger-Touggourt en Junkers 52. Le service ne devient régulier qu'à partir du 2 novembre 1952, quand Air France ouvre le premier service bi-hebdomadaire Alger-Biskra-Touggourt en DC 3, puis en DC 4 (ligne des Oasis).

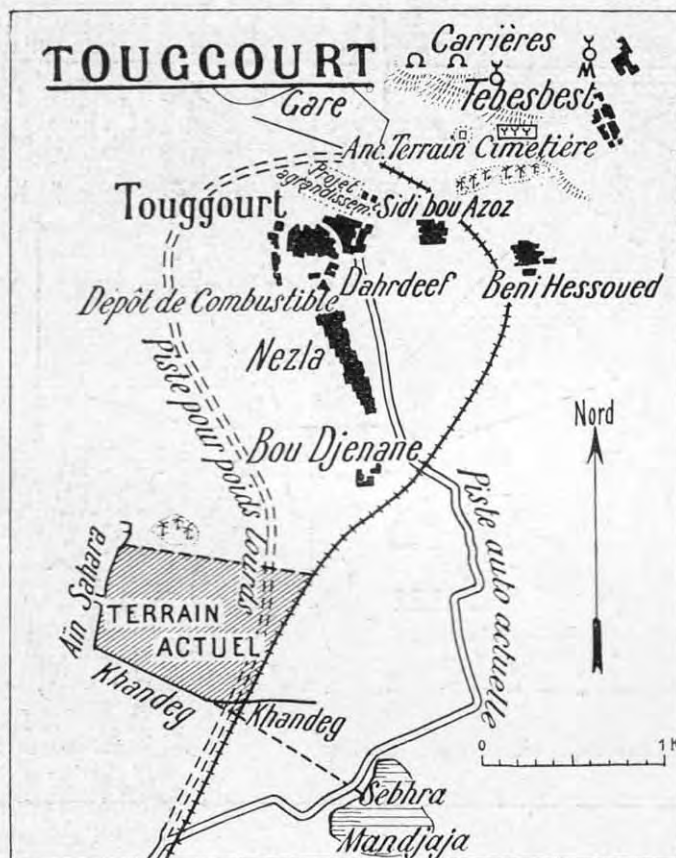
Fin 1957, l'armée de l'Air installe une base aérienne secondaire à Touggourt et un campement près de la piste permet d'utiliser immédiatement un détachement de T-6 se l'ÉALA 16/72 et un détachement de Dassault 315 *Flamand* du GOM 86.

Un détachement du GAOA 3 de l'ALAT s'installe sur l'aérodrome le 1^{er} janvier 1958, suivi par le 3^{ème} PAZES (3^{ème} Peloton d'avions de la Zone Est-Saharienne) est créé à Touggourt le 1^{er} novembre 1960 avec des L-18 et des Nord 3400.

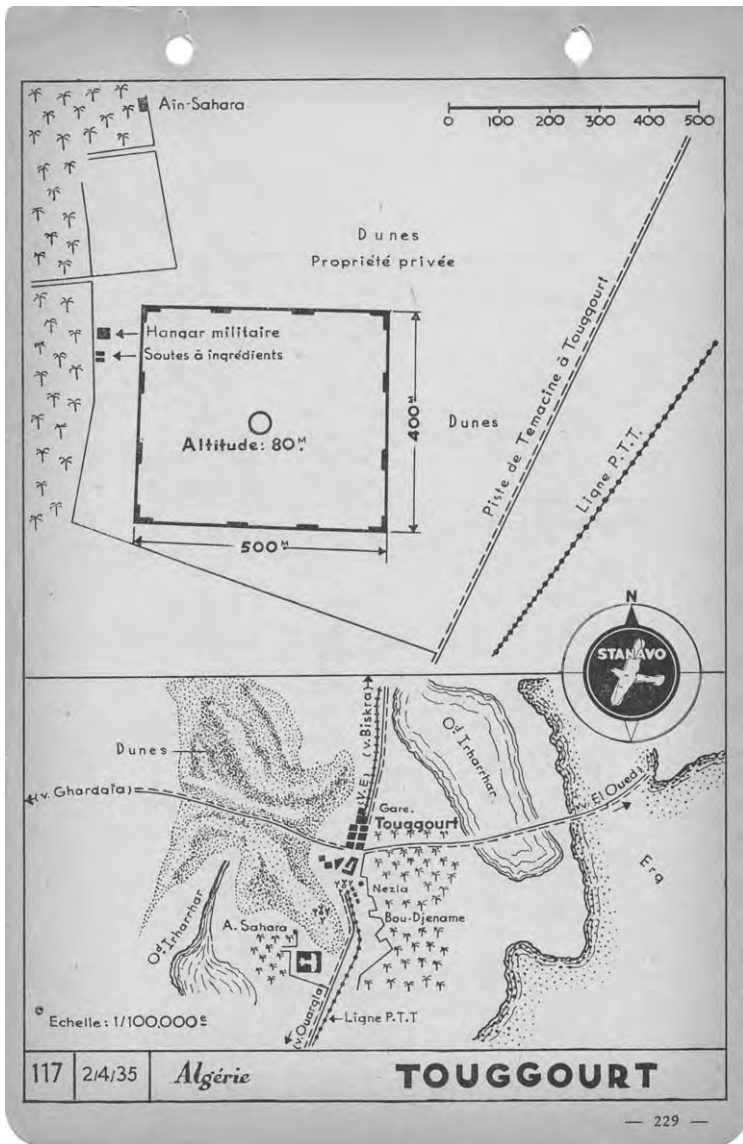
▼ *Guide aérien de l'Afrique du Nord 1921*

TOUGGOURT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. — Population: Européenne, 66 hab.; indigène, 9.767 hab.
— Gare d'accès: gare de Touggouat sur la ligne Biskra-Touggourt. — P. T. T. — Quelques hôtels confortables.



AVIATION. — Terrains d'atterrissage à 2 km. 500 au S.-S.-O. de Touggourt. — Voie d'accès: piste carrossable pour auto. — Terrain atterrissable en permanence (sable aggloméré avec sels minéraux). — Dimension de la partie atterrissable: 1.500 mètres environ N.-E.-S.-O.; abords dégagés au Nord, au Sud et à l'Ouest, voie ferrée à l'Est. — Renseignements météorologiques: Vents O. et N.-O. dominant dans la région permettant l'atterrissage dans la plus grande longueur du terrain.



TOUGGOURT (Algérie)

(TERRITOIRE MILITAIRE DE TOUGGOURT)

TERRAIN DE SECOURS

SITUATION.

2 Km 500 SW de TOUGGOURT. Alt. 80 m ; Lat. 33°8' N ; Long. 6°03' E ; Décl. 7°14' W au 1/1/35.

REPÈRES.

Région de dunes et de palmeraies. N, voie ferrée vers BISKRA, lit de l'Oued IRHARRHAR, dunes ; NE, TOUGGOURT ; E, GRAND ERG ORIENTAL, piste vers EL-OUED et TOZEUR, palmeraie ; S, piste vers OUARGLA, dunes, palmeraie ; W, piste vers GHARDAIA, lit de l'Oued IRHARRHAR, dunes, palmeraie.

DESCRIPTION.

400 m. × 500 m. Sol souple ; utilisable en toute saison.

Marques d'angle ; aucune indication des vents.

OBSTACLES.

N, dunes ; W, ligne téléphonique, palmeraie.

SERVICES.

1 hangar.

Station-Service STANAVO.

DIVERS.

A TOUGGOURT : Météo ; Télégr. et Téléph. ; médecin ; gare vers BISKRA ; service autobus ; hôtels.

STANAVO — 230 —

▲ Guide aérien STANAVO 1935 ▼ Touggourt en 1934



TOUGGOURT

(Territoire de Touggourt)
Alt. 67 m.
Siège du Commandement du
Territoire de Touggourt et Chef-
Lieu d'Annexe

Autorités : M. le Capitaine, Chef d'Annexe ; Commissaire de Police.

Médecin militaire et Infirmerie indigène.

Poste, Télégraphe et Téléphone - T.S.F.

Syndicat d'Initiative.

Chemin de fer :

Terminus de la voie ferrée du sud constantinois.

SHELL :

M. DUCASTIN, représentant. — Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.

Hôtels :

Transatlantique, de l'Oasis, de l'Oued Rhir.

Garages et Ateliers de réparations :

Ducastin, S.T.A., Télclés.

Site :

Touggourt est la ville la plus importante de la région de l'oued Rhir ; très vaste palmeraie et nombreux villages environnants. La ville indigène est curieuse (pittoresques rues couvertes notamment).

Objets locaux :

A l'ouvroir indigène : tapis, tentures, coussins, tissus brodés, etc...

Coutumes locales :

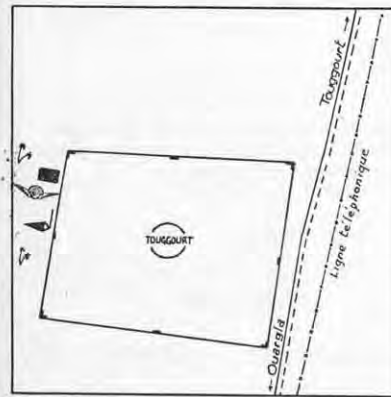
Danses des Ouled-Naïl.

Excursions :

- la visite de la ville indigène est intéressante : voir la mosquée et les tombeaux des rois.
- l'ascension du poste optique, au coucher du soleil, permet d'admirer un très beau panorama.
- à méhari ou en automobile aux dunes du Grand Erg (7 Kms.).
- en automobile, au village de Témacine (recommandé) et à la zaouïa fortifiée de Tamellaht.

Chasse :

Canards, poules d'eau et macreuses, au lac Merdjaja.



Installations :

1 hangar.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.

Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo :

Poste de météo militaire à Touggourt.

TERRAIN DE SECOURS

Position :

2 Kms. S. de Touggourt.
Lat. 33°8' N. — Long. 3°47' E.

Repères :

Terrain entouré de palme-
raies. E. piste de Toug-
gourt à Ouargla.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

700 m. x 700 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs.

Indication de vent :

1 T. orientable et 1 man-
che à air, au S. du hangar.

Nature du sol :

Sablonneux ; lourd après
pluie.

Obstacles :

W. 50 m. palmeraie.
N. 150 m. petites dunes.

▲ Guide Michelin du tourisme automobile et aérien 1935 ▼ Guide Michelin du tourisme automobile et aérien 1948

TOUGGOURT

(ALGÉRIE)
Siège du Commandement du
Territoire de Touggourt et Chef-
Lieu d'Annexe
Alt. 67 m.

Autorités : MM. le Colonel commandant le Territoire de Touggourt, l'Adminis-
trateur, Chef d'Annexe.

Médecin militaire et Infirmerie médico-sociale.

Postes, Télégraphe et Téléphone - T.S.F.

Chemin de fer : Terminus de la voie ferrée du Sud constantinois.

Syndicat d'Initiative.

Hôtels :

Transatlantique, du Hoggar, de l'Oued Rhir.

Garages et ateliers de réparations :

Ducastin, Télclés. Ateliers importants de la Compagnie Saharienne Auto-
mobile (Deviq).

Site :

Touggourt est la ville la plus importante de la région de l'oued Rhir.
La ville européenne, bien tracée, est assez grande, et la ville indigène
est très pittoresque (curieuses rues couvertes notamment).
Touggourt est entourée de vastes palmeraies et de jardins bien cultivés au
milieu desquels s'élèvent de nombreux ksour.
C'est de Touggourt que partit, en décembre 1922, l'expédition Citroën
Haardt-Audoïn-Dubreuil qui traversa en automobile le Sahara pour la
première fois ; un monument commémorant ce voyage a été élevé sur la
grand-place de la ville.

Objets locaux :

Coussins en cuir, tapis, etc.

Coutumes locales :

Danses des Ouled-Naïl, à Nezla.

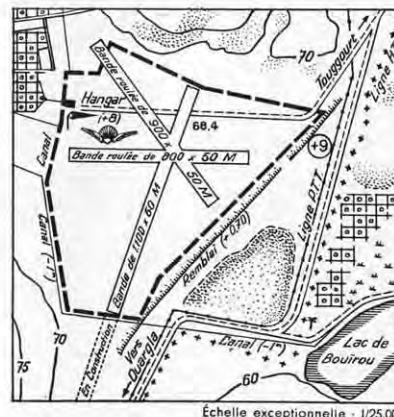
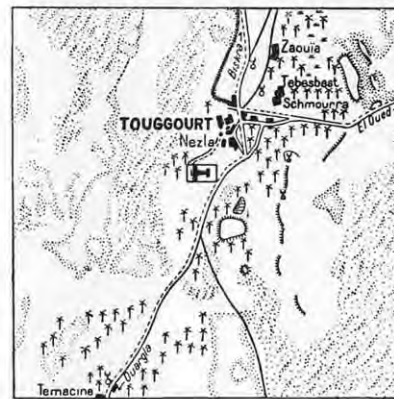
Excursions :

- la visite de la ville indigène est intéressante : voir la mosquée et les tombeaux des rois ;
- l'ascension du poste optique, au coucher du soleil, permet d'admirer un très beau panorama ;
- à méhari ou en automobile, aux dunes du Grand Erg (7 kms) ;
- en automobile, au village de Témacine (recommandé) et à la zaouïa fortifiée de Tamellaht.

Chasse :

Canards, poules d'eau et macreuses, au lac Merdjaja.

Services aériens : Touggourt est relié une fois par semaine à Biskra et à Alger
par les avions de la C.G.T.S.



Installations : 1 hangar.

SHELL : En attendant la mise en place d'un stock Shell à Touggourt, le Ser-
vice des Essences des Armées veut bien délivrer l'essence et l'huile
nécessaires à nos clients : Essence aviation 100 oct. ; huile 1.120 qui
correspond à l'AeroShell 120. S'entendre préalablement avec Shell-
Alger.

Météo : Poste de météo, tél. 0.47, à Touggourt.

AERODROME

Position :

2 kms 500 S.W. de Toug-
gourt.
Lat. 33°8' N.
Long 6°03' E.
Déclinaison magnétique :
5°42' (1947).

Repères :

Terrain entouré de palme-
raies.
A l'E., piste de Toug-
gourt à Ouargla, et ligne
téléphonique.
N. à 2 kms 500, ville de
Touggourt et voie ferrée
de Touggourt à Biskra.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :
500 m. x 450 m.
3 bandes roulées : 1.100,
900, 800.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs
avec inscription réglemen-
taire TOUGGOURT.

Indicateurs de vent :

1 T. orientable et 1 man-
che à air, au S. du hangar.

Nature du sol :

Très bon ; croûte formée
par le sable et l'eau magné-
sienne, très adoucissante
pour l'atterrissage ; utilis-
able en toutes saisons.

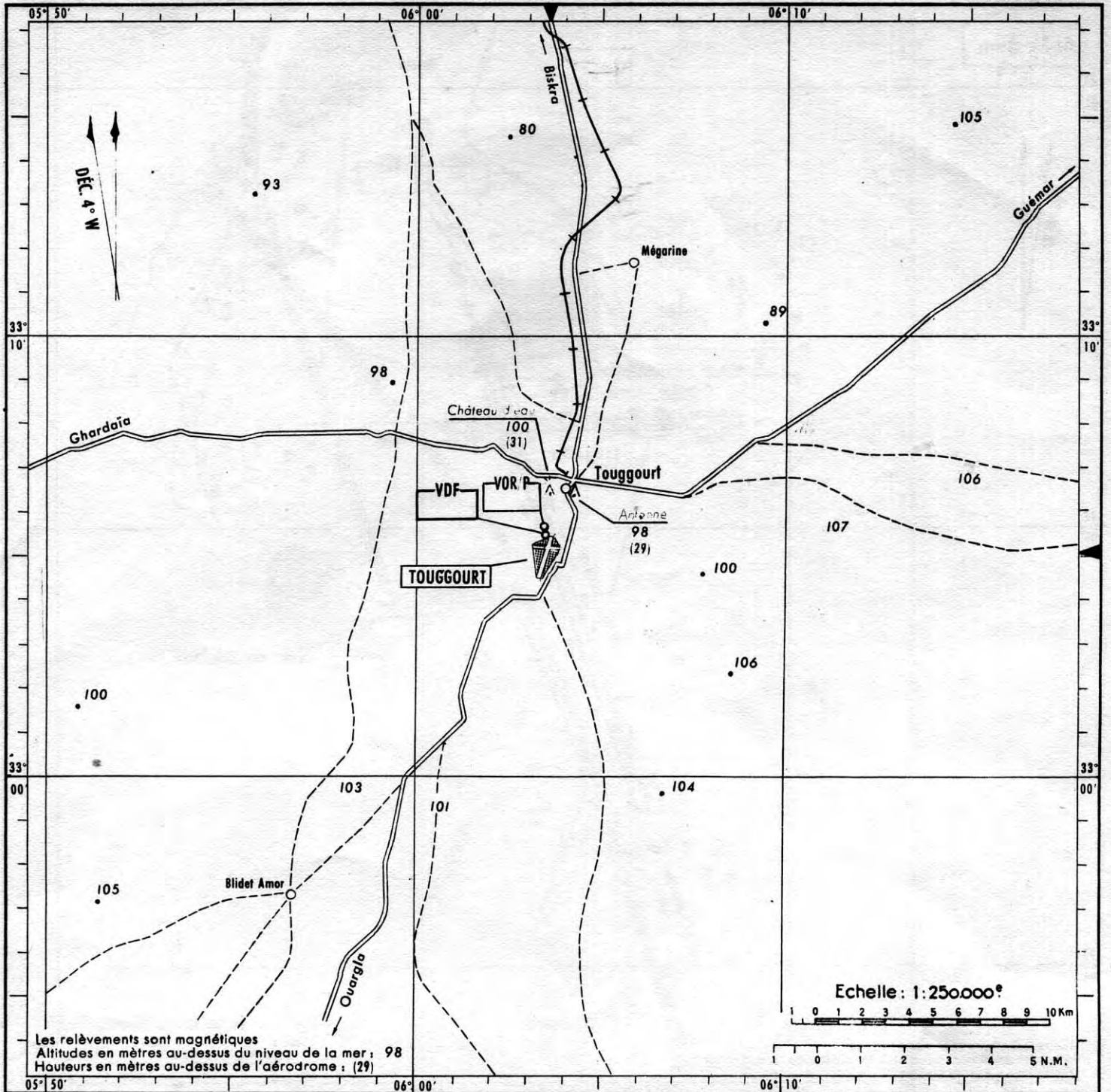
Obstacles :

W. 100 m. palmeraie.
N. 150 m. petites dunes.



▲ ▼ *L'aérodrome de Touggourt en 1960 avec les Nord 3400 du PAZES et, au fond, un Constellation d'Air France et le hangar de l'aéro-club*





CONTROLE LOCAL

APP: Néant

TWR: VHF

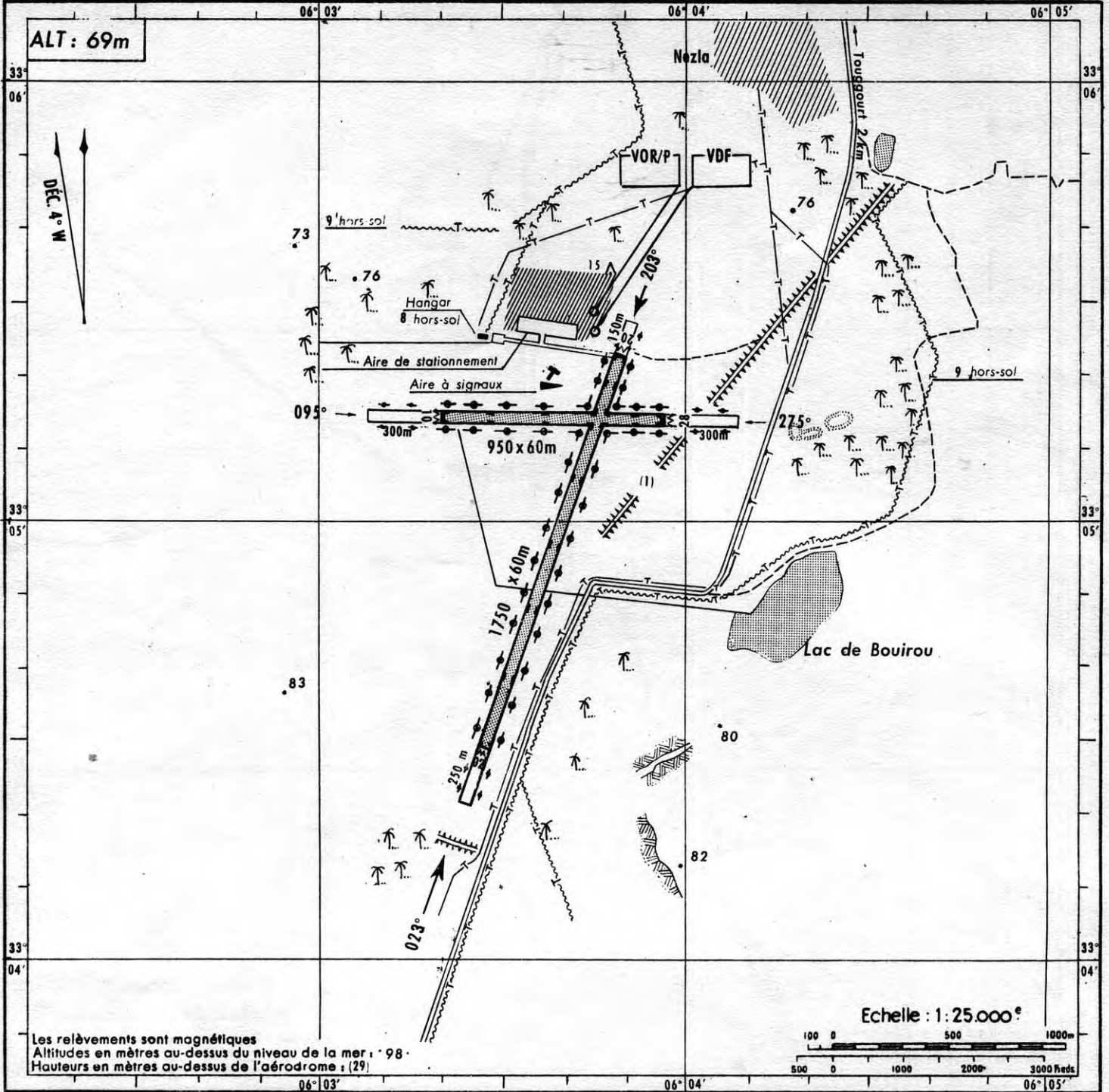
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES Néant

TOUGGOURT

LAT : 33° 05' N

LONG : 06° 04' E

CARTE D'ATERRISSAGE A VUE O.A.C.I.



Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer : 98
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (29)



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :
INUTILISABLE hors bandes.

Tél. de l'Aérodrome : 039 à TOUGGOURT

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (B.I.A.) de l'aérodrome.
Tél. : de l'aérodrome

NOTES

Gustave Camilièri

Gustave Camilièri est né le 1^{er} janvier 1928 à El-Biar. Après des études techniques, il a son premier contact avec l'aviation en effectuant son service militaire dans l'armée de l'Air. Il est ensuite nommé professeur au lycée technique de l'oasis de Touggourt et découvre à la fois le Sahara et l'Aéro-club.

Il se dépense alors sans compter pour l'Aéro-club où il est, successivement ou simultanément, élève-pilote, pilote privé, pilote professionnel, instructeur, chef-pilote, mécanicien et président. Les événements dramatiques qui débutent en 1954 rendent indispensables l'utilisation des avions du club et Gustave Camilièri, véritable cheville ouvrière, se dévoue alors sans compter pour assurer les liaisons, les évacuations sanitaires et les transports urgents. Il entretient avec succès les cinq avions afin d'être toujours prêt à assurer un vol. En même temps, il assume l'école de pilotage en formant plusieurs dizaines de pilotes dont son épouse, Odette, qui le seconde avec la même ardeur dans toutes les tâches indispensables à la vie d'une association. Odette, devenue elle-même pilote professionnelle, l'assistera dans la construction d'un Jodel 112 qu'il amènera en vol en France en décembre 1962, au prix d'un voyage rendu téméraire par les conditions météorologiques et les interdictions administratives.

Contraint au rapatriement, Gustave Camilièri se retrouve enseignant à Montendre (Charente-Maritime) où il se dévoue pour l'Aéro-club avant d'avoir l'opportunité d'entrer au Centre de vol à voile de La Montagne Noire, à Revel, comme instructeur technique détaché auprès du Service de la formation aéronautique (SFA) par l'Education nationale.

Sa connaissance approfondie de l'aviation, sa pratique assidue de l'instruction en vol et sa solide formation d'enseignant, avaient amené Gustave Camilièri à peaufiner la *Méthode selon Saint-Yan* dans un ensemble présenté d'une façon captivante durant les cours, les briefings et les séances en vol.

Il trouve alors à La Montagne Noire les conditions de travail adaptées à ses capacités pédagogiques. Avec les moyens importants mis à sa disposition, il met au point l'ensemble des cours théoriques adaptés à la formation des instructeurs de pilotage en vol à voile du 1^{er} et du 2^{ème} cycle. Il a en charge, grâce à l'imprimerie qu'il apprend à maîtriser parfaitement, les cours par correspondance, les QCM et les documents distribués aux élèves-instructeurs.

Ses cours magistraux sont suivis assidûment et personne ne somnole au fond de la classe. Il passionne son auditoire, captive l'attention de tous et maintient la tension par des diversions qui mêlent l'humour aux expériences vécues par lui-même ou par d'autres et traduisent sa passion communicative pour l'aéronautique. Il transmet le savoir avec une facilité qui paraît déconcertante aux futurs pédagogues qu'il a en charge et les résultats obtenus sont à la hauteur de la qualité de son enseignement. Il devient une référence incontournable de l'enseignement théorique du pilotage et du vol à voile.

Parallèlement à son activité professionnelle, Gustave Camilièri, incorrigible animateur, prend en main les destinées de l'Aéro-club de Revel qui somnolait dans la plaine. Chef-pilote puis président, il l'amène à un très bon niveau avec trois avions dont un Stampe pour la voltige, tout en assurant la maintenance.

En 1980, lorsque le Centre National de La Montagne Noire doit fermer ses portes, Gustave Camilièri prend l'initiative, grâce à sa notoriété et à ses connaissances acquises dans le milieu, et avec l'appui de l'Education Nationale, de créer sur le site l'Association d'Animation Spor-

tive Aéronautique Culturelle et Touristique de la Montagne Noire (AASACT). Il devient chef de Centre, avec pour mission : *La création et le fonctionnement des activités aéronautiques au bénéfice des lycéens et étudiants*. Sous son autorité, l'AASACT réalise environ 2 000 heures de vol par an en assurant des stages de formation et de perfectionnement au pilotage. En outre, elle forme avec succès plusieurs dizaines de mécaniciens aéronautiques.

En 1993, l'âge de la retraite arrivant, Gustave Camilièri se retire dans la région de Villeneuve-sur-Lot où, bien sûr, il assure dans l'Aéro-club, toujours avec succès, l'enseignement du pilotage en restant actif jusqu'à ce que la maladie le terrasse le 18 janvier 2006 à Villeneuve-sur-Lot. Il a eu la douleur de perdre son fils Guy, pilote, dans un accident d'avion à Nancy le 6 novembre 1977. Par chance, Gustave Camlièri a laissé ses souvenirs dans une *Lettre à mes petits-enfants* dont des passages sont reproduits dans le chapitre suivant.



Pilote à Touggourt (Gustave Camilièri)

Après des études secondaires, puis techniques aéronautiques terminées dans un arsenal militaire, je partais vers mon premier poste. J'allais avoir 22 ans.

L'affectation par le Rectorat d'Alger m'était parvenue avec une dispense d'âge de trois ans : *Est nommé en qualité de professeur technique adjoint, au collège d'enseignement technique de Touggourt, à compter du 1^{er} octobre 1949.*

Touggourt, le bled saharien. Là où je n'étais jamais allé, où la vie devait s'égrener au pas des dromadaires et où ce qui n'est pas fait aujourd'hui le sera peut-être demain, dans cet océan de sable où le temps ne se mesure pas comme ailleurs simplement parce que, là-bas, le temps ce n'est rien. Là où était le contraire de moi-même, le bouillant et cartésien jeune homme.

J'avais grandi au milieu des Arabes. Ma connaissance de leur us et coutumes, de leur langue et des rites de la religion musulmane m'apportait alors, dans l'instant, un certain réconfort qui calmait un peu mon inquiétude quant à mes possibilités d'intégration dans ce milieu saharien.

En route pour Touggourt

Le bruit du train s'amplifia. Nous roulions sur un pont d'acier qui franchissait la Soummam, un oued sauvage, impressionnant lorsqu'il est en crue et qui termine sa course en méditerranée au pied de la ville de Bougie.

Je ne sais pourquoi, alors, mes pensées allèrent vers Bugeaud, le Maréchal de France colonisateur de ce pays. En 1839, le Duc d'Aumale avait traversé la Soummam avec ses troupes, puis avait franchi les Portes de Fer.

Et ce n'est que six années plus tard, en 1845, que par cette voie, l'Armée française arriva aux portes de la ville de Sétif qui fut prise alors.

J'imaginai la scène dont le décor n'avait pu se modifier en un siècle. Car ce lieu qui avait conservé son paysage sauvage restait inhabité. En retirant par la pensée la route et la voie de ferrée, il n'aurait manqué que les soldats avec leur tuniques colorées et les pièces d'artillerie tractées par les chevaux.

Mon trisaïeul paternel était déjà sur cette terre d'Algérie. Il était arrivé de l'île de Malte en 1834 et avait obtenu une concession de maraîcher, tout près de Staouéli, à quelques kilomètres de Sidi-Ferruch où avaient débarqué les troupes françaises en 1830.

Par la constitution de novembre 1849, Napoléon III parvenu à la présidence de la République, donna la nationalité française à tous les immigrants d'origine étrangère installés dans ce pays. Voilà comment mon aïeul devint français. Par la suite, ses descendants le demeurèrent évidemment. Nous appartenions donc, de père en fils et filles, à cette *ethnie* particulière de race blanche dénommée les *Pieds-Noirs*.

Après quelques minutes d'arrêt, le train des Chemins de fer Algériens repartait de la gare d'Aomar. Aomar, un bled perdu à l'entrée du massif kabyle sur la ligne Alger-Constantine. Aomar, un marché Arabe, avec ses mechtas badigeonnées à la chaux et aux toits couverts de *diss*, une espèce d'herbe dure et coupante qui pousse sur les pentes du djebel.

Aomar, avec son quai inhospitalier et sa fontaine dont le robinet de cuivre brillait de tous les reflets, tant il avait été poli par les mains des voyageurs pour remplir bidons et bouteilles en prévision du voyage.

Le soleil de ce 13 septembre 1949 était insupportable. La chaleur aplatissait tout. Il était midi et les cigales, agrippées aux branches des eucalyptus, parvenaient par leur chant à faire oublier le bruit de la machine. Plus bas, comme si la nature avait voulu aménager les reliefs d'un décor, s'étalaient des chardons secs couverts d'escargots blancs, quelques touffes de lauriers roses sauvages et le ruban de la seule route nationale d'Alger à Constantine.

Eparpillés sur les rares coins d'ombre, quelques bourricots, bâtés, sales, efflanqués et galeux, attendaient résignés le retour de leurs maîtres.



Arrivée à Touggourt

Mon arrivée à Touggourt, la nuit suivante, fût des plus anonymes. Je ne connaissais personne et je n'étais pas attendu. J'étais couvert de sable à ma descente du petit train Biskra-Touggourt, il y en avait partout et il régnait là, à minuit, une chaleur étouffante. Ma cantine, enregistrée en bagages, ne pourrait être retirée que le lendemain.

Un jeune Arabe, Hamza, qui devint ensuite un de mes élèves, se présenta à moi et se proposa pour me conduire à l'hôtel de l'Oasis dont il me vanta l'accueil, le confort et la modicité relative de ses tarifs.

– *C'est très bien pour un jeune maître comme toi. Me dit-il.*

Il chargea ma valise sur sa tête et, tout en parlant, nous marchions dans des rues couvertes de sable et bordées de petits palmiers et de tamaris. Je ne voyais aucune auto, ni en circulation, ni en stationnement.

Hamza était très bavard :

– *Vous venez de la France, Taleb ?*

– *Non, de Blida, près d'Alger.*

– *Vous avez votre famille aussi, là-bas ?*

– *Oui.*

– *Alors vous connaissez bien les Arabes ?*

– *Oui. Bien sûr.*

– *Mais pas les Arabes du Sahara ?*

– *Non.*

Il me donnait, alors, le nom du directeur du collège et celui des autres enseignants déjà en poste dans l'Oasis.

– *Quand vont-ils revenir ?*

– *Bientôt. Ils viennent le dernier jour.*

– *Ah !*

– *Toi tu es venu bekri. Tu comprends bekri ?*

– *Oui, tu veux dire que je suis venu trop tôt.*

– *Oui. Ici il fait très chaud et il n'y a personne. Tu vas t'ennuyer. Les autres ils restent en France jusqu'au dernier jour des vacances.*

– *Je vois.*

– *Demain je te montrerai le tombeau des Rois.*

– *Quels Rois ?*

– *Les Rois d'ici. C'était des Arabes. Il y a très longtemps.*

– *Bon.*

Les rues n'étaient pas éclairées et je ne voyais filtrer aucune lumière nulle part.

– *Pourquoi n'y a-t-il pas de lumière ? Demandais-je.*

– *C'est l'usine qui coupe. Me répondit Hamza.*

– *Quelle usine ?*



Touggouzi



– *L'usine qui fait le courant avec le moteur diesel.*

– *Il n'y a donc pas d'électricité ici la nuit ?*

– *Non.*

– *Ah, bon !*

Ici, tout était différent de ce que je connaissais de l'Algérie du nord. Le style des maisons crépies en torchis de plâtre, avec leurs terrasses supportant parfois des coupoles et des petits minarets. Les rues couvertes de sable ocre dont les trottoirs n'étaient pas à ciel ouvert et permettaient ainsi de circuler à l'ombre. Et puis, des palmiers partout et rien d'autre. J'avais très soif, atteint de déshydratation. Je ne buvais pas de bière et, à l'hôtel, on me proposa de l'eau additionnée de sirop de menthe verte. Curieux breuvage qui avait un goût amer malgré le sucre du sirop. En une heure, j'en ai bu près de deux litres et, après une très courte fin de nuit où les mouches et les moustiques s'en donnèrent à cœur joie sur ma peau, assommé par les 30° du lever du soleil, j'étais malade.

Dans la matinée, Hamza était revenu pour me conduire au tombeau des Rois. Je n'avais aucune envie de me lever. Alors, je lui ai expliqué comment j'étais torturé par la chaleur, les coliques, les mouches et les moustiques. Il me dit :

– *Toi, tu as bu l'eau magnésienne. Nous les Arabes, nous buvons cette eau depuis toujours. Toi, il ne faut pas.*

– *Il faut bien que je boive.*

– *Tu bois le thé froid et l'eau d'Evian. Viens, il y a une pharmacie ici. C'est pas loin.*

Ah ! Il y avait une pharmacie. Quand même ! Le pharmacien Rachid me donna du Lactéol et de l'eau minérale, en bon connaisseur des symptômes que je présentais. Il m'expliqua que l'eau potable dans l'oasis est chargée à sept grammes de magnésie par litre et qu'il ne faut pas en boire sans y être accoutumé. C'est une vraie purge.

Je n'ai pas oublié, non plus, le prix du carton d'eau minérale du pharmacien Rachid, cette eau dont un litre en France coûte aussi cher qu'un litre de gas-oil qui, lui, vient du golfe Persique. Alors, imaginez le prix de cette eau dans la pharmacie d'une oasis saharienne.

Il m'avait été assuré, au Rectorat d'Alger, qu'un logement de fonction serait mis à ma disposition dès mon arrivée, par les services de l'administrateur de la commune de l'oasis, ce dernier ayant ici les pouvoirs de maire.

Grande déconvenue. Rien n'avait été prévu. Le logement de mon prédécesseur avait été attribué à un autre fonctionnaire. On finit par me promettre que tout serait fait pour régler le problème au plus tôt, dès que le fonctionnaire responsable serait rentré de congé.

Mes ressources financières s'amenuisant au rythme des notes journalières que ne manquait pas de me présenter le gérant de l'hôtel de l'Oasis je dus quitter, sans regret du reste, cet établissement. Ce brave Hamza, dans toute la gentillesse qu'il me témoignait, avait omis de faire état, s'agissant de cet hôtel, de sa crasse, de ses odeurs et de ses cafards.

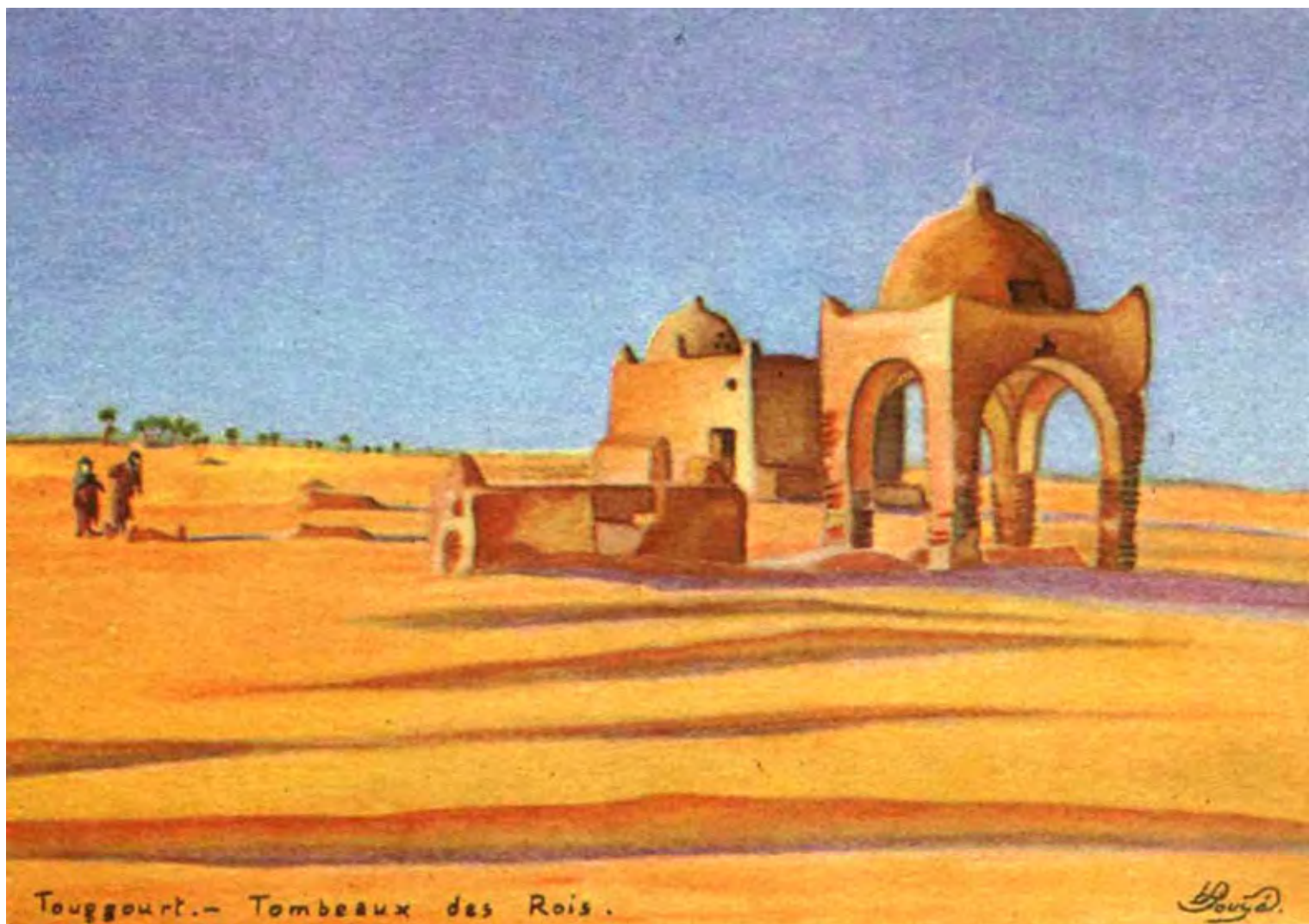
Je finis par aller loger dans le réfectoire de la cantine scolaire, sur un lit de camp prêté par le directeur du collège, ce dernier ayant eu la bonne idée d'arriver. Puis la cantine reprenant son fonctionnement normal avec l'ouverture des classes, je dormais la nuit dans le local de l'infirmier. Bien entendu, dans la journée, je ne disposais d'aucun coin personnel.

Le logement de fonction me fut attribué début novembre. Restait à l'aménager. Il n'était pas question de choix de style. On prenait, ici, ce que l'on trouvait. Entre les achats de bric et de broc chez les commerçants mozabites du coin et les récupérations dans le matériel réformé de l'école et de la commune mixte, il m'avait été possible d'avoir le minimum. Le luxe, c'est lorsqu'on pouvait se payer quelques tentures tissées et vendues par les Nomades. Elles permettaient de masquer l'aspect lépreux des murs vingt fois restaurés, couches sur couches, à la chaux, de ces maisons sahariennes typiques qui se ressemblaient toutes.

S'agissant d'achats, j'attendais mon premier traitement d'enseignant fin octobre. Rien ne me fut adressé à cette date, ni le mois suivant du reste. Ce n'est que fin décembre que le virement postal arriva. L'administration de l'époque n'était pas à même d'imaginer qu'un jeune fonctionnaire, muté en premier poste loin de chez lui, attend impatiemment son salaire. Par fierté stupide, je n'avais rien dit à mes parents. Seulement pour ne pas les inquiéter, mais aussi, un peu peut-être, pour simuler au départ de ma vie professionnelle une réussite acquise sans aide. En fait, ce fut le prêt d'un collègue qui me tira d'embarras jusqu'à l'arrivée du virement administratif.

Quand au fonctionnaire du Rectorat d'Alger qui avait écrit sur ma nomination : *Le fonctionnaire rejoindra son poste quinze jours avant la date de la rentrée scolaire pour prise de fonctions*, j'avais plaisir à l'imaginer à ma merci, attaché à un palmier, lui enduisant le corps de miel pour attirer sur lui des milliers de mouches et en l'abreuvant d'eau magnésienne par une température de 40° à l'ombre de préférence. Enfin, deux mois après mon arrivée, je me sentais déjà un *vieux saharien* et je percevais mieux la philosophie du chamelier qui dit : – *Ne cherche pas à vaincre le désert, car alors c'est lui qui t'ensevelira*. Et, qui ajoute : – *Emchi be lakal. Ou kou lioum Allah yatech el rahja.* (*Va-t-en lentement. Et chaque jour Dieu te donnera quelque chose*).

J'avais compris. Mais, de là à m'adapter, il y avait vingt-deux années de vie totalement différente entre le chamelier et moi. Et, je peux bien avouer que ma transplantation saharienne fut terriblement éprouvante et mon moral parfois au plus bas. Mais, un peu plus tard, lorsque je serai bien installé dans cette vie, avec mon travail et les avions, tout deviendra très intéressant et même passionnant.



Avec les pétroliers

En 1956, l'insécurité régnait à peu près partout. Les militaires français tenaient les postes dans le bled et restaient en alerte dans les villes et les points sensibles du pays. Les routes étaient devenues dangereuses. Elles passaient toutes, forcément, dans des reliefs et des paysages sauvages et accidentés. Les hors-la-loi pouvaient y tendre des embuscades et il leur était facile de mitrailler au passage un véhicule dont la vitesse était relativement réduite compte tenu de la topographie des lieux et à l'état de ces routes.

Comme les grands hôpitaux, dotés de blocs chirurgicaux et de moyens modernes de dépistage, n'existaient que dans les grandes villes du nord de l'Algérie, d'une part et que, d'autre part l'Armée française avait sa mission à assurer, c'est l'avion civil qui a joué un rôle essentiel et indispensable.

L'infrastructure aéronautique comptait un nombre important d'aérodromes secondaires et de pistes sommairement aménagées en dehors, bien entendu, des aéroports des grandes villes. Ces petits aérodromes et ces surfaces atterrissables convenaient parfaitement à des avions de faible tonnage, conduits par des pilotes expérimentés et connaissent bien l'aérologie locale.

Ce fut alors les quarante aéro-club de l'Algérie qui eurent un rôle déterminant à jouer tant sur le plan humanitaire et sanitaire que sur celui des transports des privés, des professionnels, des employés des sociétés minières et pétrolières et des agents de l'Etat en mission.

Ces pilotes d'aéro-club, bénévoles pour la plupart, animés de cette volonté de participer et d'un courage indiscutable, furent les artisans d'une grande mission en Algérie. Et cette mission était d'autant plus emblématique et généreuse qu'elle s'effectuait au bénéfice de tous, Chrétiens, Musulmans et Israélites, tant il est vrai que nous étions tous concernés par les circonstances auxquelles nous devons faire face.

Je veux dire ici combien ces pilotes ont assurés de missions difficiles et dangereuses, volontairement, sachant avant leur départ que pour assurer le vol ils devraient le faire à basse altitude, au ras des crêtes ou dans le fond d'une vallée, dans les conditions météo du jour, à portée des armes des fellaghas. En cas de panne et d'atterrissage forcé, c'était la mort assurée dans tous les cas.

Il est 7 heures 30 ce matin du 7 avril 1956 lorsque je décolle le Faichild F-OAAU de l'aérodrome de Touggourt pour une courte escale à Biskra où je dois embarquer trois ingénieurs pétroliers, pour les emmener ensuite à Alger-Maison Blanche.

Il y a un petit vent de nord-ouest qui soulève déjà le sable au ras des dunes sur le désert. Dès que la température au sol s'élèvera et que le sol sera libéré de l'humidité de la nuit, le chasse-sable augmentera d'épaisseur et la visibilité sera réduite à un ou deux kilomètres.

La météo sur Alger, reçue par radio HF au départ, confirme ce que je prévoyais à 600 kilomètres de là : *Traîne active sur le nord du pays avec averses sur les versants nord-ouest. Vent du 330°/40 km/h. Sommets accrochés sur le relief de l'Atlas. A l'arrière, sur les versants sud, effet de foehn avec turbulences modérées à fortes.*

Quarante-cinq minutes après le décollage de Touggourt, je survole la palmeraie de M'Raïer et, sur le chott Melrhir, j'aperçois des vols de canards sauvages posés sur l'eau. Ils sont là lorsque les conditions météo sont mauvaises sur le nord du pays. Cela confirme l'information météo du matin et mon sentiment est qu'il n'y a rien de bon à attendre, aujourd'hui, pour ce qui est du temps.

A 8 heures 15, je pose le Fairchild sur l'aérodrome de Biskra et les trois ingénieurs embarquent heureux et surtout très volubiles. C'est l'ingénieur du Service de l'hydraulique de Biskra qui les a conduits jusqu'à l'aérodrome. Il voulait justement me rencontrer et, après les salutations d'usage, sa question arrive :

– *Dites-moi, à votre retour d'Alger ce soir, vous ne pourriez pas faire le détour par Biskra ? J'ai un petit service à vous demander.*

– *Ah oui, quel genre de service ?*

– *J'ai un forage d'eau en cours, tout près de Zéribet-El-Oued dans le sud-ouest de Khanga-Sidi-Nadji. Les sondeurs ont leurs femmes avec eux et il y plus de dix jours qu'ils n'ont ni légumes frais, ni fruits. Alors si vous aviez pu revenir par Biskra, je serais venu avec vous pour leur apporter le plus de choses.*

– *Oui, mais c'est en bordures de la zone interdite des Aurès votre sondage d'eau. Il faudra l'accord des militaires pour le survol et, une fois là-bas, ça se passe comment du point de vue sécurité ? Moi, je n'ai que mon pistolet.*

– *Il y a trois Légionnaires qui sont relevés chaque semaine qui assurent la sécurité du forage et des personnes. Si vous êtes d'accord, nous pourrions passer la nuit sur le forage et nous reviendrons demain au lever du jour. Ensuite, vous rentrerez à Touggourt.*

– *Trois légionnaires ! Ça me semble un peu court dans ce coin pourri. La piste d'atterrissage là-bas, c'est quoi ?*

– *C'est comme tout ce que vous avez connu jusqu'à présent. C'est pas Orly, bien sûr, mais c'est à peu près plat.*

– *Ah, je vois, et la sécurité de l'avion pendant la nuit ?*

– *Vous pouvez rouler par la piste chamelière jusque dans le périmètre du forage.*

– *Bien.*

– *Alors ?*

– *Bon d'accord. Je serai là cet après-midi. Préparez vos cageots. Si j'ai un problème à Alger, je vous fais passer un message à la subdivision. Vous pouvez envoyer un message à l'Hydraulique de Touggourt, pour que l'on prévienne chez moi que je ne rentrerai que demain ? Merci. A ce soir.*

Il va être neuf heures lorsque je décolle de Biskra. Mes trois passagers déplient des cartes routières et discutent entre eux. Celui qui est assis devant avec moi, sur le siège de droite, me demande de changer de route pour suivre l'itinéraire du tracé de l'oléoduc prévu de Hassi-Messaoud au futur terminal pétrolier de Bougie.

A priori je ne suis pas d'accord. J'ai déposé, au départ, un plan de vol Touggourt-Biskra-Alger et je n'ai pas prévu de déroutement qui m'amènerait à modifier ma route de près de 50° à l'est. L'insistance de ces messieurs est forte. Ils prétendent qu'ils sont les responsables du projet, que cette observation est très importante pour eux et qu'ils n'auront pas la possibilité de revenir ici prochainement.

Je réponds que ce déroutement n'était pas prévu. Ils insistent encore. Je sais que des difficultés météorologiques m'attendent à partir du Hodna mais, en fin de compte, j'accepte de me dérouter.

Alors, d'accord, route sur Barika, puis M'Sila et les monts du Hodna, la Kabylie avec Akbou au pied du Djurdjura, puis ensuite Bougie par la vallée de Soummam. J'essaie d'avoir Biskra en VHF pour modifier mon plan de vol. Impossible d'avoir le contact. Quant à obtenir une liaison radio avec Alger à 3 500 pieds sur les versants sud de l'Atlas, autant croire au Père Noël. Il faut dire

aussi, qu'à cette époque, nos radios étaient loin d'avoir les performances des émetteurs actuels. En-dessous, toute cette région là je le sais, est une zone active des fellaghas qui tentent, après avoir pénétré en Algérie en venant de la Tunisie, de rejoindre le grand massif forestier du Messad en cheminant par le djebel Mimouna et le djebel Fernane.

Aux dires de mes passagers, je vole trop haut. Ils voudraient pouvoir mieux observer les détails du terrain et, pour cela, que je descende. J'ai beau leur expliquer qu'en-dessous, il y a Si-Haouès avec ses moudjahidins et leurs mitrailleuses MG 42 qui nous entendent et qui nous voient, compte-tenu de ce que nous volons à peine à 500 mètres du sol. Mais mes trois passagers ne croient pas au danger. Ils viennent vraiment tout droit de Paris, ceux-là !

A M'Sila, il y a un petit terrain en terre battue que les militaires français utilisaient alors pour des opérations ponctuelles dans la région avec les Piper, les hélicoptères et les T-6. Comme l'oléoduc de Hassi-Messaoud à Bougie devait passer là vu la platitude de la région, mes passagers me demandent de faire une courte escale sur ce terrain qui n'est pas gardienné et sur lequel il n'y a pas la moindre présence, donc pas la moindre protection.

Alors ma réponse est catégorique et violente. C'est non ! Ici on est en pleine dissidence. Il n'y a aucune protection au sol et, très certainement, les fellaghas ont miné la piste. Les militaires, eux, pourront assurer le déminage dès lors qu'ils devront utiliser cet aérodrome de campagne. La turbulence, qui commence à devenir sévère, se charge de calmer les velléités de mes passagers. Il pleut et la visibilité est réduite au minimum. Dans ces conditions, je ne pourrai pas passer la Soummam et le relief accidenté qui l'accompagne vers Bougie. Je reviens vers l'ouest en direction de Souk-El-Ghozlane et, alors que j'y parvenais pratiquement, je vois l'aiguille du manomètre de pression d'huile qui se met à battre comme un métronome. Panne de pression d'huile ! C'est grave ! Très grave !

Je réduis la puissance et, comme alors mon avion prend naturellement une faible assiette à piquer, la pression d'huile revient normale et l'aiguille du manomètre ne bat plus. J'analyse rapidement la panne : Lorsque j'ai cabré mon avion, l'huile qui se trouvait dans le carter d'embellage du moteur Ranger est allée vers l'arrière où se situe la pompe à huile fixée sur la table arrière du moteur. Cette pompe à huile, réalimentée par l'arrivée de l'huile a réamorcé le circuit de graissage. Je bénis ma connaissance de la technologie de ce moteur. J'ai donc manqué d'huile. Ce qui veut dire que mon réservoir de vingt litres d'huile est pratiquement vide, alors qu'au départ il était plein. J'ai sans doute une fuite. Et si les fellaghas avaient tiré et touché mon avion et qu'une balle avait atteint le réservoir d'huile situé sur le flan droit du fuseau moteur ? J'estime à vingt minutes de vol mon autonomie en huile. Après ce sera la panne. Alors je n'hésite pas. Je suis tout près de Médéa et je vois que les gorges de La Chiffa sont un peu dégagées vers Blida. Je réduis la puissance et je descends dans cette fameuse gorge que je connais bien pour y avoir souvent chassé le sanglier. Je rentre dans un nuage avant la sortie du défilé, mais je sais où je suis. Dix degrés de correction à droite et je revois le sol à la verticale de la maison de mes parents à Blida. La piste de Boufarik est devant moi. J'ai le contact radio pour une approche directe urgente et je pose mon avion sans problème.

Au sol, je ne vois pas d'impacts de balles sur mon avion. Les pleins d'essence et d'huile assurés, je décolle pour Alger-Maison Blanche. Là je vais pouvoir conduire mon avion à la station service de Fraix, pour que le moteur et ce problème de pression d'huile soient vérifiés. La visite se fait en à peine deux heures. Fraix a réglé la pression d'huile du moteur qu'il a trouvé trop élevée.

Après avoir déposé mon plan de vol au bureau de piste, avalé un sandwich et bu un café, je

décolle pour Biskra où j'arrive vers 16 heures. Le subdivisionnaire de l'hydraulique est là et nous embarquons les cageots de légumes et de fruits, le pain et le vin, sans oublier la bouteille d'anisette. C'est sacré !

Décollage pour Zéribet-El-Oued, après le dépôt du plan de vol et l'accord des militaires pour la zone. Le radar d'Algérie *Contrôle Sud* nous suit bien et je garde le contact avec lui. La visibilité horizontale est réduite à 2 000 mètres car, depuis ce matin, comme je l'avais prévu, le chasse-sable s'est installé dans les basses couches. Je vole à 100 mètres au-dessus du sol en suivant la piste qui, de Biskra, rejoint Khanga-Sidi-Nadjel au nord du chott Melrhir. Le sondage en cours est installé en bordure de l'oued Zéribet. Je suis ce dernier et je ne tarde pas à voir, dans le chasse-sable, le derrick illuminé droit devant nous. Je fais un tour pour voir comment se présente *l'aérodrome*, qui en fait n'est ni plus ni moins que la piste chamelière non balisée. Heureusement, le Fairchild accepte à peu près tout et je le pose sans problème.

Les sondeurs viennent au devant de l'avion. C'est la fête ! Le soir, nous buvons l'anisette et les dames nous préparent un excellent repas. Je passe la nuit sur un lit de camp, dans une baraque construite en planches, mon pistolet Luger P O8 sous mon traversin.

Le lendemain matin, je suis levé alors qu'il fait encore nuit. Dès que le jour pointe, je décolle pour Biskra afin de ramener le subdivisionnaire puis, après avoir pris un café, je rejoins Touggourt en une heure et demie de vol, sale, fatigué, mais heureux et fier d'avoir rempli la mission. Le même jour, j'ai appris la mort d'un excellent camarade, assassiné par le FLN tout près de Stylh et du pont d'Oumache. Il était allé voir des amis qui travaillaient pour une entreprise routière, tout près de Biskra. Le soir, ils avaient dîné tous ensemble au campement de la société. Puis, après les conversations et l'échange de souvenirs, chacun était allé dormir dans sa baraque de chantier. Le danger ? Ils n'y croyaient pas ! Ils étaient des bâtisseurs de routes et, à ce titre, ils se croyaient respectables. Ils étaient onze dans ces baraques qui, ce soir là, se sont endormis en pensant à leurs parents, leurs femmes et leurs enfants. Ils n'ont pas vu la mort fondre sur eux lorsqu'un commando fellagha, furtivement infiltré, leur trancha la gorge.

C'est ainsi qu'ils furent retrouvés le lendemain matin de leur dernière nuit.

▼ *Le Fairchild 24 décapoté*



Interception en vol !

Ce jour-là, je décollais de Touggourt pour Constantine, à bord du dernier avion de l'Aéro-club : un Nord 1203 *Norécrin*, quadriplace équipé pour les évacuations sanitaires. Quelques jours plus tôt, l'inspecteur de l'Enseignement technique m'avait appelé du Rectorat de Constantine et informé de sa tournée d'inspection dans les établissements techniques de sa circonscription. Cette dernière couvrait le département de Constantine et toute la partie orientale du territoire des Oasis. Une superficie égale à plus de la moitié de la France. Je devais donc aller chercher cet inspecteur sur l'aérodrome de Constantine-Oued Hamimine et le conduire dans sa tournée d'inspection des collèges techniques de Batna, de Biskra, d'El-Oued, de Touggourt, de Ouargla, de Ghardhaïa, d'Ouled-Djellal et enfin retour vers Constantine-Oued Hamimine.

Un parcours de 2 500 kilomètres !

C'était la seule possibilité, pour cet inspecteur, d'aller voir ses fonctionnaires, leur parler, les conseiller et les encourager dans ces moments difficiles pour l'Algérie.

Le voyages par la route était exclu car trop long et trop dangereux. Voilà pourquoi l'inspecteur choisissait l'avion d'aéro-club pour sa tournée et le professeur, chef des travaux de lycée professionnel que j'étais, avec son expérience de pilote saharien.

J'avais donc décollé avec le *Norécrin* rouge dont seul le dessus du fuselage était ivoire. C'était un avion moderne et rapide, à cette époque, puisqu'il croisait à 250 km/h et il était parfaitement équipé du point de vue instruments. Il disposait d'une civière montée sur rails dans le fuselage et de trois réservoirs qui lui donnaient une autonomie de 1 100 km.

Mon plan de vol m'amenait à Biskra au premier point de compte-rendu. Mais dans cette région, l'armée avait interdit le survol du massif des Aurès au-dessus duquel patrouillaient ou intervenaient en appui-feu les avions et les hélicoptères. Un radar militaire était installé sur l'aérodrome opérationnel de Biskra et pouvait appréhender toute trajectoire d'avion connu ou non identifié qui aurait pu survoler la région pour parachuter des armes au FLN.

Pour notre avion, venant du sud, la procédure était relativement simple. Je devais contacter le radar *Algérie Contrôle Sud* sur la fréquence 118,70 Mhz et donner les éléments du plan de vol et, après accord pour le transit vers Constantine, faire une altération de cap de 20° et venir longer les gorges d'El-Kantara afin de ne pas survoler la zone interdite des Aurès.

J'étais parti de Touggourt avec un peu de retard et mon temps de vol pour Constantine-Oued Hamimine était estimé à deux heures. Il m'avait été impossible de prévenir l'inspecteur de mon retard, à cause du téléphone surchargé. Lui qui était toujours très ponctuel aurait à attendre. Pour résorber un peu cette attente, je décidai de faire route directe sur Constantine et, par conséquent, traverser l'espace aérien interdit de la zone des Aurès. Après tout, mon altitude de vol était supérieure à celle des avions de combat et je ne pensais pas que ma trajectoire puisse éventuellement gêner.

À la verticale du pont d'Oumache, j'ai contacté le radar :

– *Algérie Contrôle Sud du Nord 1203 Fox Oscar Alpha Uniforme Sierra, en vol de Touggourt à Constantine sous plan de vol VFR, 4 500 pieds, je passe Oumache en route sur la bordure ouest d'El-Kantara.*

– *Fox Uniforme Sierra d'Algérie Contrôle Sud, bien reçu. Vous confirmez votre route de Oumache vers la bordure ouest d'El-Kantara.*

– *Affirmatif. Route confirmée.*

– *Fox Uniforme Sierra d'Algérie Contrôle Sud, transit autorisé. Rappelez en sortie de ma zone.*

– *Fox Uniforme Sierra je rappellerai sortie de zone.*

En fait, je survolais à ce moment l'Aurès en pleine zone interdite, certain de gagner ainsi quinze bonnes minutes.

C'est alors que, les sens toujours aux aguets, il me sembla que mon avion ne faisait plus le même bruit. Contrôle instrumental rapide : Tout est correct. Subitement, en tournant la tête, j'aperçois deux T-6 qui volent en patrouille serrée avec moi. Ils m'ont encadré et sont à quelques mètres de mon avion, un peu en retrait et à la même altitude.

L'un des deux T-6 accélère et passe devant moi, légèrement à droite. Il effectue trois battements d'ailes. Ce signal signifiait un début de procédure d'arraisonnement. Immédiatement, je passe sur la fréquence 119,70 Mhz pour me faire connaître :

– *Les deux T-6 qui m'encadrez, bonjour. Je suis le Fox Oscar Alpha Uniforme Sierra, un Nord 1203 de Touggourt à Constantine, en plan de vol VFR.*

– *Uniforme Sierra de T-6 leader, vous avez contacté Algérie Contrôle Sud et confirmé le suivi de la trajectoire réglementaire pour éviter la zone interdite. Vous êtes actuellement en survol de cette zone. Nous avons ordre de vous faire atterrir à Biskra. Réduisez votre vitesse. Descendez votre train d'atterrissage, puis virez à gauche route au 160° vers 2 000 pieds. Restez sur la fréquence 119,70. Accusez réception.*

– *T-6 leader de Fox Uniforme Sierra, bien reçu. J'exécute vos consignes.*

– *Fox Uniforme Sierra de T-6 leader, vous êtes autorisé pour une approche semi-directe piste 11. Ne répondez plus.*

Ainsi, déjà en retard, je me retrouvais en approche finale à Biskra, arraisonné par deux T-6.

Mon avion roulait sur la piste lorsqu'une Jeep vint à ma rencontre, passa derrière moi puis revint devant. Sur l'arrière de sa carrosserie, il y avait un panneau sur lequel était peint : *Follow me – Suivez moi.* Au parking, le moteur arrêté, mon avion est entouré par une dizaine d'hommes en armes qui se mettent tous à rire lorsque le *Grand Bill* arrive.

Le *Grand Bill* ? Un adjudant-chef du radar de Biskra, que je connaissais bien. Il nous rendait de grands services, toujours désintéressés, en dépannant nos radios. J'avais eu l'occasion de le recevoir à Touggourt. Il était là, devant moi, haut de ses 1,90 mètre, riant aux éclats avec les autres, son chapeau de brousse sur la tête et son pistolet à la ceinture. Un vrai cow-boy ! d'où le pseudonyme de *Grand Bill*.

Il avait entendu mon message au radar pour le transit de mon avion vers Constantine et alors, très vite, avait combiné mon interception par les T-6. Il me dit :

– *Alors Tatave, on t'a bien eu, hein ? Allez descends de ton zinc et vient nous payer le champagne pour avoir menti au radar. C'est pas beau de faire ça.*

Le *Grand Bill*, il n'y avait que lui pour faire un coup pareil.

– *D'accord les gars. Le champagne à mon compte et avec le sourire. Au moins, la démonstration de l'arraisonnement était remarquable. Mais le problème, c'est mon retard à Oued-Hamimine, où je vais prendre un VIP qui de plus est mon patron.*

– *OK Tatave, pas de problème. On passe un message à Oued-Hamimine. Et s'adressant à ses adjoints :*

– Les gars transmettez à Oued-Hamimine : Le F-OAUS a une heure de retard sur l'horaire prévu. Au bar sous-officiers on sable le champagne (trois bouteilles). Heureusement pour moi, c'était au tarif des bars militaires, car autrement, ma paie de jeune professeur en aurait pris un sérieux coup !

On blague. Le *Grand Bill* me dit :

– On t'a refait les pleins et vérifié le niveau d'huile. Tout est OK. Je viens te voir bientôt à Touggourt. Salut Tatave et sans rancune, hein ?

– Salut *Grand Bill*. Tu viens quand tu veux. Amène un copain.

Je mets mon moteur en marche et j'appelle la tour de Biskra :

– Biskra, de Fox Uniforme Sierra pour rouler. Destination Constantine-Oued Hamimine. Plan de vol réactivé.

– Fox Uniforme Sierra, roulez pour la piste 11. Virage à gauche après décollage. Vous êtes autorisé route directe sur Constantine par la zone interdite. Rappelez en sortie.

En sortie de la fameuse zone, je quitte avec la tour :

– Fox Uniforme Sierra, en sortie de zone. Je quitte la fréquence et vive la chasse !

Et j'entends la voix du *Grand Bill* dans mon casque :

– Salut Tatave. Bonne route.

Nous nous sommes revus à l'ENAC à Toulouse vers 1984. Trente années après, c'était très émouvant. Et puis, un jour, j'ai appris son décès, par hasard.

Voilà. J'étais passé par là un jour de faible activité militaire et de routine. Des hommes au sol, une paire de T-6 en maraude sur la zone. Alors, le *Grand Bill* avait eu l'idée de l'arraisonnement en vol du *Norécrin* de Touggourt.

Mais la guerre était là et, demain peut-être, il faudra encore une fois mettre en place et exécuter le dispositif de l'appui-feu des troupes au sol engagées contre une *Katiba* de l'ANL infiltrée dans l'Aurès et venant de Tunisie à cent kilomètres de là.

Alors, la bataille reprendra et des hommes mourront des deux côtés !

▼ *Le Norécrin en vol*



Evacuations sanitaires

Ce jour-là, il fallait partir d'urgence pour Alger. L'épouse d'un enseignant était atteinte de poliomyélite. Depuis plusieurs jours, elle souffrait de mal de dos. Lorsque notre unique médecin dans l'oasis diagnostiqua cette terrible maladie, il m'appela pour une évacuation de toute urgence sur Alger. Nous étions en janvier. Le temps n'était pas au beau et le Sahara avait pris cette couleur grise-violette des mauvais jours.

La malade, serrée sur la civière par les ceintures, étaient à peine embarquée que je roulais pour la piste 02. Le mari de cette malade était à bord avec moi.

J'étais inquiet, le vent était fort et debout par rapport à ma route. Mon autonomie en carburant était de 3 heures 30. Après ce temps de vol, il fallait être posé. Avec les conditions météo du jour, l'Atlas serait sans doute bouché et il me faudrait slalomer dans les petites vallées.

Mais la malade devrait recevoir des soins très urgents. Alors j'ai décollé mon avion. Une heure trente plus tard, j'arrivais sur les contreforts de l'Atlas Saharien. A M'sila, je savais que je ne passerai pas. La turbulence était sévère et il pleuvait. Je connaissais trop bien cette route pour comprendre que je ne pourrai pas passer en vol à vue le djebel Tamesquida, pour descendre ensuite sur Alger.

Alors j'ai fait demi-tour, parfois à cent mètres des rochers où je savais que le viseur d'une mitrailleuse rebelle suivait ma trajectoire.

De retour à Touggourt, après trois heures de vol, c'est l'armée de l'Air qui a envoyé un avion militaire depuis Blida pour évacuer la malade civile, le jour même.

Lorsque, un mois plus tard, cette jeune dame originaire du nord de la France fut autorisée à quitter l'hôpital d'Alger, elle avait perdu l'usage de ses membres inférieurs mais n'était plus contagieuse.

Alors, j'ai décollé à nouveau de Touggourt pour Alger, avec son mari à bord et je l'ai ramenée chez elle auprès de ses enfants.

Ces évacuations sanitaires étaient bien sûr prioritaires. Il n'était pas question pour moi de demander l'autorisation de m'absenter si l'urgence apparaissait durant mes heures de cours. Elles n'étaient pas toutes, non plus, effectuées avec succès. Mais dans mes souvenirs, il ne me semble pas avoir eu plus de deux échecs, celui ci-dessus et celui que je vais vous raconter :

Les femmes musulmanes, lorsqu'elles étaient enceintes, ne se faisaient pas visiter par un médecin homme. Ce sont d'abord les vieilles femmes, parentes ou amies, qui pratiquaient l'auscultation régulière de la future maman et appliquaient onguent et mixtures avec des linges et des mains dont la propreté et l'hygiène étaient celles que vous pouvez imaginer. Parfois, on appelait la *gablah*, c'est-à-dire la sage-femme, adjointe de notre docteur.

Mais pas toujours. Seulement après que, ayant été hélas manipulée par les matrones, la malheureuse se retrouvait dans l'impossibilité d'accoucher normalement, avec une hémorragie, ou encore une fièvre puerpérale dont elle mourrait si le médecin n'intervenait pas rapidement. Il y avait à Touggourt un petit hôpital. Un bien grand mot pour désigner en fait un dispensaire où notre docteur, aidé de deux infirmières et surtout (et heureusement) des Sœurs Blanches, se démenait et faisait face à tout moment. Quant à la *gablah*, elle avait son service de renseignement pour retrouver, dans la médina, celles qui attendaient un enfant. Alors, elle se pointait à la porte de la dame et elle intervenait en usant de toute sa connaissance du milieu, pour persuader

la future maman d'avoir à se faire examiner (gratuitement bien sûr) par le corps médical.

Un matin, le médecin m'appelle au téléphone à mon bureau :

– *Dites-moi, pouvez-vous évacuer de toute urgence une femme en couches. Elle est faible et l'accouchement est impossible sans risques graves. Il faut absolument une intervention en bloc opératoire.*

– *Oui, je vais l'amener, mais où ?*

– *Ecoutez, à Biskra il n'y a rien ou pas mieux qu'ici. Il vous faudrait combien de temps pour Constantine ?*

– *Je dois y être en deux heures à partir du décollage.*

– *Bien. La gablah sera avec vous. Selon ce qu'elle vous dira, prévoyez de poser la malade à Batna. On gagnerait ainsi quarante minutes. Mais il faut faire fissa.*

– *D'accord, le décollage dans trente minutes. Amenez-la. Pensez aux couvertures, il va faire froid.*

Je décolle dans le créneau que j'avais donné. La météo est correcte jusqu'à l'arrivée. La sage-femme s'occupe de la jeune femme, mais il m'est difficile de supporter les cris et les plaintes de cette dernière.

Parfois, je l'entends appeler sa mère en arabe :

– *Ya Immah, ya Immah (Oh maman, oh maman).*

Je vois la *gablah* lui écouter le cœur avec son stéthoscope. Avec le bruit du moteur ce n'est sans doute pas facile. Moi je trouve que mon avion ne vole pas assez vite. J'augmente la puissance jusqu'au maximum autorisé. La jeune femme hurle et nous venons seulement de dépasser M'Raiër, à cent kilomètres de Biskra.

La sage-femme me dit quelques instants plus tard :

– *Elle est morte !*

Alors je laisse mon avion continuer sur sa route pendant deux minutes, peut-être pour conjurer le sort, et puis, en réduisant un peu la puissance pour qu'il y ait moins de bruit, les larmes aux yeux, je fais un large virage pour rejoindre le cap retour vers Touggourt.

A Djamaâ, à cinquante kilomètres de l'aérodrome, j'appelle :

– *Touggourt Airport du Fox Uniforme Sierra, nous avons fait QRF à M'Raiër, cause décès de la malade. Arrivée prévue dans douze minutes. Prévenez le toubib pour les moyens à l'arrivée.*

– *Fox Uniforme Sierra de Touggourt Airport, bien reçu.*

A l'atterrissage, je touche le sol le plus doucement possible. C'est tout ce que je peux faire pour elle maintenant. J'arrête mon moteur. Ils l'emportent.

Cette jeune femme décédée, rendue à sa famille, la nouvelle allait vite cheminer de porte en porte dans la médina. Les Arabes de l'oasis me connaissaient bien et ils savaient que je n'avais jamais hésité chaque fois qu'il m'avait été demandé une évacuation sanitaire vers le nord, qu'il s'agisse d'un Chrétien, d'un Musulman ou d'un Juif.

Et parfois, lorsque je passais près d'un groupe, je les entendais dire :

– *Addi el ma'alem el tayara.* Ce qui veut dire : *C'est le lui le patron des avions.*

Leur façon de remercier était toujours très simple. Mais c'était toujours peu émouvant et sincère.

Un jour, l'administrateur de la Commune Mixte me fait appeler par un de ses soldats. Il me reçoit aussitôt dans son bureau où se trouve déjà le médecin. Après les salutations d'usage, il me dit :

– *Il y a eu, dans une fraction de la tribu des Châamba, un règlement de compte à la suite d'une histoire de femmes. Il y a là-bas un nomade qui a la gorge tranchée d'une oreille à l'autre. Le «sourire kabyle», si vous voyez ce que je veux vous dire. Mais, il n'est pas mort. Les gens de sa famille ont arrêté l'hémorragie. Il vit, mais il n'est pas transportable par les piste en voiture. Il faudrait tenter de le convoier sur Alger. Pouvez-vous l'amener avec un avion ?*

– *Difficile de vous répondre. Pour l'évacuer, il faut d'abord se poser. Ils sont où ces Châamba ?*

– *Je vous les positionne sur cette carte. C'est au nord-ouest d'Hassi-M'rara. Ils sont aux pâtures. C'est plat et le sol est du reg. C'est à 130 kilomètres.*

Le médecin ajoute :

– *Moi, je ne peux pas grand-chose pour cet homme. Ou vous le transportez à Alger où il sera pris en chirurgie, ou on le laisse là-bas et il mourra. Quant à l'amener ici en Land-Rover par la piste, avec la tôle ondulée, il sera mort avant d'arriver. Si vous y aller, Hamza, l'infirmier, ira avec vous.*

– *D'accord. Le temps de passer chez moi, de voir la météo et l'avion. Amenez Hamza à l'aérodrome. Décollage dans une heure.*

Il est un peu plus de dix heures, ce matin-là, lorsque je décolle le *Norécrin*, avec Hamza à côté de moi. Le même Hamza qui avait porté ma valise de la gare des Chemins de fer algériens à l'hôtel de *l'Oasis* le 15 septembre 1949. Il avait fait trois ans d'études au collège technique, avec moi, en mécanique. Il avait fini comme infirmier en second à l'hôpital. Comme quoi, notre enseignement technique menait à tout. Et le plus drôle était que, ma foi, tout le monde était satisfait de ses services. Lui, ce qui lui plaisait c'était le voyage en avion. Le reste, il s'en foutait complètement. D'ailleurs, il disait :

– *Radjel addack grib y mout. Zouje ou la tléta lioum. Inta temchi batal mel El Djezaïr !*

Ce qui voulait dire :

– *Cet homme-là va bientôt mourir. Deux ou trois jours. Toi tu vas à Alger pour rien.*

Et je répondais :

– *Inta Messelmin. Anna mouchi Messelmin. Bessah, Sidi Mohamed galek fi ou koul Messelmin : Allah a Kbar !*

Ce qui voulait dire :

– *Toi tu es Musulman. Moi, je ne suis pas Musulman. Mais le Prophète Sidi Mohamed a dit à tous les Musulmans : Dieu est grand !*

Alors il m'a embrassé la main, et il m'a dit :

– *Inta radjel m'lher (Toi tu es un homme bon).*

Quarante minutes après mon décollage, j'étais sur le site. Il ne me fallut pas plus de cinq minutes pour trouver la tribu, à cause des chameaux que je voyais de mon avion. Et puis, dans un petit thalweg, j'ai vu les *rhaïmas* (les tentes nomades) et les gosses qui jetaient en l'air leurs chéchias. J'ai choisi une bande de reg à peu près plate et sans obstacle. J'ai sorti le train d'atterrissage et les volets à 20 ° et j'ai fait un passage à trois ou quatre mètres de hauteur pour observer le sol. C'est bon. Longueur disponible 500 mètres. Après une procédure d'approche courte, le *Norécrin* s'immobilise au sol. L'infirmier sort la civière de l'avion et nous marchons vers le campement. Les hommes nous entourent et les femmes, réunies près d'une tente, font entendre leurs *you-yous*. Derrière l'une de ces tentes le blessé est là, allongé à même le sol. Il me regarde fixement.

Lorsqu'ils retirent la couverture qui l'abrite du petit vent, j'ai un sursaut et une envie de vomir me saisit. Le malheureux a le coup coupé et, pour arrêter l'hémorragie qui s'en est suivie, ils ont colmaté la brèche avec du sable du désert bien pollué par l'urine des chèvres et des chameaux. Une espèce de ciment, rouge de sang, entoure la blessure. C'est très impressionnant, d'autant que pour le mettre sur la civière il va falloir le bouger.

Une chance, il a gardé le burnous qu'il portait au moment de sa blessure. Je fais apporter la civière contre lui. C'est une civière extra-plate, en aluminium, conçue pour l'avion. Je mets six hommes qui le saisissent par le burnous et un septième qui lui soulage la tête. Ils le soulèvent, ce qui me permet de glisser la civière sous lui. Je fixe les ceintures. Pendant que Hamza s'occupait de le faire embarquer dans l'avion, je parcours rapidement la surface sur laquelle je vais décoller et je mets un Chaambi à chaque côté de l'extrémité de la surface que j'ai choisie, à distance de sécurité.

Le décollage se déroule sans problème avec la procédure décollage piste courte. Il fait beau et Hamza me dit que le blessé va bien.

À la verticale du Kef-Tacherchour, je débute la descente et seulement alors j'ai le contact radio avec Alger-Maison Blanche. J'annonce l'évacuation sanitaire urgente et je demande une ambulance et un médecin à l'arrivée. Au parking, je rencontre le docteur, lui fait signer le papier de prise en charge du blessé à qui je dis quelques mots :

– *Mat rafch. Droc rlass. Addak t'bib i choufintya. Mazel tlétine lioum t'tla mel foug djemel me blédek. Salam alikoum. Mat rafch, koulchi labess.*

Ce qui veut dire :

– *N'aie pas peur. Maintenant c'est fini. C'est lui le docteur qui va te regarder. Encore trente jours et tu seras sur ton chameau dans ton bled. Salut ami. Ne t'inquiète pas, tout va bien.*

Ils l'emmènent dans une ambulance blanche marquée aux armes de l'Hôpital civil d'Alger.

Je demande l'avitaillement essence de mon avion, passe au bureau de piste et, après un casse-croûte à la cafétéria de l'aérogare, je décolle d'Alger pour Touggourt que j'atteins après deux heures trente de vol.

Environs trois mois après cette évacuation à laquelle je ne pensais plus, nous étions à table pour le repas de midi. Quelqu'un frappe à la porte. Josette, l'aînée de mes deux filles, saute de sa chaise et va ouvrir. Elle revient en courant pour me dire :

– *Papa, c'est un Arabe. Il vend des poules.*

Je me suis levé pour aller voir ce marchand de poules. Et je lui dis :

– *Sarrha ya sidi. Ma n'chriche el djédja. (Merci à toi, mais je n'achète pas de poules).*

– *Ma n'béatou. Anna natek fi intiya ou familia. Ma taarf annaya ? (Je ne les vends pas. Moi je te les donne ainsi qu'à ta famille. Tu ne sais pas qui je suis ?)*

Et, il retire son chèche autour de son cou pour me montrer une cicatrice terrible avec les marques des points de suture.

C'était le Châamba que j'avais transporté à Alger, depuis le campement ! Il était venu à pied jusqu'à la piste Biskra-Touggourt, puis ainsi, simplement, avec seulement ce qu'il possédait, il était venu me remercier de lui avoir sauvé la vie.

Je l'ai fait aussitôt entrer et asseoir et nous lui avons offert à manger et à boire. Et puis, il a fallu penser à repartir.

Je lui ai demandé :

– *Quifèche t'emchi me l'blédek drouk ? (Comment vas-tu repartir chez toi, maintenant ?).*

– *N'emchi be trig. (Je m'en vais par la route).*

Alors, pensant qu'il allait encore mettre, même en grimpant dans un camion à destination de Biskra, au moins deux jours pour revenir dans sa tribu, je l'ai pris dans ma voiture et conduit à l'aérodrome. Là, j'ai sorti le Fairchild et, trente minutes plus tard, je le déposais sur la petite piste de Hassi-M'Rara. C'était sur sa route et il était à cinq heures de marche de chez lui à travers le reg.

Au moment de nous quitter, il m'embrassa l'épaule et la main et il me dit :

– *Nous nous retrouverons devant Dieu qui te rendra justice de ce que tu as fait pour moi.*

Longtemps, ce nomade Chaambi, à qui j'avais sauvé la vie, a dû raconter l'histoire de son voyage en avion vers un hôpital d'Alger. Je suis certain aussi qu'il a dit :

– *Sans ce pilote Français qui est venu me chercher et qui m'a amené à Alger, je serai mort. Je lui dois la vie et s'il était là, maintenant, il entrerait sous ma tente comme dans sa maison. Qu'Allah le garde et le protège.*

Je n'ai pas été seul à apporter aide et assistance, dans la mesure des moyens dont nous disposions. Ce fut, durant toute la durée de cette guerre, l'action des aéro-clubs d'Algérie et des pilotes compétents et volontaires pour le faire.

Et, si j'ai considéré le FLN comme l'ennemi de mon pays, j'ai toujours considéré les Arabes comme des amis. Français né sur le même territoire qu'eux, je me sentais parfaitement installé et heureux d'y vivre, au cœur même de ces paysages qui me manquent tant aujourd'hui, mêlé à leurs coutumes, leurs habitudes et leur religion. Ainsi, destiné à vivre toute ma vie avec eux, j'ai toujours tenté loyalement de leur transmettre tout ce qu'il était possible, à mon niveau. Lorsqu'il fallut intervenir pour que l'un d'eux puisse être soigné ou sauvé de la mort, je n'ai jamais hésité. Cela, je le dis en toute humilité, mais avec fierté.

▼ *Installation d'un patient sur la civière d'un Norécrin*



Bébé à bord

L'année scolaire saharienne se terminait toujours le 30 mai. Certains fonctionnaires restaient, ou étaient présent durant l'été, cela en fonction de leurs charges. Mais les enseignants et les familles, ne restaient pas au Sahara. La chaleur était terriblement éprouvante avec, dès la mi-mai, des températures de 38 à 45° à l'ombre. Les enfants européens, surtout les bébés, atteints de toxicose, mourraient dans cet air surchauffé dont l'hygrométrie atteignait à peine 20 à 25 %, alors qu'en France, par exemple, elle est en moyenne de 80%.

En 1957, un couple d'enseignants avait perdu un bébé de quelques mois dans ces conditions. Les parents voulaient quitter définitivement le Sahara et rapatrier le corps de leur enfant. Comme il n'y avait rien de prévu pour de telles circonstances dans ce bled saharien, c'est moi qui ai fabriqué au collège technique un petit cercueil en bois dans lequel s'emboîtait un deuxième petit cercueil en zinc. En présence de l'administrateur civil, maire de l'Oasis, nous avons mis le bébé dans ce petit cercueil en zinc dont j'avais dû souder le couvercle à l'étain, au fer à souder. Un cauchemar !

En mai 1960, le bébé d'une autre enseignante présente les symptômes de toxicose. Le docteur de l'oasis était inquiet. Le gosse ne s'alimentait plus et il était pris de diarrhées. Même enroulé dans des draps mouillés il ne reprenait pas cette l'activité caractéristique d'un bébé en bonne forme. Le lendemain, le toubib décide l'évacuation immédiate de l'enfant. Nous décollons vers midi à destination d'Alger-Maison Blanche avec le *Norécrin*, la maman, assise à l'avant avec moi et tenant son petit dans ses bras. Il fait une chaleur terrible et les performances de montée de mon avion sont nettement diminuées.

Après une vingtaine de minutes de vol dans cette brume de chaleur et de sable dans laquelle on ne distingue plus grand-chose, j'arrive péniblement à 1 000 mètres. Les pressions d'huile et de carburant sont correctes, mais la température d'huile approche de la zone rouge. Je dois réduire la puissance et prendre l'assiette moins cabrée, ce qui pénalise encore plus mon taux de montée. Au-dessus de l'avion, la limite d'inversion de température de l'air est bien visible. Mais il faut l'atteindre et nous sommes toujours dans l'air chaud du Sahara.

Ce n'est que lorsque j'aborde le contrefort de l'Atlas Saharien, au-dessus du Hodna, vers 2 000 mètres, que l'avion pénètre dans la masse d'air froid. Dès cet instant, tout redevient correct au point de vue performances. Il fait même froid. Il faut fermer les aérations de cabine et couvrir le bébé. Quelques minutes plus tard, ce dernier s'agite, remue ses bras et ses jambes. Sa mère lui donne le sein et là, bien au contraire, il ne refuse pas. Il tète comme un goinfre et, en même temps, il observe tout dans l'avion avec ses gros yeux ronds qui ont repris une grande mobilité. Lorsque je commence la descente vers Alger, après le passage du djebel Tamesquida, le bébé, rose comme un petit cochon de lait, dort comme un bienheureux. Il est sauvé et sa mère est folle de joie. Et moi donc !

Atterrissage sans problème à Alger-Maison Blanche. Demain ils seront en France et la grande peur de voir mourir ce gosse au Sahara ne sera plus qu'un mauvais souvenir.

Lorsque dans la soirée, de retour à Touggourt, j'immobilise le *Norécrin*, le père du bébé est là, informé de mon arrivée par le plan de vol. Je lui raconte le voyage et comment le changement de masse d'air avait suffi à sauver son enfant. On se serre la main et on va boire.

Ce soir ce sera la fête !

L'idée du Chef

C'est en octobre 1957 que notre chef-pilote, qui rentrait de vacances en métropole, nous réunit tous pour nous faire part des projets qu'il avait élaborés pour notre année aéronautique saharienne 1957-1958.

Le Chef, car nous l'appelions ainsi, nous assura au préalable de ce qu'il était informé par ses sources à Paris de l'évolution de la situation en Algérie :

– *Les carottes sont cuites pour les fellaghas, ce n'est plus qu'une question de mois et il est temps que nous allions de l'avant pour que l'Aéro-club de Touggourt soit celui qui fera briller les Ailes Françaises au Sahara.* Nous dit-il.

Bravos et applaudissements ! Restait à connaître ce qu'il nous ramenait de la Mère Patrie comme projet. C'était la construction, de toutes pièces, d'un avion Jodel D 112. Après qu'il nous eut donné quelques détails et assuré de ce que sa *longue expérience* lui permettait de dire que la fabrication de cet avion serait passionnante, il s'aperçut tout de même qu'un lourd silence planait dans la salle et que, personnellement, j'étais l'expression même de l'étonnement. C'est que, en ce qui concernait sa *longue expérience technique* en qualité de technicien en construction aéronautique, tout m'autorisait à émettre des doutes sérieux quant à l'aboutissement de son projet. Alors, répondant à l'une de mes questions qui concentrait l'ensemble de mes interrogations sur l'aboutissement d'une telle réalisation, la réponse du Chef fut brève :

– *Vous savez fabriquer une caisse ? Alors vous devez savoir construire un avion !* Me dit-il.

Je n'ai pas répondu. Cette bêtise, il l'avait entendue en métropole durant l'été et un jour, je l'avais lue dans un magazine.

Alors, c'était parti. Nous allions être une dizaine à réaliser le projet du Chef qui restait à la direction de cette construction et qui avait établi les différents ateliers de fabrication.

Un vrai spectacle ! Les constructeurs seraient une forme de payeurs car, disait le Chef : *Capital travail = Capital argent.* J'avais déjà entendu ça, au son de l'*Internationale*.

Un jour, les plans de l'avion qu'il avait commandés chez Joly et Délemontez et pour l'achat desquels nous nous étions cotisés, arrivèrent par la poste. Une très grosse enveloppe. Alors le Chef vint nous montrer les plans, chacun à notre tour, puis il s'enferma chez lui pour les étudier. Lorsqu'il en ressortit, je fus le premier qu'il vint voir. Il me dit, avec colère :

– *Ces plans sont très mal faits. Ils sont illisibles. Je vais aller voir Joly et Délemontez et, croyez moi, ils vont m'entendre.*

Je me souviens n'avoir rien répondu. Edouard Joly était un mécanicien hors de pair et Jean Délemontez un ingénieur en fabrication mécanique. Quant à notre Chef, il ignorait tout du dessin industriel.

Après avoir obtenu de l'inspecteur de l'Enseignement technique l'autorisation d'utiliser les machines-outils du lycée d'enseignement professionnel en dehors des heures de classe et pendant les jours de congé, nous nous sommes retrouvés à deux face à cette réalisation. C'est à dire Odette et moi.

En effet, après Noël 1957, le Chef saisit l'opportunité d'une vacance de poste de pilote au Service de l'hydraulique de Constantine et quitta le Sahara, puis les membres de l'Aéro-club changèrent au gré des mutations et des modifications des équipes de pétroliers.

Avec l'Inspecteur d'Académie

Ainsi, après en avoir mûrement parlé et mesuré l'ampleur de la tâche, sans perdre de vue les difficultés techniques que nous allions rencontrer, la décision fut prise de fabriquer le Jodel 112. Cela, il faut bien le dire, sans savoir dans quel délai il faudrait le faire. L'Algérie, à cet instant-là, ne posait pas de problème pour nous. Bien entendu, elle resterait française, c'était évident. Pourtant, un jour où l'Inspecteur principal du Technique était dans mon lycée et alors que je lui donnais des détails sur la participation de mes élèves de troisième année à la fabrication de certaines pièces de cet avion, il me regarda fixement et me dit :

– *Dans quel délai avez-vous calculé l'aboutissement de cette fabrication ?*

– *Trois ans, Monsieur.*

– *Etes-vous bien sûr, qu'alors, les Français seront encore en Algérie ?*

Nous avons décollé de Touggourt en fin d'après-midi à bord du Fairchild pour El-Oued, près de la frontière tunisienne. El-Oued c'était une ville arabe enfouie au milieu des grandes dunes de sable du Grand Erg Oriental. C'était la ville aux mille coupoles, car toutes les habitations avaient leur toit hémisphérique. La raison de ce choix était simple à comprendre, malgré les difficultés techniques que cela apportait dans leur construction. Lorsque le vent soufflait, il soulevait des milliers de tonnes de sable lequel, forcément, retombait sur les maisons qui auraient fini par s'écrouler sous la charge si les toits hémisphériques n'avaient pas permis que ce sable s'écroule dans les rues, là où il était facile aux habitants de le transporter au pied de la première dune venue dans des *chouaris*, sorte de paniers fabriqués avec des feuilles de palmiers que transportaient des petits ânes dressés à cet effet.

Ici, contrairement aux palmeraies de Touggourt et de l'Oued-Rhir, les palmiers étaient plantés dans le fond d'un entonnoir constitué par le carrefour de lignes de dunes. L'eau y était à moins de deux mètres du fond. La cime des palmiers s'alignait sur la ligne de crête. Comme cela a souvent été dit, ces arbres avaient les pieds dans l'eau et la tête au soleil, ce qui constituait leurs meilleures conditions de vie et de possibilité de production. Mais il y avait les terribles vents de sable qui durent six à huit jours, sans accalmie, et qui comblent en une nuit un trou où poussent huit palmiers. Et là, après la tempête, les petits ânes reprenaient leur service.

J'avais posé le Fairchild juste à l'entrée d'El-Oued, sur la piste chamelière qui bordait la piste routière El Oued-Biskra. Cela permet d'éviter d'aller poser l'avion à Guémar où se trouvait la piste de l'Aéro-club, mais où il n'y avait aucun gardiennage de nuit. Une Jeep nous avait conduit jusqu'à l'hôtel Transatlantique et, après la douche réparatrice, nous nous étions retrouvés dans le jardin de l'hôtel, l'Inspecteur et moi-même, en compagnie du directeur de l'école d'El-Oued et de son épouse dont nous étions les hôtes à dîner ce soir-là. En fait, l'Inspecteur voulait régler les conditions de départ d'un agent qui animait la section artisanale de fabrication de tapis.

Le dîner terminé, chacun de nous rejoignait sa chambre. Le lendemain nous devons être à X pour y régler un problème délicat (la réserve m'oblige à ne pas citer ce lieu).

Je dormais profondément lorsque je fus réveillé par un bruit. Quelqu'un frappait à ma porte. J'allume mon chevet et regarde ma montre. Quatre heures ! Le temps de passer une chemise et un pantalon et j'ouvre ma porte. L'Inspecteur est là, habillé, prêt à partir avec ses bagages.

– *Excusez-moi.* Me dit-il. *Je ne pouvais pas dormir, alors j'ai pensé que nous pourrions parler un peu.*

– *Mais vous avez bien fait Monsieur l'Inspecteur. Moi aussi j'avais quelques difficultés à dormir. Le repas sans doute. Asseyez-vous.*

– *J'ai réveillé le concierge pour que l'on nous apporte les petits déjeuners ici, tout de suite.*

– *Ah très bien. Merci d'y avoir pensé, Monsieur.*

Il s'assoit, me regarde fixement et me dit :

– *Camilièri, je suis foutu. J'ai un cancer du rein. Je pisse le sang tous les jours. J'en ai pour douze à quinze mois. Vous comprenez pourquoi je ne peux pas dormir.*

Je ne savais plus quoi dire ! Je le sentais scruter mon visage pour tenter d'y lire quelque chose.

– *Mais vous devriez vous soigner énergiquement, Monsieur. Permettez-moi alors de m'étonner de vous emmener cette fois encore dans le Grand Erg, puisque vous êtes malade. Ne pensez-vous pas que votre santé prime sur le cas du maître arabe des tapis d'El-Oued, ou sur celui du professeur technique trafiquant à qui vous allez régler son compte à X, ce matin ?*

– *Non. Les médecins m'ont prévenu d'avoir à mettre rapidement mes affaires en ordre. Je suis définitivement condamné. Alors je mets de l'ordre, même dans les affaires de l'Etat dont je suis responsable.*

Il était admirable de courage et de droiture cet homme et ces sentiments, je suis sûr qu'il les a perçus dans mon regard. Changeant de sujet, il me dit :

– *Pouvez-vous décoller de nuit avec votre avion ?*

– *Pourquoi ?*

– *Parce que je voudrais arriver à X avant l'ouverture des classes. Vous m'avez annoncé une heure trente minutes de vol. Alors, en décollant à six heures, nous y serions pour sept heures et demie. J'ai été informé par l'Administrateur civil de X, de ce que le professeur de la section maçonnerie annexée à l'école primaire trafiquait avec un entrepreneur du coin. Les élèves de cette section de maçonnerie fabriquent des parpaings en béton. Ils ne font que cela, à partir d'une machine que l'entrepreneur a amenée à l'établissement. Il livre aussi le sable, le gravier et le ciment. Les élèves produisent le travail. Les parpaings sont revendus et les deux compères encaissent. Alors, en qualité de professeur titulaire, je vous réquisitionne pour constater ces faits avec moi. Vous établirez un rapport que vous adresserez au recteur de Constantine. Avant midi, si ces faits s'avèrent exacts, je le fais foutre en taule. Tenez, prenez connaissance du dossier de plaintes que j'ai reçu. Incroyable !*

Alors, j'ai lu. C'était pitoyable de voir un jeune se lancer dans une opération suicidaire de la sorte, qui n'aboutirait qu'à tout perdre.

Puis, m'adressant à l'Inspecteur :

– *Ce que l'on peut faire, c'est être à l'avion à cinq heures trente et nous décollerons dès que le jour pointerà.*

– *Eh bien, faisons comme cela !*

Il téléphona au poste de garde de la Commune Mixte pendant que je faisais une toilette rapide, et à cinq heures quinze, nous quittions l'hôtel.

Arrivés à l'avion, j'avais des opérations de sécurité à observer. On ne laisse pas un avion de nuit, dans l'Erg, sans l'attacher, fermer toutes les écoutilles : Mises à l'air libre, prises de pressions, dégazeurs des réservoirs et les commandes bloquées. Puis, je suis allé voir si quelques chameaux n'étaient pas *baraqués* sur l'axe de décollage. Enfin, à six heures, nous avons décollé alors que l'aube commençait à poindre. Mais tout juste. Heureusement le Fairchild avait un excellent phare.

C'est en vol, que l'Inspecteur me parla de notre projet de construction d'un avion.

– *Que pensez-vous de la situation en Algérie, Camilièri ?*

– *Je pense que notre armée tient le pays, que nous parviendrons à circonscrire cette rébellion et que nous allons pouvoir mettre en place une nouvelle organisation administrative.*

– *Moi, je ne suis pas de votre avis. Je ne verrai pas la fin de l'histoire, mais la politique et les intérêts particuliers sont associés pour nous faire perdre ce pays. Vous avez vu ce « souk » chez nos politiques ? L'Armée a battu le FLN sur le terrain, mais le FLN a déjà battu la politique française. Nous allons perdre ce pays mon cher collègue Pied-Noir. Alors, pour la construction de votre avion, je vous donne 50 % de chance de le terminer ici. Allez-y si vous êtes toujours passionné, c'est une belle réalisation en plein Sahara. Mais, je vous en prie, ne construisez pas un avion pour le FLN.*

Le temps était clair et un faible vent du nord soufflait. Le moteur ronronnait de ses six cylindres. L'Inspecteur s'était assoupi. Maintenant il faisait jour, j'ai coupé l'éclairage du tableau de bord. La cabine s'assombrit à peine et nous survolions toujours le désert, majestueux dans ses couleurs et ses éclairages du lever du jour.

A quelques minutes de l'arrivée sur le petit aérodrome en terre battue de X, j'ai réveillé mon passager. Il me dit :

– *Vous pouvez éviter de survoler la palmeraie et la localité ?*

– *Oui. C'est possible. On se pose sur la piste vers le nord.*

– *Il est inutile que quiconque se doute de notre arrivée.*

Ainsi fût-il fait. Mais, à l'atterrissage, un silex coupa le pneu de la roue arrière. L'avion tangua un peu et je l'immobilisai sans problème.

Une Jeep de l'administrateur nous attendait. A huit heures, nous étions dans la cour de l'établissement scolaire. A midi, tout était terminé. Devant le réquisitoire de l'Inspecteur et les preuves qu'il montra, le fonctionnaire en cause remit sa démission. J'en étais malade.

Mais nous devions repartir pour une nouvelle destination. Alors, comme souvent, j'ai sorti de la soute ma petite caisse à outils, mon petit cric et j'ai déposé la roue endommagée. Malheureusement, je n'avais ni pneu, ni chambre à air de secours. Mais j'avais toujours à bord, un sac de chiffons. L'astuce était simple : Je démontais la jante dont l'une des deux flasques pouvait être retirée. Ainsi, j'avais accès à l'intérieur du pneu que je bourrais de chiffons en m'aidant d'un tournevis. J'en mettais le plus possible et je remontais la flasque de jante. Une fois la roue remontée, le pneu était rempli des chiffons bourrés et qui ne pouvaient pas s'échapper. Ce procédé m'a dépanné quelques fois.

Le décollage se fit sans problème et j'ai fait route sur Touggourt où j'ai pu remplacer totalement cette roue endommagée.

Et puis, le lendemain, nous sommes repartis pour une nouvelle oasis et un autre collège technique. L'Inspecteur est décédé au début de l'année suivante et je n'avais pas eu l'occasion de le revoir mais, lorsque à la fin de cette tournée je l'avais reconduit avec le Fairchild jusqu'à l'aérodrome de Constantine-Aïn El Bey, il m'avait serré la main, longuement, en me disant au revoir.

Cet homme est toujours resté pour moi un modèle.

La construction du Jodel

La liasse de plans que nous avons achetée à Messieurs Joly et Delemontez, portait le numéro 125. Lorsque l'avion est construit, son numéro de série est celui de la liasse de plans. Son immatriculation débutera par la lettre F (France). Puis, va suivre un groupe de quatre lettres commençant par P, pour un avion de construction amateur. Mais nous n'en n'étions pas à l'immatriculation. Loin s'en fallait !

En mai 1958, nous avons terminé la construction du longeron de l'aile. Cela avait été très compliqué, et pour plusieurs raisons :

- D'abord, il fallait déchiffrer les plans. Dans ce domaine, quoique rompu à ce genre de lecture, il y avait toujours l'hésitation qui faisait que, souvent, tout était remis à la séance de travail suivante. Nous n'avancions pas vite.

- Puis le longeron d'aile fait 8,22 mètres de longueur. Pour assembler, par collage, les éléments de ce longeron, il avait fallu réaliser un bâti de montage sur lequel les pièces collées étaient maintenues au moins 24 heures sous presses. Encore une œuvre d'art qui ne tolérait pas l'à peu près et qui avait nécessité des calculs et des développés géométriques pour lesquels Odette, en qualité de professeur de maths, avait assuré la réalisation et la vérification.

- Ensuite, nous avons dû faire venir d'Algérie et de France, les matériaux nécessaires à cette construction. C'était des madriers de spruce, un bois appartenant à l'espèce des résineux et qui pousse dans les forêts de Norvège, et des feuilles de contreplaqué d'Okoumé provenant du Gabon. Ces bois et contreplaqués étaient de qualité aviation, bien entendu, et coûtaient cher en regard de nos de salaires de jeunes enseignants. Si je dominais parfaitement l'utilisation des machines-outils d'usinage des métaux, j'étais, à cette époque, moins à l'aise avec les machines-outils du bois. Alors, la crainte était de faire des erreurs et de gaspiller nos bois précieux qu'il aurait fallu racheter.

- Pour finir, il y avait les collages qui se faisaient à la colle Certus, une colle à la caséine qui n'existe plus aujourd'hui. Elle ressemblait à du lait en poudre qu'il fallait diluer dans de l'eau pure et tiède, jusqu'à ce que la préparation ait la consistance d'une pâte à crêpes. Mais il était impératif de l'utiliser dans les deux heures après préparation, à une température de 20°, ce qui fait que, au Sahara, on ne pouvait pas coller chaque jour et à n'importe quelle heure de la journée. En octobre 1958, à la rentrée des grandes vacances, il était décidé de poursuivre et de terminer la fabrication de l'aile de l'avion. Dans cette perspective, durant les vacances d'été j'avais tracé les gabarits des nervures à l'échelle 1. Il faut dire que les plans étaient réalisés à l'échelle 1/5^{ème} et par conséquent, chaque pièce qui nécessitait une fabrication sur gabarit devait être redessinée à l'échelle 1. Un travail important et long et qui ne tolérait pas l'erreur. Là encore Odette vérifia tous les tracés.

Les nervures terminées, il fallait les coller et les monter sur le longeron à différentes incidences, car l'aile du Jodel 112 a une incidence évolutive le long de son envergure. Dans ce domaine particulier rien ne fut simple et nous découvriions tout. Comme nous ne possédions pas de niveau d'artillerie, lequel nous aurait été d'un grand secours pour mesurer des angles aussi faibles, nous avons trouvé, pour mettre en place ces nervures sur le longeron d'aile, un système de cales d'épaisseur métalliques que je fabriquais avec la précision du centième de millimètre. Mais alors, tout devait passer par la trigonométrie, donc par des méchants calculs à une époque où la calculatrice n'existait pas encore.

Dans la fabrication de cette aile, il n'y avait pas que les éléments en bois. J'avais trouvé intéressant de faire participer mes élèves de seconde et troisième année à la fabrication des pièces métalliques. Il s'agissait des éléments du train d'atterrissage, des charnières d'ailerons, des palonniers, des manches avec leurs bielles de commandes, des ferrures d'attaches des poulies d'ailerons ainsi que des ferrures de fixation de l'aile sur le fuselage. Bien sûr, certaines de ces pièces ont été rebutées pour défaut de fabrication, mais j'avais adressé celles correctement fabriquées à la Fédération aéronautique d'Alger afin qu'elles puissent servir à d'autres constructeurs. Les élèves étaient très encouragés par cette initiative.

Durant les vacances de Pâques, j'ai terminé le train d'atterrissage, avec ses deux jambes élastiques et leur système amortisseur incorporé. Nous avons dû aussi jouer aux fondeurs. Dans un bout de tube de forage pétrolier de quarante centimètres de diamètre environ, j'avais réalisé une grosse bassine en soudant un fond de dix millimètres d'épaisseur à cette portion de tube. Ayant récupéré des vieux pistons de moteurs d'automobile en alpac, j'avais cassé ces pistons en morceau et les avais mis dans la bassine chauffée sur un feu de forge impressionnant. Puis j'avais coulé ce métal en fusion dans des moules construits avec de la tôle d'acier et que j'avais obturés au plâtre.

Ainsi, j'avais obtenu des blocs de métal d'alpac, dans lesquels, au tour à métaux et à la fraiseuse, j'avais pu usiner les pitons de formes ovoïde des amortisseurs du train d'atterrissage et également les jantes des roues qu'il m'avait fallu, ensuite, baguer sur bronze.

Enfin, fin mai 1959, l'aile était terminée, vernie, avec le train d'atterrissage monté, les ailerons et leurs commandes en place et réglés. Nous étions, alors, fatigués par huit mois de Sahara, la chaleur et une année scolaire au cours de laquelle les choses devenaient de plus en plus pénibles et puis, nous doutions de nos possibilités de pouvoir terminer cet avion.

Le moral n'était pas des meilleurs, car si le général Challe avait conduit l'opération *Jumelles* depuis le sud de l'Oranie jusqu'au Hodna et les Aurès Némentcha au cours de laquelle les katibas du FLN avaient été décimées, nous étions maintenant édifiés sur les idées de De Gaulle quant au destin de l'Algérie qu'il avait décidé de remettre à l'ALN et au FLN. Lorsqu'il avait machiavéliquement annoncé *Algérie Française*, secrètement il pensait que lorsqu'il serait sûr d'être élu à la présidence de la République, il annoncerait Algérie Algérienne. S'il l'avait dit avant d'être élu, il savait qu'il aurait été renvoyé à Colombey-Les-Deux-Eglises. C'est de la tromperie de haut-niveau !

Dès la rentrée scolaire de 1960, nous avons débuté les tracés des gabarits de construction des cadres de fuselage de l'avion. Des conversations que j'avais pu avoir en France avec des constructeurs d'avions amateurs, il apparaissait que la fabrication du fuselage ne présenterait aucune difficulté. *Un jeu d'enfants* disaient-ils.

Il faut croire que nous étions au-dessous du niveau des autres, car nous n'avons jamais eu l'impression qu'il puisse s'agir d'un *jeu d'enfant*, pas plus pour la construction de l'aile que pour celle du fuselage ou de toute autre partie de l'avion. Nous étions toujours inquiets de l'erreur possible, d'autant que nous n'avions pas d'avion Jodel sur lequel nous aurions pu comparer ce que nous arrivions à sortir des plans qui, il faut bien le dire, étaient parfois difficile à lire.

Enfin, vers la fin de l'année scolaire 1960, le fuselage était terminé et équipé du réservoir de carburant de 65 litres que j'avais entièrement réalisé dans une feuille de duralumin de un millimètre d'épaisseur, par soudure oxyacétylénique. Un succès ! Car, aux essais d'étanchéité de ce réservoir, il n'y avait pas le moindre suintement au niveau des soudures.

Le bâti-moteur était également installé sur ce fuselage. C'était un élément très important construit en tubes d'acier au chrome molybdène, soudés entre eux de façon à supporter les efforts dus au poids du moteur, à la traction et aux couples de torsion engendrés. Ce bâti-moteur avait dû être réalisée à partir d'un montage très précis où les pentes et les angles étaient calculés et contrôlés par des calibres qu'il avait fallu fabriquer au préalable.

Pris par l'enthousiasme de la réussite de ce fuselage, très vite maintenant grâce à une meilleure connaissance du travail et du collage des bois, nous avons terminé la gouverne de profondeur avec son plan fixe, ainsi que la gouverne de direction, avant de partir en vacances d'été.

Je m'en souviens très bien, un jeudi après-midi avec des amis qui étaient venus nous aider, nous avons, devant le hangar, posé le fuselage sur l'aile de l'avion. Enfin, nous y étions parvenus ! Nous avons construit cet avion ! Enfin presque, car il fallait encore l'équiper de ses instruments de bord, fabriquer les garnitures intérieures, les sièges et la verrière de la cabine.

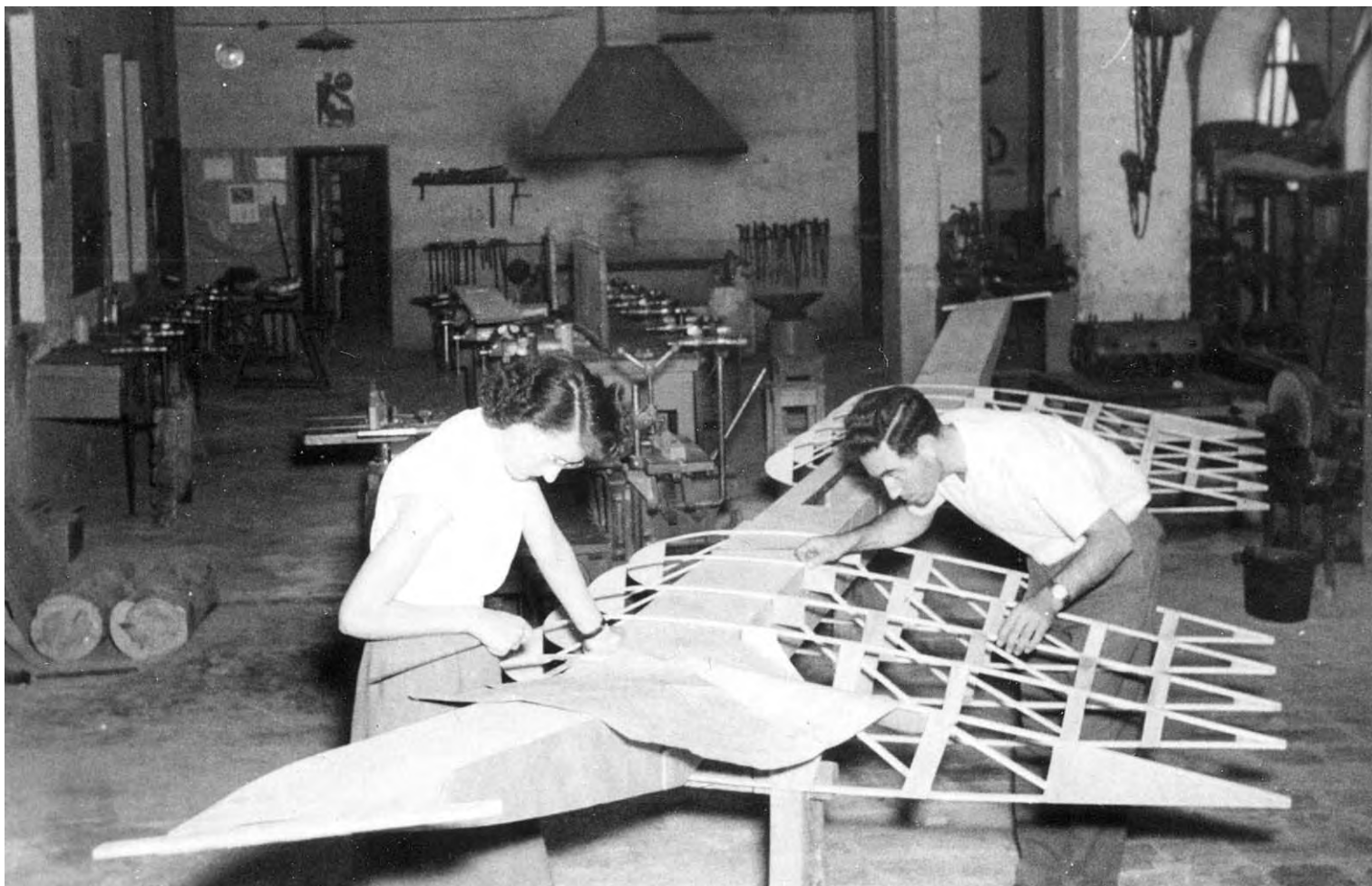
Puis, partie très délicate, réaliser l'entoilage de tous les éléments de la structure, leur enduisage avec des produits spéciaux nitrocellulosiques. Enfin, ceci fait, il fallait aussi peindre l'avion au pistolet et mettre en place les lettres de l'immatriculation.

Grâce à l'aide de l'expert du Bureau Véritas d'Alger, nous avons pu acheter un moteur Continental de 85 chevaux. C'était le moteur prévu pour ce type d'avion mais, dans l'état où il était, il devait impérativement subir une révision générale. Cette dernière fut pour moi un long et minutieux travail qui ne fut achevé qu'en février 1962.

L'hélice a été commandée en métropole. L'expert du Bureau Véritas dénicha dans un aéro-club du nord de l'Algérie des capots-moteur en très bon état, Je n'aurais pas pu les construire par manque de temps mais aussi par manque de compétences en matière de chaudronnerie.

Voilà où nous en étions de la construction de notre avion le 30 mai 1960 !

▼ *Odette et Gustave Camiliéri construisent le Jodel*



Enfin prêt !

Le 30 septembre 1961, nous étions tous de retour au Sahara. La rentrée scolaire avait lieu le 1^{er} octobre, comme partout en France. Les *anciens* arrivaient généralement trois ou quatre jours avant la rentrée, et les *nouveaux* trois à quatre jours après. Il y avait toujours les excuses de dernière heure. Quelques fois, la crise de *cafard* était pénible à supporter pour les jeunes. Ici, pas de télé, pas de dancing, pas de boulevards et pas d'autos. Ouargla était à 170 kilomètres et Biskra à 220 kilomètres. Autour, que du sable !

Lorsque les conversations s'établissaient au cours de réunions ou de repas chez les uns et les autres, il est évident que tout tournait autour du même pôle : L'Algérie ! Beaucoup annonçaient qu'ils faisaient leur dernière année au Sahara et allaient demander leur rapatriement en France, dès le prochain mouvement des mutations. La majorité des enseignants des oasis du Sud Algérien étaient des Métropolitains. Le fait de rentrer en France n'était pas un vrai problème pour eux, surtout pour ceux qui avaient des enfants qui abordaient le lycée. Mais, pour moi, je n'avais pas l'intention de quitter mon pays !

Et pourtant, il fallait bien voir les réalités en face : De Gaulle venait d'annoncer un référendum prévu du 6 au 8 Janvier 1961. Il s'agissait de répondre à la question : *Approuvez-vous la politique du chef de l'Etat en Algérie ?* Il fallait répondre par oui ou par non ! De Gaulle l'emporta avec 70 % de oui et 55 % des inscrits. L'abstention fut massive chez les Musulmans et le non fut tout aussi massif chez les Européens. Dans l'Armée il y eut un certain flottement, en fonction de ce que l'on avait vu ou ressenti sur cette terre d'Algérie et, alors, on penchait pour la fidélité à De Gaulle ou à l'Algérie Française.

Je savais que tout était perdu et que De Gaulle allait donner l'indépendance à l'Algérie. Je sentais que tout se clivait et que chacun allait vouloir *sauver les meubles* dans ce cataclysme. Nous avons longuement discuté, Odette et moi, de ce que nous pourrions éventuellement faire pour notre avion. Abandonner la construction et le détruire au dernier moment, avant de quitter Touggourt ? Moi je ne pouvais m'y résoudre. Alors, peut-être, le plus rapidement possible, l'expédier en France démonté, dans l'état où il se trouvait ?

Il y avait une dernière solution. C'était celle de tenter de le terminer et de le convoier en France en vol. Conscients de ce que nous avions au moins une année devant nous, c'est cette dernière solution qui fut retenue.

Très vite, j'ai commandé la toile de lin, les enduits et les peintures pour débiter le plus rapidement possible l'entoilage de notre Jodel. Le colis, expédié par Sirbain Aviation à Dax, est arrivé relativement vite. Odette a donc débuté ce chantier, car elle avait réentoilé un de nos avions, le *Tiger-Moth*, en 1958. Mais c'était une œuvre de longue haleine, d'abord parce qu'il fallait couper les panneaux après les avoir ajustés sur des patrons, puis tout coudre à la main après avoir assuré les tensions des panneaux de toile, point par point, larder sur les nervures, maroufler entièrement les surfaces caissonnées en contreplaqué, coller les bandes crantées et, ensuite, enduire la totalité du revêtement de l'avion en trois couches. Ce fut un travail long et délicat, car il fallait respecter des conditions de température et d'hygrométrie.

Souvent, le temps dont elle disposait ne permettait pas de réaliser une séquence complète de travail qui, de ce fait, ne pouvait pas être débutée et était donc reportée.

Pendant ce temps, je construisais les arceaux de cabine qui devaient supporter les panneaux de plexiglas et constituer la verrière de la cabine. Ces arceaux étaient fabriqués dans des tubes

d'acier étiré, soudés entre eux sur des nœuds de liaisons, après qu'ils aient été formés sur des gabarits qu'il fallait dessiner à l'échelle 1 à partir des plans au 1/5^{ème}.

Lorsque les cerceaux furent terminés, avec les portes et leurs serrures, et qu'ils furent mis en place sur le fuselage, il restait à former les plexiglas pour pouvoir les fixer sur ces arceaux. Alors, j'ai construits des grands plats, comme des plats à tarte, mais qui faisaient près de deux mètres de long. Nous avons mis une feuille de plexiglas dans un des deux plats et nous avons versé dessus de l'eau bouillante. La température de l'eau a eu pour effet de ramollir le plexiglas et, en nous brûlant les doigts, nous avons pu mettre en forme ce premier panneau de la cabine, directement sur la structure en tube de cette dernière. Ça a marché parfaitement. Une fois refroidi, le plexiglas, dont l'épaisseur était voisine de trois millimètres, avait conservé la forme que nous voulions lui donner mais, aussi et surtout, sa transparence.

Ainsi pendant qu'Odette avançait l'entoilage, je continuais la fabrication de la cabine, laquelle nécessitait de grandes précautions pour ne pas rayer ou simplement casser un panneau de plexiglas. Tout devait être installé sur des minuscules amortisseurs en caoutchouc que j'avais découpé à l'emporte-pièce dans une chambre à air de voiture. Le perçage des trous dans ce plexiglas était aussi une opération délicate, car il nous aurait fallu une chignole pneumatique à très grande vitesse de rotation que nous n'avions pas. Alors, j'ai dû percer ces trous avec une simple chignole électrique, lourde et peu adaptée à ce genre de travail. Le danger résidait dans le fait que, si le foret de perçage embectait dans le plexiglas, le panneau se criquait et il fallait le remplacer. A Touggourt, mis à part des dattes ou du bois de palmier, il était exclu de prétendre trouver du plexiglas.

J'avais également installé les instruments de bord. Ils se résumaient au strict nécessaire, vu le rapport entre leur prix d'achat et nos traitements mensuels. Alors, avec beaucoup de patience, j'avais récupéré ou acheté des instruments d'occasion qu'il m'avait été possible de faire réviser gracieusement par l'entremise d'un ami.

La dernière partie de la réalisation de cette construction était devenue une course contre la montre. Personne ne nous aidait, personne n'était intéressé. Pas même ceux qui étaient avec nous à l'Aéro-club et qui bénéficiaient gracieusement, bien-sûr, de mon enseignement en vol. Les gens aimaient bien regarder, questionner, mais ils n'avaient aucune envie ni même de dispositions pour participer. Alors, nous continuions, sans nous poser de question quant à l'aboutissement. Le moteur m'a pris énormément de temps. Je manquais de moyens matériels et d'outillage de précision pour tout expertiser. Je me souviens que j'avais passé des heures à observer chaque centimètre carré des carters de ce moteur avec une loupe pour tenter de découvrir la moindre faille, le plus petit défaut. Tout était passé sous mes yeux au travers de la loupe. J'avais repoli, avec une pierre au carborundum, toutes les cames, les culbuteurs, les manetons de vilebrequin et ceux des bielles et les engrenages de la pompe à huile. Chaque pièce avait été mesurée, nettoyée et désoxydée si cela était nécessaire.

Pour les magnétos, après les avoir entièrement démontées et vérifié chacune des pièces, j'avais fabriqué un système de montage sur un tour à métaux qui me permettait de les faire tourner pendant 12 heures, dans les mêmes conditions que si elles avaient été sur le moteur.

Enfin, après tout ce travail de vérification, j'ai débuté le remontage du moteur. Un jour, il était là, devant moi, ce moteur reconstruit, rutilant, transpirant la puissance et la précision, prêt à être installé sur l'avion.

Ce jour-là, je l'avoue, j'ai ressenti une certaine fierté de moi-même.

En quelques jours seulement, l'installation du moteur sur l'avion fut terminée. Il faut dire que ce travail, minutieux par les réglages qu'il demandait, était celui pour lequel je disposais des meilleures connaissances. Je me souviens que nous étions tous émus, et aussi un peu tendus, lorsque nous avons fait le plein du réservoir d'essence. Pas de fuite ! Pas de suintement !

Comme il fallait lancer l'hélice à la main, car ce type de Continental n'avait pas de démarreur, j'avais placé des cales devant les roues.

Odette s'est installée aux commandes, à ma demande. C'est moi qui prenais la responsabilité de la mise en route, les mains posées sur une pale de l'hélice. J'allais, pour la première fois, donner la puissance à cet avion construit de toutes pièces par nos mains. Mais allait-il seulement vouloir démarrer, ce moteur ? Le doute était en moi et, à une vitesse vertigineuse, toutes les opérations faites repassaient dans ma tête.

Les copains étaient là. Dans leur silence je sentais, en même temps que leurs encouragements, une préparation à leurs regrets si ça ne marchait pas !

Alors j'ai demandé à Odette :

– *Contact magnétos coupé ?*

– *Contact magnétos coupé !*

J'ai fait faire deux tours au moteur en tournant l'hélice et j'ai demandé à Odette :

– *Contact magnétos branché ?*

– *Contact magnétos branché !*

J'ai lancé l'hélice d'un coup sec et mon moteur s'est mis à tourner. Il tournait et l'avion vivait de mille petites vibrations. Odette, le pouce levé, m'informait de ce que tous les paramètres étaient corrects.

Je ne peux pas dire ce que nous ressentions. Ce n'est pas possible d'exprimer ce que l'on perçoit dans des moments pareils, mais je me souviens, et je ne l'oublierai jamais, du geste d'un ami, pilote lui aussi, à cet instant. Il était allé chercher une chaise et, face à l'avion dont le moteur tournait, il m'a dit en me faisant asseoir :

– *Maintenant, assieds-toi et admire.*

Alors, j'ai pleuré et je n'ai pas honte de le dire, car l'avion Jodel D 112 N° 125 F-PKMM était devant moi. La partie avait été trop dure, trop fatigante, trop injuste dans une situation politique abominable, sans l'aide de personne. Mais le plus terrible maintenant était que notre avion, s'il existait, il se trouvait sur une terre qui ne restera française que pour peu de temps.



Le Jodel 112 n° 125 F-PKMM vole toujours. Il a changé de propriétaire, il est maintenant immatriculé F-PZLJ et il est basé à Beauvais.

Bien entretenu, il est toujours fringant, après plus de 50 ans de bons et loyaux services.

(Photo : Christian Rose)

Mission secrète

De Gaulle, pressé d'en finir, avait signé les pseudo *Accords d'Evian* avec le FLN, qui donnaient à l'Algérie son indépendance le 1^{er} Juillet 1962.

Le divorce franco-algérien était entré dans sa phase finale, alors que l'Organisation armée secrète (OAS) tentait de se structurer au mieux.

Cette OAS comptait un regroupement actif de civils et de militaires. Leur but était de maintenir l'Algérie Française contre le FLN et les menées gaullistes. Quant à l'Armée, dans sa majeure partie, elle restait rivée aux ordres.

C'étaient des *despérados* ces gens de l'OAS. Les maquis qu'ils tentèrent d'implanter, en dehors de leurs actions citadines, pour échapper aux représailles de l'Armée française, de la Gendarmerie et surtout des Gardes Mobiles, mais aussi et encore pour combattre le FLN sur le terrain, furent rapidement neutralisés. Pourtant, ils ont été des combattants attachés à leur pays qu'ils avaient construit par leur travail de chaque jour, prenant ainsi la suite de leurs parents et ancêtres.

Je n'ai jamais appartenu à l'OAS. J'aurais pu. Je ne l'ai pas fait pour deux raisons :

- D'abord parce que je savais qu'au dernier moment, peu de militaires, qu'il s'agisse d'officiers, de sous-officiers ou d'hommes de troupe, ne risqueraient d'être traduit devant un conseil de guerre pour rébellion. C'est bien connu et je ne discute pas le principe. En France, il n'y a plus de Victor Hugo ni de Jean Jaurès. Sans l'appui de l'Armée, l'OAS n'avait aucune chance de survie. Dans l'affirmative, aussi, c'eût été le début d'une sécession impossible à imaginer.

- Ensuite, que pouvait faire l'OAS en Algérie, dès lors que des politiciens, en France, entretenaient les plus basses manœuvres contre les Pieds-Noirs et les Arabes fidèles à la France, soulevant ainsi l'opinion de « *Monsieur tout le monde* » contre tout ce qui pouvait venir de là-bas. Les Communistes, les PSU ou les Socialos n'ont pas été les seuls à œuvrer dans ce sens, puisque cette vindicte fut l'œuvre du gouvernement de la République dirigé par De Gaulle et De Gaulle et les Gaullistes haïssaient les Pieds-Noirs et les Arabes.

Mais, si je n'ai jamais appartenu à l'OAS, j'ai été amené une fois à intervenir pour elle et à sa demande. C'était le 3 octobre 1961. J'étais dans mon bureau, au lycée professionnel de Touggourt, lorsque le téléphone sonne. Je décroche et j'entends une voix d'homme :

– *Je voudrais parler à Monsieur Camilièri.*

– *C'est moi-même. Bonjour Monsieur.*

– *Ici l'OAS d'Alger. Monsieur Camilièri écoutez-moi sans m'interrompre. Vous êtes Pied-Noir et nous pensons que vous souhaitez que l'Algérie, votre pays, reste française. De plus, vous êtes le chef-pilote de l'aérodrome de Touggourt.*

– *Oui.*

– *Monsieur Camilièri l'OAS vous demande une intervention. A l'école des filles de Touggourt, une jeune institutrice est arrivée il y a trois jours. Elle se nomme mademoiselle X. Cette jeune femme appartient à l'OAS. Elle doit quitter Touggourt sur l'heure. L'OAS vous demande de l'embarquer immédiatement à bord d'un de vos avions et de la transporter sur l'aérodrome d'Ouled-Djellal. Cet aérodrome est isolé et non contrôlé. Il y aura là-bas, une voiture Peugeot 203 noire. Elle sera immobilisée à une extrémité de la piste. Après l'atterrissage, faites descendre Mademoiselle X après avoir immobilisé votre avion à au moins 200 mètres de la voiture. Surtout n'approchez pas de la Peugeot. Lorsque la jeune femme sera à bord de l'automobile et*

que cette dernière sera partie, restez trente minutes au sol avant de quitter Ouled-Djellal. Vous devez, sur votre vie, garder le secret de cette opération ! Vous avez tout compris ?

- Oui.

- L'OAS vous remercie.

Et le téléphone a été raccroché. Je m'accordais quelques minutes de réflexion. Que faire ? Très rapidement, il me fut possible de faire porter une lettre cachetée à la demoiselle en question, que je ne connaissais pas. Mon message était court :

– *Quittez immédiatement votre classe sous le prétexte du décès de votre mère. Ne cherchez pas à comprendre. Ramassez vos affaires et attendez. Quelqu'un va venir vous chercher.*

De là, j'ai pris ma voiture et je suis allé voir le seul homme dont j'étais certain des sentiments et de son appartenance à l'OAS. Je lui ai raconté l'affaire. Il a tout de suite été d'accord pour m'aider. Mais il était exclu que j'embarque la fille sur l'aérodrome de Touggourt. Il y avait là des Arabes employés au bureau de piste de l'aérodrome et qui, au fur et à mesure de l'évolution politique, viraient de bord mieux qu'un voilier. Ils étaient déjà tous des agents du FLN.

Alors, voilà ce que j'ai arrêté comme dispositif avec mon correspondant :



- Lui, allait prendre la fille dans la voiture chez elle et l'amenait sur la piste chamelière de Djama à Hassi-M'rara, à dix kilomètres de Djama. Cette piste partait plein ouest et elle était très plate sur les quinze premiers kilomètres. Le point fixé était à environ soixante kilomètres de Touggourt. Là, il attendrait.

- Moi, j'arriverai avec le Fairchild après que l'on m'ait vu décoller de Touggourt, seul à bord. Au départ j'aurai déposé un plan de vol pour Hassi-M'rara où il y avait une petite piste d'atterrissage en terre battue qui était utilisée par le Service de l'hydraulique et non gardiennée.

- Ensuite, après l'atterrissage sur la piste chamelière, j'embarquerai la fille et je décollerai pour Ouled-Djellal. Lui, rentrera à Touggourt avec sa *Land-Rover*.

Tout est réglé. Je donne mon heure de décollage. Ce sera 12 heures 15, après la sortie de classe, ce qui m'amènera au point fixé à 12 heures 35.

A l'heure prévue j'arrive sur la zone. J'aperçois un feu, ou plus exactement une fumée blanche. Le gars de la *Land-Rover* a allumé des chiffons imbibés d'huile. Bonne idée, ainsi je peux estimer le vent qui souffle plein travers à 12 nœuds !

Je fais un passage et je me présente sur l'axe, en correction de dérive, car je ne dois pas sortir de la piste. En effet, c'est la partie dure et résistante du sol que les chameaux sentent et sur laquelle ils marchent. C'est là-dessus que je dois poser les roues de mon Fairchild.

Une fois posé, j'embarque la passagère et, après avoir serré la main au gars de la *Land-Rover*, je verrouille les portes et pousse la commande de puissance. Le décollage s'effectue sans problème. Quarante minutes plus tard, je suis en vue de la petite piste d'Ouled-Djellal. Elle est constituée de reg, un mélange de terre, de sable et de pierres. Les montagnes des Aurès sont là, si près qu'on les toucherait presque.

En évoluant en tour de piste pour la sécurité, j'aperçois la Peugeot 203 noire. Le chauffeur s'est immobilisé en bout de piste de façon à se réserver une possibilité de départ d'urgence, si nécessaire. Après l'atterrissage, j'immobilise mon avion à mi-piste et j'arrête le moteur. La fille me regarde et, en m'embrassant, elle me dit :

– *Je n'oublierai jamais.*

Elle sort et court vers la voiture en portant son sac. Sur le capot de la 203, il y a un fusil-mitrailleur en batterie avec un homme qui le tient. Les portes de la 203 se referment et la voiture démarre. Alors, je descends du Fairchild en regardant l'heure. Je suis seul. Rien à perte de vue. Je m'assieds sur une roue de l'avion et, pour respecter la demi-heure, je fume deux cigarettes. Je décolle à l'heure prévue. Une heure quinze plus tard, je pose l'avion à Touggourt. Au contrôle d'aérodrome, on me demande :

– *Tout s'est bien passé Monsieur Camilièri ?*

– *Parfaitement.*

Je vais directement au lycée. Le soir, rentrant chez moi et en passant devant le bureau du Territoire militaire, je remarque deux voitures inconnues dans l'oasis et immatriculées dans le département de Constantine qui venaient pour arrêter Mademoiselle X. Personne n'a jamais posé de questions sur la manière dont Mademoiselle X avait pu quitter Touggourt. Un jour, j'ai lu dans *La Dépêche de Constantine* qu'elle avait été arrêtée, avec son ami. Ils furent internés et libérés bien plus tard, après la loi d'amnistie. Moralité : Lorsque vous devenez un Résistant, ne restez pas sur le théâtre d'opération. C'est risqué. Mieux vaut faire la guerre à distance au micro ! Le 21 avril 1961, les généraux Salan, Challes, Jouhaud et Zeller entrent en rébellion dans un climat passionnel pour ces hommes qui, durant leur carrière, avaient montré leur valeur de chefs. Ces officiers seront ensuite arrêtés, déshonorés et embastillés.

L'OAS agissait. Le soir, on tirait à vue dans les rue d'Alger et les explosions succédaient aux explosions. Une nuit où j'étais de passage à Alger, à cette époque, j'ai compté 106 explosions. Mais le mal est déjà fait. Des ordres sont donnés à l'Armée, à la Gendarmerie et aussi et surtout aux Gardes Mobiles. Le Pied-Noir, voilà l'ennemi ! Alors que des enfants, des femmes et des hommes européens sont enlevés. Une fois pris, ils disparaissent à tout jamais.

Les avions militaires, à Alger, font des passes de tir sur les terrasses des Pieds-Noirs de Bab-El-Oued, tandis que les Gendarmes et les Gardes Mobiles fouillent les appartements des Européens en cassant à coup de crosses les armoires, les placards et les meubles. Une troupe douteuse est envoyées par l'Armée pour massacrer des dizaines de civils inoffensifs au pied de la Grande Poste et clore dans le sang l'envie de manifester contre le régime. Sans aucune émotion de la part des médias, la division entre les Français est achevée. Plus personne ne se préoccupera du sort des Pieds-Noirs et des Musulmans fidèles à la France.

Départ raté

En janvier 1962, les Français d'Algérie se préparaient à quitter le pays. A Touggourt, les événements se précipitaient. Il avait fallu grillager nos fenêtres et celles des écoles, pour se protéger des jets éventuels d'engins explosifs. Une compagnie de Légionnaires Parachutistes était sur place et intervenait chaque fois que cela était nécessaire pour la sécurité. Beaucoup d'Européens, et même des fonctionnaires, envisageaient un départ précipité par avion, compte tenu du fait qu'il était exclu de prétendre rejoindre le nord de l'Algérie par la route.

Comme je l'ai déjà dit, De Gaulle voulait en finir et il était prêt, dès lors, à beaucoup de concessions vis-à-vis du FLN pour se débarrasser de ce *merdier d'Algérie*. Deux ministres de Monsieur De Gaulle, Louis Joxe et Robert Buron, furent alors les plénipotentiaires désignés pour aller offrir l'Algérie au FLN. Ce fut ce qui s'est appelé *les Accords d'Evian* que Monsieur De Gaulle fit signer avec le seul interlocuteur qu'il avait reconnu, le FLN, ce dernier bénéficiant de l'appui non dissimulé des états islamistes : L'Arabie Saoudite, l'Egypte, la Lybie, la Tunisie, le Maroc et la liste n'est pas exhaustive ! Ainsi, il était admis que le FLN avait battu la France, les Français et leur armée. Quand à ces pseudo *Accords d'Evian*, ils ne seront respectés par aucune des deux parties. En 1964, deux ans après l'indépendance de l'Algérie, il n'en était même plus question. De Gaulle n'ignorait pas qu'il en serait ainsi. Mais c'était son moindre souci. Ce qui l'intéressait, à lui, c'était de pouvoir poursuivre les essais atomiques et ses utopies.

Fin février, notre avion était prêt à prendre l'air pour les essais en vol, après que j'ai terminé les essais de roulage, de freinage, de conjugaison des commandes, de maniabilité dans les évolutions au sol et des accélérations-arrêts après affichage de la puissance maximale.

Mais c'était sans compter avec ces maudits *Accords d'Evian* qui prévoyaient l'interdiction des vols au-dessus de l'Algérie, en dehors des vols commerciaux et de ceux des avions militaires français non armés.

Ainsi, les quarante aéro-clubs d'Algérie voyaient leurs avions cloués au sol, quand leur action de chaque jour dans cette guerre qui avait duré sept ans et demi, avait été non seulement des plus courageuses, mais aussi des plus patriotes et humanitaires.

Certains hangars d'avions, en Algérie du nord, ont même été verrouillés et gardés par les Gendarmes et les Gardes Mobiles.

Il faut voir là le souci du gouvernement français d'offrir, en prime, au FLN, les quelques trois-cents avions de ces aéro-clubs, en interdisant matériellement la possibilité aux Pieds-Noirs pilotes, de rapatrier par voie des airs ces matériels en France. La mesure d'interdiction prenait effet au 19 mars 1962, date à laquelle le pseudo *cessez-le-feu* est entré en vigueur. Et cela nous est tombé sur la tête, le matin du 20 mars, par une simple information du bureau de piste de l'aérodrome de Touggourt.

Voilà, l'avion Jodel D112 N° 125 F-PKMM nous était volé, conjointement par les signataires des *Accords d'Evian*, bien qu'il ait été entièrement construit et payés par nous.

Pourtant, après avoir entendu : *Je vous ai compris - Tous Français de Dunkerque à Tamanrasset* puis, *Algérie Algérienne*, le torchon des *Accords d'Evian* stipulait bien que : *Les biens des Français appartenaient aux Français !*

Alors, ce jour-là, j'ai fait le serment que cet avion quitterait l'Algérie. Je ne savais pas encore quand, ni comment. Pour moi une autre guerre commençait, celle du silence d'abord, mais, aussi celle de réflexion pour une action réussie.

Le mois de mai 1962 arriva, et ce fut le départ des familles de fonctionnaires. On ne savait pas qui reviendrait. Sauf moi, pour enlever notre Jodel !

Après l'interdiction des vols en Algérie, j'avais adressé une demande de dérogation exceptionnelle à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) à Paris. Ma demande portait sur la nécessité de convoier en France métropolitaine trois avions, pour révision en atelier spécialisé. Il s'agissait des *Norécrin* F-OAUS et *Emeraude* F-OBSS et du Jodel F-PKMM, avion privé.

Bien entendu, il fallait trouver un prétexte et j'avais choisi celui de la révision en France, sollicitant une réponse par retour du courrier. C'était une ruse un peu grosse, mais je n'avais pas d'autres armes pour l'instant. Au moment de mon départ de Touggourt, en mai 1962, je n'avais pas reçu de réponse à ma requête, pas plus du reste que les documents de navigabilité de notre avion Jodel F-PKMM.

Le 20 juin 1962, je me trouvais donc en France, chez mes parents, lorsque le facteur me remet un paquet de la DGAC. Il contenait :

- Les documents officiels de notre Jodel D 112 F-PKMM.
- Une lettre de dérogation en bonne et due forme, autorisant le convoyage en vol des trois avions jusqu'en France.

Nous avions eu simplement la chance que ma demande ait abouti sur le bureau d'un fonctionnaire de la DGAC qui avait compris le problème en lisant ma lettre. Il ou elle, avait compris la situation à distance et avait tout imaginé avec justesse. Que cet(te) anonyme soit ici remercié(e). Mais, nous étions le 20 juin et l'indépendance de l'Algérie serait proclamée le 5 juillet 1962. Dix jours seulement, voilà ce qu'il me restait pour réaliser l'enlèvement de ces trois avions avant qu'ils ne deviennent algériens et perdus pour la France.

J'ai alors immédiatement télégraphié à un pilote resté en Algérie et qui m'avait donné son accord pour convoier le *Norécrin* lors de tous les échafaudages de plans que j'avais envisagés. Mon télégramme était assez laconique. C'était absolument nécessaire par sécurité : *Serai avec Pierre, Caravelle Air-France Hassi-Messaoud nuit du 22 au 23 juin. Repartons tôt le 24 juin. Tatave.* Et puis, j'ai appelé mon ami Pierre Joly, lui aussi pilote compétent, mais qui n'avait jamais quitté sa Charente-Maritime. Pierre m'avait donné son accord pour convoier l'*Emeraude*. Quant à moi, je ramènerai notre Jodel.

Le 22 juin 1962, Pierre et moi avons rejoint Marignane à bord d'un avion de l'Aéro-club de Montendre. Après avoir abrité notre avion dans un hangar de l'aéro-club local, nous sommes allés prendre deux billets aller simple, pour la *Caravelle* d'Air-France Marseille-Hassi Messaoud. Cet avion décollait de nuit, à cause de la chaleur régnant au Sahara à cette époque.

Nous étions sur le tarmac de l'aéroport pétrolier de Hassi-Messaoud à minuit. L'ami pilote était là avec une voiture. Immédiatement, nous sommes allés à Touggourt où nous sommes arrivés vers trois heures du matin.

Le jour fut vite là, bien sûr, et les mouches également. Après la douche et le petit déjeuner nous étions à l'aérodrome de Touggourt. Là, nous avons retiré les housses des avions, vérifié l'huile, effectué les purges des réservoirs et leurs pleins. Tout était calme et, fort de mon autorisation délivrée à Paris, d'une part, et du fait que l'indépendance de l'Algérie était effective au 5 juillet 1962, d'autre part, je n'ai pas prêté attention à ce qui se passait autour de nous. J'avais eu tort. L'un des Arabes qui travaillait au bureau de piste, était parti vers l'oasis. C'était Hamza Bassa. Mon ancien élève. Quelques années auparavant, je lui avais appris à conduire une auto à l'issue

de sa troisième année de lycée professionnel. Comme il était sérieux, appliqué et d'une bonne moralité, j'étais intervenu pour le placer à l'aérodrome comme agent. Il était devenu fonctionnaire de l'Etat Français. Il avait pour moi une très grande reconnaissance et il me témoignait toujours des marques de respect.

Le matin, lors de notre arrivée à l'aérodrome, j'avais perçu chez lui, surtout en présence d'autres Arabes, une certaine réserve. Il m'avait demandé :

– *Vous êtes revenu au Sahara en pleines vacances, Monsieur Camilièri ?*

– *Oui. Je suis revenu pour convoier trois avions en France. J'ai une autorisation de la DGAC à Paris.*

J'étais abasourdi. Nous étions le 23 juin 1962, à douze jours de l'Indépendance de l'Algérie, donc encore en France, et c'était Hamza qui était propulsé commandant d'aérodrome.

Effectivement, quelques instants plus tard je le vois passer, affublé de la veste du commandant avec les quatre gallons sur ses manches, qui file sur sa mobylette vers l'oasis distante de deux kilomètres. Occupé par la nécessité de faire tourner, pour essai, les moteurs de nos avions, je ne prête pas une attention particulière à ce départ d'Hamza. En réalité, il part prévenir le FLN de notre présence !

Les avions étaient prêts, nos affaires de vol à bord et notre briefing fait pour le départ du lendemain à la pointe du jour. Comme il était près de midi, nous sommes allés déjeuner rapidement et faire une sieste réparatrice, chez moi. Nous dormions depuis une demi-heure lorsque j'ai été réveillé. Quelqu'un frappait à la porte. J'enfile mon pantalon et je vais ouvrir. Devant moi, il y avait un Arabe, un commerçant que je connaissais, accompagné de deux officiers du FLN en tenue. Le commerçant me dit :

– *Bonjour Monsieur Camilièri. Je suis le nouveau maire de Touggourt. On vient de me dire que vous aviez l'intention d'amener trois avions de l'Aéro-club en France.*

– *C'est exact. Nous amenons trois avions en France demain matin, avec l'autorisation écrite de la Direction générale de l'Aviation Civile en France. L'un des avions est ma propriété.*

– *Monsieur Camilièri, ce départ n'est pas possible. Ces avions sont maintenant algériens et ils resteront ici.*

– *Alors, écoutez-moi bien Monsieur. Aujourd'hui, nous sommes le 23 juin 1962. L'indépendance de l'Algérie c'est le 5 juillet 1962. Alors venez me voir à cette date. Pour l'instant je suis encore ici, en France, et à cet égard, je n'ai pas de compte à vous rendre.*

C'est alors que l'un des officiers FLN me dit, dans un français parfait :

– *Monsieur, moi je vous dis que si vous persister dans votre projet, à partir de cet instant je ne répons plus de votre sécurité.*

Et ils ont tourné les talons et sont partis dans leur voiture. Incroyable ! A douze jours de l'indépendance tous les Français s'étaient barrés, y compris l'administrateur civil qui remplissait les fonctions de maire, le colonel commandant le territoire militaire et l'armée régulière. Quant aux Harkis et aux Maghzens laissés sur place, ils étaient tous égorgés depuis plusieurs jours.

Nous étions venus nous jeter dans la gueule du loup !

Très vite, j'ai pris la décision. J'ai dit à mes amis :

– *Il va être 14 heures. Habillez-vous. Nous partons dans cinq minutes à l'aérodrome. Il fait jour jusqu'à 22 heures en allant vers l'ouest. On décolle dans 15 minutes.*

Mais c'était sans compter sur le tam-tam et le téléphone arabe, car lorsque nous sommes arrivés à l'aérodrome, il y avait une centaine d'Arabes des palmeraies armés de leurs machettes devant le hangar. C'était perdu.

J'ai dit à mes camarades :

– *C'est foutu. On descend. Vous restez près de moi, ils me connaissent. On prend nos affaires dans les avions et on file immédiatement à Hassi-Messaoud. Ce soir on rentre en France par la Caravelle d'Air-France et c'est fini.*

Lorsque nous nous sommes approchés d'eux, certains étaient silencieux, d'autres vitupéraient, en arabe bien sûr, menaçants. Je leur ai parlé :

– *Al salam alikoum. Taarf anaya. N'redem fi bledkoum ramstach l'am. Drouk n'mchiou fi el karossa. Filamen.*

Ce qui veut dire :

– *Bonjour mes amis. Vous me connaissez. J'ai travaillé dans ce pays avec vous pendant quinze ans. Maintenant nous partons avec l'auto. Au revoir.*

Nous avons pris nos affaires. Et en retournant vers l'auto, ils s'écartaient devant nous, mais le groupe se refermait vite derrière. Pendant ces quelques minutes (à peine trois ou quatre) nous avons pu voir que les avions avaient été sabotés. Les antennes radio étaient coupées, un avion n'avait plus d'hélice, un autre avait une pale sciée, le Jodel D112 avait sa toile de revêtement lacérée au couteau en plusieurs endroits.

Le soir, nous étions à Hassi-Messaoud et nous embarquions à deux heures du matin à bord de la *Caravelle* d'Air-France.

Au matin nous étions à Marseille-Marignane et, dans la matinée, à Montendre, à notre point de départ, déprimés et fatigués.

Coopération

En mars 1962, je n'avais pas répondu aux propositions de l'Administration de l'Education Nationale qui m'offrait trois possibilités, pour la rentrée scolaire du mois d'octobre suivant :

- Conserver mon poste actuel au collège technique de Touggourt.
- Adresser des vœux pour un autre poste en Algérie.
- Demander mon rapatriement en France et obtenir un poste qui pourrait se situer dans un des départements de la France métropolitaine, sans pouvoir être précisé pour l'instant.

Comme je l'ai déjà dit, j'étais plus qu'attaché à l'Algérie et la quitter m'effrayait. J'avais passé quelques séjours en France, pour des congés, et j'avais eu des collègues de travail arrivant tout droit de la métropole. Souvent j'avais été déçu par leurs idées et leur façon de voir les choses, bien qu'ils aient été sympathiques. Mais, forcément, ils étaient différents et je n'envisageais pas d'aller m'installer au milieu d'eux. En plus, le lieu de la mutation n'était pas précisé et, connaissant bien l'administration de l'Education Nationale, je serai informé le dernier jour. Imaginez seulement que je sois muté à Paris, en Alsace, en Flandres où chez les Bretons. Hein ? Non très peu pour moi. Mêmes indépendants, je préférerais vivre avec les Arabes, dans mon creuset, avec mes habitudes, mes couleurs et mes odeurs. Et puis, il y avait l'avion que nous avions construit et j'avais fait serment de le ramener.

Le 28 septembre 1962, j'étais revenu à Touggourt. L'Etat Français nous avait offert un contrat de coopérant avec l'Algérie. Le ministre de l'Education Nationale, Fouchet, un gaulliste inconditionnel et une très grande gueule, nous avait fait miroiter une situation privilégiée. La seule différence entre lui et nous, c'est qu'il n'avait connu l'Algérie que retranché au Rocher Noir pendant la liquidation.

Le 1^{er} octobre 1962, c'était la rentrée scolaire. Nous n'étions que deux *anciens* du lycée professionnel présents pour cette rentrée : Jean-Noël Trévidic et moi. Lui, était professeur de mathématiques et moi, chef des travaux. Il y avait six sections industrielles dans ce LEP. Il manquait donc le directeur, les six professeurs d'atelier, les professeurs de français, de dessin industriel, de science, l'intendant, le professeur de gymnastique et un cuisinier à l'internat. Comme Trévidic devint directeur dès le lendemain, sur un simple coup de fil du Rectorat d'Alger, il fallait aussi trouver un professeur de mathématiques. C'était le grand cirque ! D'autant que les élèves ne manquaient pas. L'Algérie avait besoin de techniciens. On clôtura à l'approche de 120 élèves. Rien que ça. Et, bien sûr, nous sommes passés par les *cas recommandés* des chefs FLN du coin. On commença à comprendre lorsque nous fûmes à même de constater que, dans l'atelier ajustage et machines-outils, des placards métalliques et fermés à clefs avaient été ouverts pendant l'été et une grande partie de l'outillage de précision des machines-outils et de celui de la métrologie dimensionnelle avait été volée. J'avais retrouvé un jour, au marché, un bijoutier qui martelait son cuivre sur des cales *Johanson* volées lesquelles, rectifiées au micron (millième de millimètre), servaient à régler les butées de débrayage des machines-outils telles que les fraiseuses et les rectifieuses. L'artisan s'en servait de petite enclume !

La nouvelle administration de l'Education Nationale algérienne nous donnait, par téléphone, toutes les assurances pour l'arrivée à Touggourt de professeurs pour compléter nos effectifs. En attendant, nous mettions tout les élèves dans la cour, avec des ballons. Et, adviennent que pourra !

En juin 1962, j'étais encore le chef-pilote et le président de l'Aéro-club de Touggourt. Mais, la question que je me posais était de savoir qui m'avait remplacé. La gestion avait été arrêtée,

l'argent en caisse était resté à la banque et la situation était claire. La réponse me fut donnée rapidement. Quelques jours après mon arrivée, un militaire vient chez moi et me dit :

– *Saddok, gallek inta jat drouk. (Saddock te dit de venir maintenant).*

Je vais donc au bureau de l'ex-administrateur civil. Je suis introduit rapidement et là, surprise, je connais très bien le Saddock en question :

– *Bonjour Monsieur Camilièri.*

– *Bonjour Saddock. Alors c'est toi le sous-préfet ?*

– *Oui, mais vous savez c'est très difficile.*

– *Je m'en doute. Surtout comme ça au pied levé.*

– *Monsieur Camilièri, je voulais vous voir pour vous demander si vous accepteriez de piloter les avions de l'Aéro-club pour assurer quelques liaisons et les évacuations sanitaires. Nous n'avons pas de pilotes.*

– *Mais mon cher Saddock, je l'ai fait longtemps avant l'indépendance, et ceci, sans jamais regarder s'il s'agissait d'un Musulman, d'un Juif ou d'un Chrétien. Mais, en juin dernier, les avions ont été sabotés. Il faut pouvoir les réparer avant de les faire voler. Qui est le nouveau président de l'Aéro-club ?*

– *Le président c'est toujours vous Monsieur Camilièri. Nous connaissons votre attachement à l'Algérie et c'est un ordre du colonel Chaâbani de vous conserver les titres de chef-pilote et de président de l'Aéro-Club.*

– *Qui est le colonel Chaâbani ?*

– *C'est le chef de la willaya des Aurès et de tout l'Oued Rhir. C'est un grand combattant de notre guerre d'indépendance. C'est mon beau-frère.*

Là, je comprenais mieux pourquoi Aggli Saddock avait été bombardé sous-préfet des Oasis.

– *Je suis d'accord pour effectuer des vols de liaisons et sanitaires, mais seulement à la condition suivante : L'avion Jodel D112 immatriculé F-PKMM, qui se trouve dans le hangar, est ma propriété. C'est nous qui avons construit cet avion et je suis en mesure de présenter les factures d'achat des matériaux et des pièces. Donc, j'échange mes services de pilote contre une autorisation permanente de vol avec mon avion.*

Il réfléchit quelques secondes et me dit :

– *Je peux vous donner une autorisation écrite permanente de vol, mais limitée aux Territoires du Sud car, au-delà, cela ne m'est pas possible.*

Alors là, j'ai un déclic dans ma tête, car la limite saharienne des Territoires du Sud vers l'ouest, c'était Laghouat et Djelfa. Et l'ouest, c'était la direction de Gibraltar et de l'Espagne !

– *Alors d'accord comme cela. Je vais aller à l'aérodrome et je vais procéder à l'inventaire des réparations sur les avions. J'attends aussi que tu me fasses parvenir mon autorisation de vol.*

Nous nous sommes quittés, lui satisfait mais bien moins que moi et pas pour les mêmes raisons. Arrivé à l'aérodrome, il y avait, dans le hangar des avions, deux militaires, des Chaouïas des Aurès, armés de pistolets-mitrailleurs MAT 49, qui avaient installé leur petit campement là, sur ordre bien entendu, et qui gardaient les avions. Je n'ai pas eu le temps de faire trois mètres dans le hangar que l'un d'eux, courant vers moi, me braque avec sa MAT à moins d'un mètre. Il hurlait tellement que Bassa Hamza, qui se trouvait dans un des bureaux attenants, est arrivé en courant en leur disant que j'étais le pilote des avions.

Le Chaouïa continuait à gueuler, mais avait remis sa mitraillette. Bassa Hamza appela le sous-préfet Aggli Saddock qui arriva rapidement à l'aérodrome, accompagné d'un officier de l'ALN, lequel dit aux deux Chaouïas que j'étais autorisé en permanence dans ce hangar et pour les vols. L'incident était clos.

Le fait que ces deux sentinelles soient toujours les mêmes, *pour éviter un incident* d'après l'officier de l'ALN, me convenait parfaitement. En effet, toujours en échafaudant un plan de départ vers la France avec notre avion, cette solution me convenait bien, certain que sous peu j'aurais apprivoisé ces deux Chaouïas. Pour commencer, je leur ai proposé de s'installer dans une partie de l'atelier, relativement grande et où ils seraient bien mieux que dans le hangar. Méfiants, je reconnaissais bien là les Chaouïa, mais polis, ils me remercièrent et commencèrent à transporter leurs affaires. Comme je venais chaque jour à l'aérodrome, nos relations furent assez vite empreintes d'une certaine familiarité. Ils me regardaient réparer ces avions, remonter les hélices, réparer les antennes radio et, lorsque je faisais tourner un moteur, ils souriaient de joie quand je leur disais que tout allait bien et que ces avions voleraient bientôt. Chaque jour, j'apportais quelque chose. Du café, du thé, du sucre, des cigarettes, du pain et même de la viande pour leur popote. Ils appréciaient que je parle en Arabe avec eux, mais ils aimaient bien me dire que je ne parlais pas comme chez eux, les Chleus et les Chaouïas des Aurès. L'Algérie est un pays où les dialectes sont liés aux tribus et aux origines de ces dernières. Les Berbères, qui étaient là bien avant les envahisseurs arabes, ont gardé, malgré les siècles, leurs dialectes. Et quelqu'un qui ne parle que l'arabe du Maghreb, ne comprend pas un Kabyle, un Touareg, un homme du M'zab ou un Chaouïas des Aurès. Enfin, fin octobre 1962, ces deux Chaouïas et moi étions devenus presque des amis.

Parmi les avions de l'Aéro-club de Touggourt, il y avait un Nord 1002. L'Aéro-club de Touggourt l'avait acquis aux Domaines pour cinquante mille anciens francs en 1958. Nous étions allés en prendre livraison, à l'état de neuf, sur la base de Blida. Mais, compte tenu des caractéristiques de vol de cet avion, nous n'étions que deux à l'utiliser. Il nous servait pour des liaisons grande distance et il était quadriplace. Seuls inconvénients, il ne disposait que de trois heures d'autonomie et n'avait pas de chauffage cabine. Par contre, sa vitesse de croisière était particulièrement intéressante. Ce fut cet avion que je remis en état le premier, disposant des pièces de rechange. Le vol d'essai se déroula sans problème et, à mon retour, les deux Chaouïas sautaient de joie. Mais le vol avait été remarqué et, lorsque j'arrivais au parking de retour de mon vol d'essai, Agli Saddock était là.

– *Alors Monsieur Camilièri, tout va bien ?*

– *Celui-ci est maintenant en état de vol. Demain, je commencerai la révision du Norécrin sanitaire.*

– *Bien, je vous remercie.*

Le lendemain, coup de fil à mon bureau du LEP en provenance de la sous-préfecture.

– *Monsieur Camilièri, il faudrait emmener trois personnes à Ouargla à 13 heures. C'est très urgent.*

– *Mais je travaille cet après-midi au lycée.*

– *Je vous libère de ce travail. Ils ont toute la vie devant eux pour apprendre, ces jeunes.*

A treize heures, j'embarque trois officiers de l'ALN dans le Nord 1002 et je décolle pour Ouargla. Une voiture les attendait. Ils m'invitent à descendre en ville avec eux. Et là, je découvre que la mission urgente était un match de foot ! Ce n'était que le début d'une longue série de vols urgents, que je faisais toujours en pensant au moment où je pourrais partir avec le Jodel.

Chasse à la gazelle

Le 1^{er} novembre 1963 nous avons vu se dérouler l'anniversaire du premier jour de la *Révolution du peuple algérien contre le colonisateur français*. Tout le monde était dans les rue, même ceux dont nous savions qu'ils n'en n'avaient pas trop envie.

Nous étions restés chez nous, pensant à ce jour de Toussaint et à nos morts à qui nous ne pourrions pas apporter de fleurs. Dehors, les cris et les chants redoublaient, les rafales de pistolets-mitrailleurs tirées en l'air interrompant sporadiquement les chants pour laisser place aux *yoyous* des femmes. Nous restions une vingtaine de Français à Touggourt. Après quatre mois d'indépendance et de gestion par le FLN, les problèmes de ravitaillement commençaient à se poser. Les commerçants européens n'étaient pas revenus. Ils n'étaient auparavant que deux, un boucher et un épicier, mais ils avaient su organiser leurs commerces et nous trouvions à peu près tout chez eux. Maintenant, il restait le marché arabe et quelques marchands mozabites. La viande surtout nous manquait, car nous ne trouvions chez les bouchers que le mouton, la chèvre et le chameau.

Ce jour-là, Jean était venu déjeuner avec nous. Au cours de nos conversation, nous avons évoqués les méchouis de gazelles que nous avions faits il n'y avait pas si longtemps et je dis :

– *Si nous allions tuer une gazelle ? Nous ne garderions que les meilleurs morceaux et cela nous changerait un peu de cette viande du marché arabe.*

– *On va se faire plomber par les militaires sur la route, avec un fusil, et on finira en taule.*

– *Qui te parle d'y aller en voiture, que du reste nous n'avons pas, sauf à l'emprunter aux pétroliers. On y va avec le NC 854. Pleins volets, on peut le poser n'importe où et, de plus, on peut voler sans les portes.*

– *Explique ton coup un peu, tu m'intéresses.*

– *Voilà. Demain après-midi, dès 13 heures, on arrive à l'aérodrome et on pose un plan de vol pour Hassi-M'rara. Là il n'y a pas de contrôle et donc si on ne s'y pose pas, personne ne le verra. On emballe mon fusil démonté dans une couverture roulée, on prend deux couffins, un couteau et un bidon d'eau pour se laver les mains. On décolle et, sur le plateau de Reg, à l'ouest de Hassi-M'rara, on pose l'avion. On démonte alors les portes et on les pose sur le reg avec un drap, à côté, pour pouvoir les retrouver. On décolle de là et on est alors en mesure de tuer une gazelle dans le quart d'heure suivant. On découpe la bestiole, on se lave les mains et on décolle pour aller retrouver nos portes. Puis nous rentrons au port et le soir même nous mangeons le premier cuissot.*

– *OK, c'est parti, demain on fait comme ça.*

– *Odette, demain à 13 heures, on part. Si nous ne sommes pas revenus à 17 heures, tu lances l'alerte auprès de René Pfaff à l'Hydraulique pour qu'il vienne par la piste jusqu'à Hassi-M'rara. Là il faut qu'il prenne R'med Saïdi avec lui. R'med sait dans quel coin il nous retrouvera.*

Ainsi fut fait le lendemain et, le soir, on se taillait de belles tranches de gigot de gazelle. C'était risqué ce genre de divertissement. On pouvait se faire prendre par les Algériens. Pensez donc, des Français qui, le jour de la Fête de l'insurrection contre le colonialisme, circulent en avion au-dessus du territoire Algérien et, de plus, tuent une gazelle appartenant au peuple. Un coup à finir en prison, sans espoir qu'un Français nous en sorte. On pouvait avoir aussi un accident, en multipliant les atterrissages et les décollages hors aérodrome, n'importe où dans le bled. Nous avions trente ans, nous étions des supers pilotes de bled et nous n'avions peur de rien !

Pilote du « colonel » Chaâbani

Un matin, selon un rituel établi maintenant, un militaire frappe à notre porte et me dit que Aggli Saddock voulait me voir. J'arrive au bureau de Saddock :

– *Ah ! Bonjour Monsieur Camilièri.*

– *Bonjour Saddock.*

– *Monsieur Camilièri, cet après-midi à 13 heures il faudrait que vous puissiez amener le colonel Chaâbani qui voudrait aller survoler l'aérodrome de Bou-Arrouah, près d'El-Oued.*

– *Il n'y a pas d'aérodrome à Bou-Arrouah. Il s'est fait là un forage d'eau pour la petite palmeraie et l'Hydraulique, du temps de l'ingénieur Leclerc, avait surfacé une petite bande atterrissable de six cents mètres qui n'existe plus.*

– *Si. Le colonel me dit qu'il y a là, maintenant, un grand aéroport.*

– *Un aéroport ? Et qui sert à quoi, vu qu'il n'y a personne dans un rayon de cent kilomètres ?*

– *Vous verrez avec lui. Le colonel sera accompagné de ses deux gardes du corps. Merci à vous de faire pour le mieux Monsieur Camilièri.*

– *D'accord. A 13 heures décollage pour Bou-Arrouah.*

J'arrive à l'aérodrome et je sors le Nord 1002 pour faire le plein d'essence. Le colonel arrive dans la voiture de Saddock (volée à un Français). Il est accompagné de ses deux soldats, lesquels ont chacun un pistolet-mitrailleur de l'armée allemande de la dernière guerre, chargeur engagé. Saddock me présente le colonel Chaâbani.

Le fameux colonel Chaâbani était un Biskri. De taille plutôt petite, il avait un visage émacié aux pommettes un peu saillantes, avec des yeux vifs d'une mobilité remarquable. Il avait combattu notre armée dans toute cette région du Sud-Constantinois jusqu'aux pieds de l'Ouarsenis et sur tout le Hodna. Son fief était l'oasis de Biskra, située à 220 km au nord de Touggourt. Le colonel Chaâbani était un combattant, indiscutablement. Mais un combattant qui s'était donné les moyens de s'enrichir en quelques jours. Pour ce faire, il se constitua, dès l'arrivée de Ben Bella au pouvoir, une armée de quelques cinq mille hommes qu'il recruta sur les tribus de sa région et qui furent armés avec tout le matériel militaire qui avait été dissimulé dans les grottes des Aurès. Ces grottes étaient innombrables. Des Chaouias et leurs troupeaux entiers y avaient séjourné sans qu'il soit possible de les repérer. Chaâbani contrôlait tout avec ses hommes. Il avait mis en place, à la tête des administrations FLN du moindre village des Aurès et de l'Oued-Rhir, tous les membres de sa famille et des amis en qui il avait entièrement confiance. Il s'était approprié les propriétés et les palmeraies appartenant à des Français qui avaient, au premier juillet 1962, abandonné leurs biens pour se réfugier la France. Il s'opposait à Ben Bella, alors président de la République Démocratique Algérienne. Pour cela, il n'avait pas hésité, à plusieurs reprises, à affronter l'armée régulière algérienne en de véritables combats. Il tenait la route du pétrole, celle qui de Biskra rejoint Hassi-Messaoud et aussi la voie ferrée Biskra-Touggourt. Ben Bella l'avait condamné à mort. Un jour, trop confiant peut-être, Chaâbani se fit prendre. Quatre jours plus tard il fut fusillé !

On discute et je lui pose la question suivante :

– *Vous voulez survoler Bou-Arrouah où Saddock m'assure qu'il s'y trouve maintenant un aéroport important ? Je suis étonné car, à ma connaissance, il n'y a rien à Bou-Arrouah.*

– *Mon cher Monsieur Camilièri, il faut que vous sachiez que depuis notre indépendance nous ne sommes pas restés inactifs. L'aérodrome de Bou-Arrouah va vous étonner.*

– *C'est possible. Je n'ai pas survolé cette région depuis au moins deux ans. Alors, embarquons. Voyant les deux Chaouias garder avec eux leurs pistolets-mitrailleurs, je dis à Chaâbani :*

– *Je pense qu'il serait préférable que les armes soient rangées dans la soute.*

– *Ah, mon cher Camilièri, un soldat algérien ne se sépare jamais de son arme. Voyez, moi-même je suis armé.*

Et il dégaine d'un holster, sous sa veste, un magnifique Luger P 08 entièrement chromé.

– *Dans mon avion, vous ne risquez rien. Lui dis-je.*

– *Ah ! Et si vous m'enleviez une fois en vol ?*

– *Pour vous amener où ? Cet avion dispose de trois heures d'autonomie. Nous sommes à trois heures de vol d'Alger. Et pourquoi donc tenterais-je de vous enlever ?*

En vol stabilisé, j'entendais derrière moi claquer les culasses des pistolets mitrailleurs. Les Chaouias étaient nerveux. Ils avaient peur d'être en avion, pour la première fois de leur vie.

Je dis à Chaâbani :

– *Vous devriez leur dire de cesser de manipuler les armes. L'un d'eux peut faire une fausse manœuvre et si une rafale part inopinément, on est mort puisqu'on est assis devant eux.*

– *Mon cher Camilièri, mes soldats ont battu l'armée française et ils savent parfaitement se servir de leurs armes.*

– *Vous n'avez pas battu les soldats français, vous le savez bien. Mais je vous accorde que vous avez battu les politiques Français.*

Nous arrivions à l'intersection des pistes chamelières dont l'une partait vers Bou-Arrouah, au nord-est, et l'autre, vers la Tunisie, avec Nefta et Tozeur qui n'étaient qu'à trente minutes de vol de notre position. Comme je virais vers le nord-est pour Bou-Arrouah, Chaâbani me dit :

– *Vous faites une erreur, mon cher Camilièri. Nous devons suivre l'autre piste que vous avez laissée sur votre droite.*

– *Pas du tout. Si c'est à Bou-Arrouah que vous désirez aller, nous sommes sur la bonne route.*

– *Non, non, virez à droite et suivez l'autre piste.*

Et comme, depuis deux mois, nous savions que l'armée tunisienne avait concentré des troupes pour un conflit de frontière avec les Algériens dans cette région, je dis à Chaâbani :

– *Actuellement nous volons vers le chott de Nefta et l'oasis de Tozeur. Si vous vouliez essayer de repérer les concentrations de troupes tunisiennes, vous auriez pu au moins me prévenir et me laisser le choix de ma décision.*

Pas de réponse !

Quelques minutes après, nous passons le chott de Nefta et, très vite ensuite, Tozeur était sous les ailes de l'avion. Je dis à Chaâbani :

– *Vous voyez, ça c'est Tozeur ! Nous sommes à soixante kilomètres de la frontière, à l'intérieur du territoire tunisien. Il faut partir de là au plus vite, le plus bas possible pour un éviter un repérage par un éventuel radar, car si un Mig a décollé il sera très vite sur nous. Et c'est le Mig qui va gagner, je puis vous l'assurer.*

Pas de réponse !

A quelques mètres au-dessus des dunes de sable, on déboule à 270 kilomètres à l'heure, au cap inverse, pour sortir au plus vite de Tunisie. Et, derrière une barrière de dunes que je saute à moins de dix mètres, je passe à la verticale d'une formidable concentration de troupes tunisiennes à 20 kilomètres de la frontière. J'ai pu voir un immense drapeau tunisien et des soldats qui courraient dans tous les sens. Ont-ils tiré ? Je n'en sais rien. Dans tous les cas, l'avion n'a pas été touché. Cinq minutes plus tard, j'étais à quatre kilomètres de l'aérodrome d'El-Oued Guémar, en contact radio, content de pouvoir sortir mes roues et me poser. Il restait trente à quarante minutes de carburant.

Au parking, une centaine de militaires sont là pour rendre les honneurs à leur colonel. Ce dernier quitte l'avion et moi aussi. Les deux Chaouias gardes du corps aussi. Ils sont à peine à un mètre de moi lorsqu'une rafale part du pistolet-mitrailleur de celui qui était juste derrière moi. Je reste là, surpris, personne n'étant apparemment touché mais une balle sectionne le robinet d'une bouteille de CO² de la voiture incendie de piste, voilà que le gaz débite plein pot à une quinzaine de mètres et couvre le parking de neige carbonique. C'était Courchevel au Sahara. Alors Chaâbani se saisit de la canne d'un sous-officier et commence à matraquer le Chaouia tireur qui, pour se protéger, s'était agenouillé le dos rond et les mains croisées sur la tête. Chaâbani ne cessa de frapper que lorsque la canne se brisa sur le dos du Chaouia. Alors, nos regards se sont croisés. Il a pu lire ma pensée dans mes yeux. Et moi j'ai lu la sienne dans ses petits yeux noirs. Et il n'y a eu aucun commentaire.

Après, quelque temps à palabrer, Chaâbani vient vers moi et me dit :

– *Venez avec moi, mon cher Camilièri (il aimait bien cette expression). Nous allons au Souf. Vous n'allez pas attendre ici, seul. Je voudrais vous montrer quelque chose.*

El-Oued était appelée, dans le Sahara, le Souf. En arabe, le souf, signifie la laine. L'explication est que El-Oued est la capitale de la fabrication des fameux tapis en poil et laine de chameaux dans tout le Sahara Oriental. La réalisation des tapis par les artisans d'El-Oued est une merveille. Arrivés à El-Oued, Chaâbani avait omis de me dire qu'il me conduisait à une prise d'armes. C'était sa manière de procéder. C'était un provocateur et lorsqu'il m'amenait sur le terrain de l'humiliation, il s'attendait à ma riposte. Lorsque je le regardais, souvent, je voyais un renard, quelquefois un chacal, presque toujours une hyène. Il plastronnait et écrasait l'armée française de ses propos.

Lorsque nous sommes arrivés sur la place d'El-Oued, il y avait au moins deux compagnies en tenue de combat, rangées, alignées, comme à la parade. Devant eux, empilées, il y avait une centaine de caisses de forme parallélépipédique. Chaâbani me dit :

– *Vous voyez mon cher Camilièri, vous avez devant vous le reste de nos martyrs, morts pour la liberté de l'Algérie sur le barrage électrifié tissé par l'Armée Française, le long de notre frontière avec les frères Tunisiens et cela contrairement aux lois humanitaires de la guerre ! Des mères, des femmes et des enfants pleurent aujourd'hui.*

– *Monsieur Chaâbani, en France aussi des mères, des femmes et des enfants pleurent aujourd'hui. Surtout celles et ceux dont le fils, le mari ou le père, a été retrouvé mort avec les couilles dans la bouche. Je ne pense pas que couper les couilles d'un soldat et les lui foutre dans la bouche soit une recommandation figurant dans la Convention de Genève.*

Pas de réponse. La hyène cherchait comment elle allait pouvoir mordre !

Ces altercations m'étaient très pénibles. Je me sentais complètement prisonnier, tout en pensant à l'instant où je pousserai sur la commande de puissance de mon avion pour l'emmener en

France. Alors je serai payé de tout ce que j'aurais dû endurer et supporter. Mais nous n'avions pas encore gagné. Et gagnerons-nous seulement ?

Le soir, nous avons fait le vol de retour vers Touggourt. Cette fois, au moment de l'embarquement, Chaâbani ordonna aux Chaouias de mettre les armes dans la soute.

Je me souviens bien qu'au décollage d'El-Oued-Guémar, ce jour-là, après avoir rentré le train d'atterrissage et les volets de courbures, éteint les phares et coupé les pompes à carburant principales, le moteur est tombé en panne. Le manomètre de pression d'essence avait son aiguille qui tendait vers la pression zéro. Alors, j'ai branché la seule pompe de secours dont je disposais et la pression est redevenue normale. Délibérément, j'ai pris le cap vers Touggourt qui était à 120 kilomètres de là alors que, normalement, j'aurais dû interrompre le vol et poser l'avion à Guémar. Mais à la seule pensée d'avoir encore à supporter ce Chaâbani jusqu'au lendemain, j'ai choisi le risque de la panne totale en route. Trente minutes plus tard, le Nord 1002 arrivait à la verticale de Touggourt. Au parking, Chaâbani m'a dit bonsoir et à pris place dans la voiture du sous-préfet Saddock. Les deux Chaouias ont repris leurs pistolets mitrailleurs dans la soute. Voilà, c'était fini. Je venais de conduire un vol sur le territoire tunisien, sans plan de vol ni accord des autorités de ce pays, avec des militaires algériens armés, à bord d'un avion qui n'était plus français mais sur lequel les lettres d'immatriculation de mon pays avait été conservées. Moi, le pilote, père de trois enfants qui avaient besoin de ce père, j'étais seulement un civil. C'était un montage à finir en prison en cas d'atterrissage forcé en Tunisie et à être emprisonné pour espionnage. On aurait toujours pu donner comme excuse l'erreur de navigation. Cela aurait peut-être marché. Peut-être ?

Les jours passaient qui nous rapprochaient des congés de Noël. La vie à Touggourt se déroulait avec chaque jour des problèmes nouveaux. Nous étions déroutés, car plus rien ne se passait comme avant. La gestion de la région (un bien grand mot) n'était plus celle de seulement quelques mois plus tôt. Même les Algériens s'y perdaient.



Préparatifs de départ

Et enfin, ce fut le 16 décembre 1962 !

Chaque fois que je volais, j'enregistrais les moindres détails qui m'apparaissaient et qui pouvaient avoir un rapport avec mon départ pour la France à bord de notre Jodel. Tout bien considéré, nous avons arrêté la date du premier jour des vacances de Noël pour la tentative. Ce n'est pas la meilleure saison pour la météo, mais tant pis.

Pour ce vol vers la France, il fallait absolument tenir compte de points de très haute importance :

- D'abord et avant tout, il ne fallait pas que Odette reste au Sahara après mon départ. C'est une des raisons pour laquelle nous avons prévu la période des vacances de Noël.

- Ensuite, s'agissant de l'avion, il fallait lui donner l'autonomie maximale en carburant de telle sorte à ne pas avoir à atterrir sur un aérodrome algérien en route. De plus, il valait mieux, pour des questions de sécurité du vol, équiper l'avion d'un émetteur-récepteur VHF et donc d'une génération électrique. Tout cela, bien entendu, sans éveiller les soupçons !

- Puis il fallait, le jour du départ, avoir la météo pour toute la route. Ces informations, je ne pouvais pas les demander au service de la météo de l'aéroport d'Alger.

La route prévue était Touggourt-Laghouat, à la limite du territoire saharien des Oasis, puis Gibraltar chez les Anglais, l'Espagne, Perpignan premier atterrissage en France, ensuite arrivée à Montendre en Charente-Maritime.

Ce n'était pas gagné d'avance, surtout en plein mois de décembre. Mais j'avais envisagé toutes les solutions possibles. C'était ça, ou bien notre avion était perdu à tout jamais pour nous.

Alors, après avoir remis en état les avions de l'Aéro-club, nous nous sommes mis à préparer notre Jodel. Odette répara les toiles de revêtement. Ce ne fut pas facile, car ces réparations nécessitèrent le remplacement de panneaux entiers de toile de lin et leur enduisage avec les produits spéciaux. De mon côté, j'avais construit discrètement au LEP un bâti support de batterie et je l'avais monté sur notre avion, avec tout autant de discrétion, un jour où j'avais jugé ne pas être surveillé. Maintenant, le Jodel pouvait être équipé électriquement en quelques minutes et, ainsi, alimenter la radio.

À l'arrière de la cabine, il y avait sur notre avion une plage à peu près identique à celle d'une auto. Un jour où j'effectuais une visite technique sur l'*Emeraude* de l'Aéro-club, j'ai dû accéder, pour la visite, au réservoir arrière de cet avion. Ce réservoir se situait dans le fuselage et il était impossible de le voir sans démonter les sièges et les planchers. Après avoir pris ses dimensions, j'ai pu constater qu'il était parfaitement montable sur la plage arrière de notre Jodel. C'était inespéré.

J'ai donc déposé ce réservoir et remonté les planchers et les sièges de l'*Emeraude*, ce dernier pouvant être utilisé avec son seul réservoir avant, lequel lui conférait 3 heures 30 d'autonomie. Ainsi, cet avion restait en service et moi j'avais gagné un réservoir de 47 litres.

Toujours aussi discrètement que pour le support de batterie, j'ai fabriqué deux petites sangles en tôle de duralumin, avec vis de serrage, ainsi que deux cales support en bois garnies de feutre sur lesquelles serait posé le réservoir. Dans une feuille de contreplaqué, j'ai découpé et ajusté un panneau qui fermerait la plage arrière de l'avion, rendant invisible le réservoir installé. Dans ce panneau, j'avais pratiqué une ouverture, camouflée par une petite plaque, dans laquelle il serait possible, au dernier moment, d'installer la radio dont le câblage était déjà en place.

Le réservoir supplémentaire fut monté au cours d'une visite de l'avion et le panneau de contre-plaqué fermant le compartiment arrière fut installé en un temps record. Ainsi, le Jodel était prêt. Après des essais au sol, j'ai pu faire un vol en local de l'aérodrome. Le dimanche suivant, après avoir déposé un plan de vol, nous avons pu, sans aucun problème de la part des Algériens, faire le vol, Odette et moi, Touggourt-Hassi Messaoud-Touggourt. L'avion était parfait et aucune retouche n'était nécessaire. Par contre, il fallait effectuer un vol d'endurance, pour connaître exactement la consommation horaire du moteur au régime de croisière. A 2150 tours/minute, l'avion affichait la vitesse de 160 kilomètres à l'heure. Il fut donc décidé de décoller l'avion avec ses réservoirs pleins, soit 112 litres d'essence, de passer sur le réservoir arrière immédiatement après le décollage, de noter exactement l'heure de passage sur ce réservoir arrière et, à partir d'une altitude de sécurité, d'attendre que le moteur s'arrête faute de carburant. On saurait alors pendant combien de temps, au régime de croisière, le moteur avait fonctionné avec 47 litres de carburant. Il fut également décidé que cet essai ne serait pas effectué par moi, de façon à ne pas éveiller une attention qui me paraissait assoupie chez les Algériens. Ce fut un pilote du club, très compétent, qui réalisa cette expérience, en local de l'aérodrome de Touggourt et à l'altitude de 1 200 mètres.

Après 3 heures 20 de vol sur le réservoir arrière, le moteur s'arrêta. La consommation était de 14 litres/heure. Donc, en conservant sur le réservoir avant une sécurité pour l'arrivée de 30 minutes de vol (7 litres), l'avion disposait de 7 heures 20 d'autonomie, soit une distance franchissable, sans vent, de 1 170 kilomètres. Quant à la consommation d'huile après ce vol de 3 heures 20, elle avait été pratiquement nulle. Ma révision du moteur avait été une belle réussite et mon réglage du carburateur correspondaient exactement aux normes du constructeur.

Quant au montage de la radio, cela ne se ferait que le jour du départ. Par contre, le montage de la batterie, maintenue en entretien sur un chargeur, serait fait la veille du départ seulement. Il valait mieux être toujours prudent.

Nous savions, par le concessionnaire d'Air Algérie de Touggourt, qu'un DC 4 ferait Touggourt-Alger le 19 décembre 1962. Odette réserva une place pour elle. Mais, nous avions prévu qu'elle achèterait son billet Alger-Bordeaux seulement après son arrivée à Alger.

Le départ du Jodel avait été fixé au 18 décembre. Un autre pilote du club proposa de venir avec moi. Il était convenu que je déposerai un plan de vol VFR de Touggourt à Laghouat. Motif du voyage : Nécessité pour moi d'aller à l'Inspection académique des Oasis pour régler des problèmes du lycée professionnel.

Restait à régler le problème de la météo. Comme je m'étais aperçu que mon courrier était ouvert et lu, j'avais préparé une lettre pour mon ami de Montendre dans laquelle je lui demandais de m'adresser les prévisions météo par télégramme, mais sous une forme codée.

Le principe du codage était simple. Si le télégramme était rédigé ainsi : *Jean se porte bien maintenant. Médecins très optimistes pour prochaines 48 heures*. Alors je comprendrai que la météo est acceptable sur le parcours. Mais, si le télégramme était rédigé ainsi : *Jean est très mal. Médecins très pessimistes pour prochaines 48 heures*. Alors je comprendrai que le voyage devait être remis.

Comme j'étais toujours expert aéronautique du Bureau Véritas pour le Sahara Oriental, j'avais la possibilité de monter à bord des avions de ligne. J'ai donc pu donner ma lettre, à l'adresse de mon ami de Montendre, au commandant de bord d'un Breguet *Deux-Ponts* d'Air-France qui faisait le vol Touggourt-Marseille. Cette lettre, les Algériens n'ont pas pu la lire.

L'évasion du Jodel

Dans la matinée du 16 décembre 1962, un des employés de la poste me remet un télégramme venant de France, en me disant :

– *Ça va pas bien chez vous, Monsieur Camilièri ?*

Je regarde la provenance du télégramme : Montendre, en Charente-Maritime. C'est le télégramme de mon ami Pierre Joly ! Je lis le texte :

– *Jean est au plus mal. Médecins très pessimistes pour les prochaines 48 heures. Regrets. Signé Pierre.*

Répondant au postier, je lui dis :

– *Oui, les nouvelles ne sont pas bonnes. Merci.*

Tout s'écroulait. Impossible de partir avec un avion sous équipé, par mauvais temps comme le message me le laissait deviner. Que faire ? Odette devait embarquer sur Air-France le 19 décembre, pour Alger.

Je décidais donc d'attendre avant de prendre une décision, avec la possibilité de remettre le vol Sahara-France aux congés de Pâques. L'hiver n'était pas la meilleure période pour tenter ce raid, mais j'appréhendais la suite de notre séjour à Touggourt et je souhaitais enlever notre avion au plus tôt. Ce retard m'apportait aussi un autre problème, celui du ravitaillement en route de l'avion à Laghouat. Sur cet aérodrome, il y avait une base de repli du matériel militaire français. Des avions de l'armée de l'Air, embarquaient le matériel de notre armée vers la France. Il y avait là un officier chef de la plateforme à qui j'avais, un jour où je passais par-là, fait part de mon projet. Je lui avais demandé s'il était d'accord pour m'héberger une nuit et assurer le plein de mon avion.

– *Pas de problème. M'avait-il dit. Mais attention, dans la journée les militaires sont sur l'aérodrome. Essayez d'arriver vers 17 heures. A cette heure-là, ils sont à la prière du soir. Dès l'atterrissage, roulez jusqu'au hangar. Les portes seront ouvertes. Faites-moi prévenir par la radio VHF sur notre fréquence 119,7 Mhz, trente minutes avant votre arrivée. Bonne chance !*

Et maintenant, si le départ était remis, je risquais de ne plus bénéficier de l'aide de cet officier. Serait-il encore là dans trois mois ? Certainement pas. J'étais déprimé et je souffrais intérieurement de cette impuissance qui me bloquait là.

Mais le lendemain matin, 17 décembre 1962, je vois arriver le postier le visage souriant, un télégramme à la main. Il me dit :

– *Ah ! Ça va mieux chez vous Monsieur Camilièri.*

Je prends le télégramme et je lis :

– *Nette amélioration chez Jean. Médecins très optimistes pour les prochaines 48 heures. A bientôt. Signé Pierre.*

Enfin, la météo s'améliorait sur la longue route à faire, laquelle sera encore semée d'embûches, de pièges, de fatigue et de stress. Mais contre tout cela, j'étais prêt à lutter. Le grand jour était là et je n'avais pas peur. J'étais sûr du travail que nous avions fait, Odette et moi, lors de la construction de cet avion. Maintenant, j'étais au pied du mur et il fallait y aller.

En fin d'après-midi du 17 décembre, arrivé à l'aérodrome, j'ai sorti notre avion du hangar. Bassa est venu vers moi.

– *Vous voulez que je vous aide, Monsieur Camilièri ?*

– *Non, merci Bassa. Je veux juste faire tourner le moteur au sol et remettre de l'essence.*

– *Vous partez en France voir votre famille à Noël ?*

– *Oui bien sûr. Mais je ne vais partir tout de suite car je suis convoqué à Laghouat, après demain, à l'Inspection Académique pour régler des problèmes du lycée professionnel. Tu sais, si l'on veut que ce lycée prospère pour former les jeunes dont l'Algérie à tant besoin, il faut se battre pour avoir les moyens.*

– *Merci Monsieur Camilièri pour votre coopération. Moi, je vous dois tout. Vous êtes comme mon grand frère.*

– *Merci Bassa, tu es gentil.*

Là-dessus, je fais tourner mon moteur. Une vraie horloge, ce Continental C 85. Aucune anomalie de fonctionnement et pas de déféctuosité apparente. Je fais le plein complet des deux réservoirs et je rentre l'avion au hangar. Les deux Chaouias m'aident à la manœuvre. L'un d'eux me demande :

– *Motor imchi mlher ? (Le moteur marche bien ?)*

Je réponds :

– *Mlher ya khouia. (Bien, mon frère).*

Le 18 décembre, j'ai mis ma licence de pilote dans une poche plastique, avec mon passeport et de l'argent et aussi mon carnet de caisse d'épargne. Je n'avais pas grand-chose, mais c'était la seule sécurité que je possédais. Je n'emportais aucun bagage, d'abord parce que nous serions deux à bord, ensuite la soute arrière était fermée puisque j'y avais dissimulé le second réservoir de carburant. De plus, il était hors de question que Bassa et ses adjoints nous voient embarquer avec des bagages. Pour eux, je partais à Laghouat, à l'Inspection académique, et je rentrais le lendemain à Touggourt.

Le lendemain, 18 décembre 1962, nous sommes arrivés à l'aérodrome, sans bagages, avec seulement nos porte-documents et le matériel de navigation. Nous avons pris soin d'arriver avec une voiture du Service de l'hydraulique que nous avons garée à l'intérieur du hangar. Aux deux Chaouias, j'ai dit :

– *A salam alikoum. Balek addak el carrossa rat radouah anna jai me Lakouat. Sarrah ya khouia. (Bonjour mes amis. Faites attention à cette voiture jusqu'à mon retour demain de Laghouat. Merci mes frères).*

Ils dirent :

– *Matraf. Ranih n'chouf mlher. (Ne crains rien. On la surveille).*

Au bureau de piste, tout est calme. Comme j'avais pris la précaution de dire à Bassa que je devais faire l'aller et retour sur Laghouat, s'il s'était méfié je m'en serais aperçu.

J'ai donc déposé mon plan de vol sans me presser, en parlant de choses et d'autres, tout en surveillant les réactions. Rien. Tout était normal.

Installé à bord, j'ai mis en route et j'ai roulé jusqu'à la piste 02. Pressé de décoller, j'ai attendu d'avoir mille mètres de piste devant moi et j'ai poussé la commande des gaz. Le Jodel, quittait cette oasis saharienne pour toujours, je l'espérais bien, et débutait son voyage vers la France.

Je ne disposais d'aucun moyen de navigation autre que le compas de bord et ma montre. Dès la hauteur de sécurité atteinte, j'ai viré au 285° et stabilisé en vol de croisière. Laghouat était devant le capot moteur de l'avion à 350 kilomètres de là. Trente minutes après le décollage j'ai

aperçu la petite palmeraie de Dzioua, à la limite des sables de l'oued Rhir, puis ce fut le grand plateau de Reg. Là, il fallait naviguer au compas. Il n'y avait aucun repère identifiable et chaque détail ressemblait au suivant. Je savais qu'à ma gauche, à cent kilomètres de ma position, il y avait la seule route nationale qui reliait El-Goléa à Alger par Ghardhaïa et Laghouat. En volant au cap 285°, je devrais atteindre Laghouat en deux heures trente.

Effectivement, il était cinq heures lorsque j'étais en vue de Laghouat. Mais il était un peu tôt et je devais attendre le plus possible avant d'atterrir, car les militaires n'étaient peut-être pas encore à la prière du soir. J'ai allumé la radio, branché la fréquence 119,7 Mhz et j'ai lancé le premier message :

– *Laghouat Airport Armée Française. Etes vous à l'écoute ?*

– *Affirmatif.*

– *Ici Mike deux fois. On peut venir ?*

– *Vous êtes où ?*

– *30 kilomètres à l'est.*

– *Attendez là, on vous rappelle.*

Alors il a fallu commencer, en attente, d'interminables cercles en forme de huit. Nous étions en hiver et la nuit tombe vite sur le désert. Tout le paysage se colorait de mauve et de violet. Je commençais à me demander pourquoi on ne me rappelait pas, lorsque tout à coup, j'entendis :

– *Mike Mike, vous m'entendez ?*

– *Affirmatif.*

– *OK pour l'atterrissage. On vous attend, mais le moins de bruit possible avec votre moteur.*

– *On sera en vue dans dix minutes.*

Alors, dans ce qu'il restait de jour, je suis remonté à 1 000 mètres. A la finesse de dix, cela me permettait, en sécurité, de pouvoir réduire complètement le moteur à 8 kilomètres de l'aérodrome, et là, mon avion ne faisait pas plus de bruit qu'un planeur.

Après l'atterrissage, j'ai roulé jusqu'au hangar de l'armée française. Deux militaires nous faisaient des signes et à la radio on me dit de rentrer directement l'avion au moteur. Le moteur arrêté, les portes se refermèrent derrière nous. Nous sommes descendus de l'avion et on serra les mains. On nous offrit à boire et on nous conduisit dans un coin du hangar, dans un petit box où deux lits de camp avec des couvertures avaient été installés. Le soutier me demanda de venir pour compléter le plein des deux réservoirs de l'avion en carburant militaire 80/87 aviation, que je n'ai du reste pas payé.

Je me souviens que nous avons dîné tôt à la popote et que nous étions allés nous coucher immédiatement après. Toutefois, nous avons convenu avec les militaires d'un petit plan de départ : Lever 6 heures. Petite toilette et déjeuner. Ensuite, à 7 heures, alors qu'il fera encore nuit à cette saison, on ouvre les portes et on sort l'avion dans lequel nous nous installons. Les militaires pousseront l'avion jusqu'au début de piste sans que le moteur soit mis en marche. Dès la pointe du jour, mise en route du moteur, chauffage au ralenti et, le plus tôt possible, décollage à destination de Gibraltar.

La nuit ne fut pas des plus calmes pour moi. Il m'était difficile de dormir et j'avais pourtant besoin de repos pour affronter ce voyage dans les conditions particulières où il se déroulerait. J'étais inquiet. J'entendais, au dehors, le vent qui soufflait et qui remuait les tôles du hangar. Bref, le temps n'était pas au beau, cela se percevait assez facilement. Vers le matin, je pus m'endormir

enfin et je fus réveillé par un soldat. La toilette fut vite faite. Le café fut le bienvenu, même si les biscuits secs et durs passaient mal.

Puis, nous avons sorti l'avion et nous nous sommes installés à bord, comme convenu, après avoir dit au revoir à tous. Les soldats ont poussé l'avion sur la piste, jusqu'au bout. Il faisait nuit, mais l'aube naissait à l'est. Le bruit du moteur qui démarrait avait explosé dans cette fin de nuit mais, mis au ralenti, il n'était pas perceptible à mille mètres de là. Dès que j'ai pu voir le bout de la piste, j'ai poussé les gaz ! Décollé !

Il était 7 heures 05, le 19 décembre 1962. Dès le décollage, la turbulence était là et le plafond n'était pas très haut. C'était un temps de traîne, devant nous le djebel Amour, avec ses points culminants à 1 600 et 1 900 mètres, était accroché. Sous le vent de ce relief, la turbulence était sévère et m'obligeait à réduire la puissance du moteur ce qui pénalisait d'autant la vitesse. Nous avons vite compris que la partie engagée allait être serrée. Alors, eu égard à l'équipement minimum de l'avion, j'ai choisi la sécurité et, survolant la seule ligne de transport de force électrique joignant Laghouat à Oran, j'ai choisi de la suivre. Cela devait allonger le trajet, mais je ne risquais pas l'erreur fatale de navigation car les pylônes et les fils me conduiraient indubitablement à Oran. Et cela était primordial.

Dès le décollage de Laghouat, j'avais ouvert le réservoir arrière et fermé celui de l'avant. Il fallait délester l'arrière de l'avion pour améliorer le centrage.

A la verticale de Mers-El-Kébir, le moteur se mit à cafouiller un peu. Il allait s'arrêter lorsque j'ai ouvert l'avant et fermé l'arrière. Nous étions en vol depuis trois heures et quinze minutes, et il était normal que le réservoir arrière soit vide sur la base de consommation horaire de 14 litres par heure.

Là, une décision était à prendre impérativement, car je ne disposais plus que des soixante-cinq litres du réservoir avant, ce qui me donnait 4 heures de vol en sécurité. Pour éviter le survol de la ville d'Oran et de l'aérodrome, j'avais très légèrement dérivé à l'est et me trouvais alors à la verticale d'Arzew en bordure de mer. Ce qui était important, c'était d'avoir une idée précise de la direction et de la force du vent. Evidemment, je ne pouvais pas demander ces informations par radio à l'aérodrome d'Oran. Alors, je me suis mise en virage à la verticale d'Arzew avec une vitesse et une inclinaison constante. Bien entendu, je voulais dériver dans le vent, pendant un temps calculé. Cinq minutes plus tard à mon chronomètre, j'avais dérivé de cinq kilomètres. Le vent venait du 300°, donc du nord-ouest, et sa force était de 60 kilomètres à l'heure. Du point où je me trouvais, il fallait la route 285° en correction de dérive pour rejoindre Gibraltar. Mais la distance qui nous séparait alors de cet aérodrome était de 520 kilomètres. Comme le vent serait debout par rapport à la route, malgré une vitesse vraie de 160 km/h ma vitesse sol ne serait que de 100 km/h au mieux, soit environ 5 heures de vol pour atteindre Gibraltar. Ce n'était pas possible.

Restait l'atterrissage au Maroc. Il ne posait pas de problèmes techniques pour nous, mais il ne fallait pas oublier que nous avions quitté le territoire algérien en secret sans plan de vol et, sans autorisation de survol, je n'étais pas certain que les autorités Marocaines n'allaient pas nous bloquer sur l'aérodrome où nous atterririons et téléphoner ensuite aux Algériens.

Alors, il ne restait plus qu'une solution pour poursuivre vers la réussite du raid, c'était de prendre le cap plein nord sur Alicante en Espagne. Trois cents kilomètres de mer à survoler ! J'avoue que j'ai hésité. J'avais bien planqué sous les sièges, au départ de Touggourt, deux gilets de sauvetage réformés d'Air-France et envoyés par un copain depuis Alger mais, en cas de panne de moteur

sur ce parcours, c'était la mort certaine. J'ai bien pensé à mes enfants et à Odette et je me disais que je n'avais peut-être pas le droit de prendre un tel risque.

L'Espagne était devant l'avion. Tout fonctionnait normalement. Alors, j'ai dit : *On y va. Cap Nord. On a quatre heures d'essence et Alicante est à trois heures d'ici.* Devant nous, la mer était très bleue au départ. Quelques chalutiers étaient à la pêche entre 20 et 40 kilomètres de la côte. C'était rassurant. Mais ces bateaux se firent de plus en plus rares et bientôt, nous étions seuls au-dessus de l'eau. L'atmosphère était très humide et la température extérieure, malgré tout positive, n'était pas très élevée. Par sécurité et pour prévenir un givrage du carburant qui aurait conduit irrémédiablement à l'arrêt du moteur, j'ai mis le réchauffage carburateur sachant que, par cette manœuvre, la consommation de carburant augmenterait de un litre par heure.

Le plafond n'était pas très élevé et voisin de 800 mètres. La mer était devenue verte et les franges d'écume générées par des petites déferlantes dessinaient un monde fascinant dans son inhospitalité. Je volais à cinq cents mètres d'altitude, là où la force du vent était la plus faible, compte tenu du fait qu'il était exclu de s'aventurer à un niveau de vol, au-dessus de la couche nuageuse, avec un avion disposant seulement de l'équipement minimum réglementaire. Je fumais cigarette sur cigarette et je mettais les mégots dans une boîte de conserve de petits pois. J'avais aussi pensé à cette boîte parce que j'avais pensé à tout pendant des jours et des jours. Le moteur tournait. Les aiguilles, bien sagement, étaient à leur place sur mes instruments de vol. Chaque seconde, chaque tour d'hélice, nous rapprochait de la terre. Alors je comptais les secondes, jusqu'à cent et puis jusqu'à cinq cents et je recommençais.

Cela faisait deux heures que l'avion volait depuis la côte algérienne vers l'Espagne, donc il y avait 5 heures 15 que j'avais décollé de Laghouat. Je n'avais ni faim, ni soif, mais je commençais à ressentir les effets de la tension nerveuse qui m'habitait depuis un certain temps. Toutefois, je faisais corps avec mon avion dont je connaissais le moindre élément.

Après 6 heures de vol depuis le décollage de Laghouat, soudain, mon regard s'est dirigé vers le jaugeur d'essence de mon réservoir avant. Il avait terriblement baissé ! Que se passait-il ? Une fuite de carburant ? Je n'en percevais aucun symptôme.

La terre n'était pas en vue. De l'eau, rien que de l'eau, partout.

Il fallait réfléchir et rester calme. J'avais décollé de Laghouat avec 109 litres de carburant (112 litres moins 3 litres pour le chauffage du moteur au sol, avant le décollage). Même avec le réchauffage carburateur, que j'avais laissé branché par sécurité antigivrage, la consommation ne pouvait pas être supérieure à 15 litres à l'heure à 2 150 tours-minute. Il était 13 heures 10. D'après mes calculs, depuis le décollage de Laghouat, j'avais consommé 93 litres d'essence. Il devait donc rester dans le réservoir avant, puisque l'arrière était sec, au moins 15 litres et au mieux 16 litres d'essence, soit encore quarante minutes de vol en sécurité. Alors que tout bouillonnait dans ma tête et que je me souvenais que le réservoir avant n'avait pas la forme d'un parallélépipède rectangle et qu'il était donc normal que le niveau de carburant ait changé et l'information du jaugeur aussi, je levais les yeux sur l'horizon.

Devant moi, l'Espagne était là et je voyais sur la côte la barre blanche des vagues venant se briser sur les rochers. Nous avions gagné ! Plus jamais le Jodel ne pourrait nous être repris.

Les roues de l'avion passèrent sur les plages d'une grande ville. Je reconnus Carthagène et très vite l'aérodrome militaire de San-Javier.

Dès le contact radio, les Espagnols ont donné l'autorisation pour l'atterrissage et les roues ont touché la piste après 6 heures 25 de vol sans escale.

Descendu de l'avion, je suis allé directement au capot moteur et j'ai embrassé la casserole de l'hélice en disant : *Tu as été formidable. Merci de nous avoir amené jusqu'ici.* On peut en sourire ou en rire, mais ceux qui le feront n'auront pas construit cet avion comme nous l'avions fait, ni enduré les fatigues, la tension nerveuse et la peur de l'accident par ces conditions météo très éprouvantes et sans aucun instruments de vol sans visibilité. Les militaires espagnols furent très aimables et coopératifs et ils ne m'ont jamais posé de question sur l'absence de plan de vol au départ de l'Algérie. Mais l'atterrissage avait eu lieu sur l'aérodrome militaire de Carthagène-San Javier du fait que notre avion était en limite d'autonomie de carburant et il m'a été demandé de rejoindre l'aéroport d'Alicante, à 50 km au nord. Donc, après nous être restaurés, avoir complété le plein du réservoir avant et effectué les formalités et déposé le plan de vol, il fallut attendre l'autorisation de quitter l'aéroport militaire. Cette autorisation me fut donnée vers 16 heures 45, tant et si bien que le décollage fut effectif à 17 heures. Il faisait encore jour, mais nous étions en hiver, et la nuit approchait vite.



Le vent, toujours fort et debout par rapport à ma route, diminuait la vitesse de l'avion lequel n'était pas équipé pour le vol de nuit. Heureusement, à 17 heures 35, nous arrivions sur Alicante et j'ai pu apercevoir l'emplacement de la piste d'atterrissage de l'aérodrome d'Alicante-Rabassa, sur les hauteurs de la ville. Cette piste avait la particularité d'être recouverte d'une espèce de terre jaune orange, ce qui m'avait permis de la retrouver dans le sombre du crépuscule avancé. Aussi, il n'était pas question de faire le tour de piste réglementaire et ce fut une approche directe. En me rapprochant du sol tout s'assombrissait, si bien que, dans les vingt derniers mètres de hauteur par rapport à la piste, je ne pouvais plus évaluer le début de ma manœuvre d'atterrissage. J'ai donc mis une assiette de vol légèrement cabrée à l'avion et rajouté la puissance nécessaire pour avoir un variomètre négatif à - 1,5 m/sec. L'avion a touché

le sol et, tout de suite, il est devenu difficilement contrôlable au roulage. J'ai pu l'immobiliser sur la piste et, étant descendu de mon siège, j'ai constaté que j'avais touché le sol à la vitesse d'approche avec l'atterrisseur arrière dont une des lames de ressort s'était alors cassée, ce qui avait eu pour conséquence que la roulette se désolidarise de l'atterrisseur. Les responsables de l'aérodrome nous aidèrent à garer l'avion sur la bordure de piste et ils nous procurèrent cordes et piquets pour l'attacher au sol. Enfin, après les formalités de police et de douane, très aimablement, ces fonctionnaires nous conduisirent dans leur voiture jusqu'à un hôtel. Là, la douche fut appréciée, tout autant que le repas de poissons qui suivit bien arrosé du vin d'Alicante. Le lendemain on me procura quelques outils et il me fut possible de démonter l'atterrisseur arrière pour en retirer la lame de ressort brisée. Un mécanicien me prêta un poste de soudure à l'arc et je pus souder la lame et remonter l'atterrisseur. Le F-PKMM était prêt à repartir, ses pleins des deux réservoirs faits et son huile vérifiée. Le plan de vol avait été déposé et la durée du vol estimée pour Alicante-Perpignan sans escale était de 3 heures 45 pour une distance de 610 km. Quant à la météo, du point de vue nébulosité elle était assez bonne, mais la tramontane soufflait fort sur le Roussillon et le golfe du Lion. Cela n'allait pas modifier ma décision : Alicante-Perpignan par la côte et sans escale !

Le décollage d'Alicante avait lieu aux alentours de onze heures le matin du 20 décembre 1962. Il faisait un beau temps clair, comme souvent dans le sud de l'Espagne protégé des perturbations atmosphériques venant du nord et de l'ouest, par les massifs du centre du pays. J'étais informé de ce que la tramontane soufflait fort sur le Roussillon mais, après seulement trente minutes de vol, mes calculs de vitesse sol restaient assez optimistes. Le vent ne me pénalisait pas et mon avion avançait à 160 km/h.

En effet, après un peu plus de deux heures depuis le décollage d'Alicante, je survolais le delta de l'Ebre à mi-chemin entre Valence et Barcelone. C'est à partir de là que les conditions météorologiques devinrent différentes. Surnoisement, la vitesse sol de mon avion régressa tandis que la turbulence commençait à se manifester.

En fait, ma route n'était pratiquement plus protégée par les massifs espagnols, derrière les Pyrénées, et j'arrivais face au Roussillon, loin devant, mais vent de face.

Au fur et à mesure que mon avion avançait vers Perpignan, les conditions météo s'aggravaient. Le ciel était chargé au nord, au-dessus de la France, et le vent soufflait de plus en plus fort. Je décidai de faire une mesure de la vitesse de ce dernier alors que je passais l'Estartit, à l'entrée de la baie de Rosas, jusqu'à Cadaquès, à l'extrémité nord de cette baie.

Trente kilomètres séparent ces deux points. Il me fallut trente minutes pour parcourir cette distance. Mon avion volait donc à 60 km/h de vitesse sol, avec une vitesse de 160 km/h affichée à mon anémomètre. Le vent soufflait par conséquent à 100 km/h sur cette région. Le ciel était pavé d'altocumulus lenticulaires matérialisant les ondes de ressaut engendrées par les reliefs, mais aussi, des petits nuages de rotors se voyaient, disparaissant et se reformant aussitôt. La turbulence ne pouvait plus être qualifiée de sévère. C'eût été insuffisant. Elle était terrible !

Sérieusement sanglés sur nos sièges, nous affrontions les éléments, persuadés à certains moments que le Jodel allait être broyé. Parfois, les commandes en butée, il fallait attendre que l'avion se redresse. Ma main droite sur la commande de puissance, j'augmentais ou diminuais cette dernière, jusqu'au réduit total, pour soulager au mieux les efforts sur la structure.

Après tant d'efforts et de souffrances, Perpignan fut devant mon capot ! Je passais le Perthus ! Nous nous étions bien battus notre avion et moi. L'un et l'autre nous avions été à la hauteur. La France passait sous mes ailes.

Cela faisait 4 heures 45 que j'avais décollé d'Alicante lorsque j'ai appelé Perpignan.

– *Perpignan Airport du Jodel Fox Papa Kilo Mike Mike bonjour. En provenance d'Alicante, nous sommes à quinze minutes, pour les consignes.*

– *Fox Mike Mike de Perpignan Airport. Nous sommes très heureux d'avoir de vos nouvelles. Votre retard sur votre estimée du plan de vol est de une heure et nous allons déclencher des recherches.*

– *Perpignan, Mike Mike retardé cause vent plus fort que prévu.*

– *Mike Mike, impossible de vous poser à Perpignan, vous seriez en danger vent pour votre catégorie.*

Nouveau problème pour nous. Que faire ? L'ami qui était avec moi devait prendre le train pour Marseille à Perpignan, afin d'aller retrouver sa famille. Le vol d'Alicante à Perpignan avait duré cinq heures, il me restait donc une heure de vol en sécurité. De quoi rejoindre Carcassonne, mais cela posait un problème à mon camarade. Alors j'ai rappelé Perpignan :

– *Perpignan Airport de Mike Mike, désolé nous devons nous poser chez vous cause autonomie carburant.*

– *Mike Mike, Perpignan Airport, le vent au sol du 350° pour trente nœuds (54 km/h), vous prenez l'approche et l'atterrissage sous votre responsabilité.*

– *D'accord, sous ma responsabilité. Vous pouvez nous envoyer du monde pour tenir les ailes au roulage ?*

– *Affirmatif.*

– *Alors on y va, Mike Mike va passer en finale et se posera sur le taxiway, face au vent.*

Pas de réponse de la tour de contrôle qui ne pouvait, bien entendu, donner son accord. L'approche et l'atterrissage furent assez acrobatiques, mais il ne fallut pas plus de cinquante mètres pour immobiliser l'avion. Face au vent, sous les rafales, le Jodel vibrait et les commandes restituaient dans mes mains et dans mes pieds. Un camion militaire arriva d'où descendirent une dizaine de soldats qui se répartirent pour maintenir les extrémités des ailes et l'empennage arrière. Ainsi assuré, je pus rouler jusqu'au hangar dans lequel l'avion fut mis en sécurité.

Dès les formalités terminées, nous avons pu rejoindre en taxi le centre ville de Perpignan. Mon ami prit presque tout de suite un train pour Marseille et, quant à moi, je me mis immédiatement en quête d'un hôtel. J'ai pu alors appeler Odette au téléphone, à Montendre, pour l'informer de mon arrivée à Perpignan car il n'avait pas été possible de la joindre auparavant. Je l'avais quittée le 18 décembre à Touggourt et, de mon côté, je m'inquiétais de savoir si son départ du Sahara et d'Alger s'était fait sans difficulté. Dans la conversation, Odette me dit que, lors de l'embarquement à Alger sur l'avion d'Air-France qui l'emmenait à Bordeaux, elle avait demandé au commandant de bord s'il lui était possible d'avoir des nouvelles de notre Jodel. Il lui avait dit :

– *Mais qu'est-ce qu'il fait par un temps pareil ?*

En vol, le commandant était revenu dans la cabine des passagers et, très discrètement, avait remis un papier plié à Odette. Elle lut : *Le Jodel s'est posé à Carthagène, ce jour, à 13 heures 35. Solidarité des pilotes !* Ce brave commandant s'était renseigné par radio HF et avait retrouvé notre Jodel. Ainsi, Odette et nos amis de Montendre savaient que nous avions atteint l'Espagne. Le lendemain matin, vers huit heures, j'ai rejoint l'aérodrome de Perpignan pour préparer mon départ pour Montendre. La tramontane soufflait toujours et les lignes de rotors s'échelonnaient jusqu'en mer. La météo me donna une prévision vers 9 heures. En fait, la tramontane était éta-

blie entre Carcassonne et Béziers mais, au-delà de Toulouse, le vent était beaucoup plus calme et la température assez basse et voisine de zéro degré. Par prudence, j'ai demandé que les deux réservoirs de l'avion soient remplis, pendant que je réglais les formalités aéroportuaires qui, à cette époque, étaient des plus simples. Où les choses ont pris un autre aspect, c'est lorsque ayant rencontré le commandant de l'aéroport pour le remercier de son aide, je lui ai fait part de mon intention de décoller du parking pour éviter le roulage avec le vent fort au sol.

– *Alors, me dit-il, c'est le cirque là-bas, chez vous, dans vos Afriques. Les pilotes font ce qu'ils veulent ?*

– *Non, ne croyez pas ça, mais parfois, selon les nécessités, on fait comme on peut. Mais on signe toujours un papier pour dégager la responsabilité du commandant de l'aéroport (vilain mensonge). Hier soir, vous m'avez bien laissé atterrir sous ma responsabilité.*

– *Vous me signez un papier comme quoi vous voulez décoller du parking, à vos risques et périls.*

– *Je vous le signe immédiatement.*

A 11 heures 15, je décollais de Perpignan. En cinquante mètres, face à ce vent violent. Mais, avant le départ, un pilote militaire m'avait conseillé de ne pas monter à plus de 200 mètres d'altitude pour éviter d'entrer dans les rotors et de me laisser dériver en bordure de mer vers Port-La-Nouvelle pour éviter, au mieux, les zones de turbulences dangereuses situées entre le relief et la méditerranée. Ce que je fis.

Mais, vent arrière, la vitesse sol de mon avion avait atteint 260 km/h et, lorsque je suis arrivé sur l'eau (encore !), le temps de virer cap 315°, j'étais une nouvelle fois sur la mer, face à Narbonne, pratiquement plein gaz pour tenter de revenir au plus tôt au-dessus de la terre. Encore une fois, la turbulence était terrible et ma vitesse sol désespérément basse. Enfin, après trente minutes de lutte face à tous ces éléments réunis contre mon avion et moi-même, je passais Narbonne.

Après Carcassonne, le vent faiblit et la turbulence devint nulle. Enfin, il m'était possible de profiter du vol, des paysages et de la joie d'avoir gagné. Bergerac passa sous mes ailes, puis j'aperçus Sainte-Foy-La-Grande à ma gauche et je reconnus devant moi La-Lande-de-Bussac. Alors, j'ai commencé à mettre un peu d'ordre dans ma cabine. Je pliais mes cartes, ramassais ordinateur et règle de navigation. J'arrivais au terme du voyage !

La petite ville de Montendre-Les-Pins, en Charente-Maritime, était à ma droite et je reconnus le rectangle de terre battue découpé dans la lande constituant l'aérodrome de Montendre-Marcillac. Alors, j'ai augmenté la puissance et, à la vitesse maximale autorisée pour l'avion, j'ai effectué le plus beau passage à ras du sol de ma vie, avec un long battement d'aile. Odette et les amis étaient là, m'adressant des grands signes. Je suis remonté à 300 mètres et le Jodel 112 F-PKMM, en provenance de Touggourt et piloté par l'un de ses deux constructeurs, s'est posé sur l'aérodrome de Montendre-Marcillac, le 21 décembre 1962, après un vol de 4 heures 45 depuis Perpignan et un vol total depuis Touggourt de 18 heures 50.

Au parking, je suis descendu de mon avion. Tout le monde m'embrassait. Puis, j'ai pris Odette par la main, je l'ai amenée près de l'avion et je lui dis :

– *Regarde. Nous avons gagné, il est là !*

J'avais tenu mon serment, celui de ramener cet avion en France. Tout avait été difficile, depuis le début. Puis les circonstances ont fait que le projet était devenu critique, puis dangereux à bien des égards, tant du fait des Algériens que de celui des conditions particulièrement éprouvantes qu'il avait fallu endurer et gérer.

Adieu l'Algérie

Ces vacances de Noël 1962 furent les bienvenues. Cela pour deux raisons. La première fut qu'elles se passèrent avec mes enfants, Josette, Paule et Guy et avec mes parents à Castillonès, et chez mon frère Jacques à Langon. La seconde est qu'elle permit de me reposer.

Ce vol m'avait non seulement fatigué, mais également ébranlé sur le plan nerveux et j'appréhendais le retour en Algérie. Car il fallait y retourner !

En effet, nous avions signé un contrat au titre de la coopération avec l'Algérie, pour une année scolaire. Ce contrat était bien entendu renouvelable et, en cas de résiliation de notre part sans que nous ayons dû quitter l'Algérie précipitamment pour une cause touchant à notre sécurité, l'Etat Français nous aurait considéré démissionnaires, c'est à dire chômeurs sans traitement.

Mais il aurait été puéril de penser que les autorités Algériennes ne s'étaient pas aperçues de mon évasion avec notre Jodel. Dès le 19 décembre au soir, ne voyant pas rentrer l'avion à Touggourt, ils s'étaient informés à Laghouat pour savoir où était ce Jodel. Et là, bien sûr, ils avaient appris mon départ pour la France !

Le 3 janvier 1963, nous étions, Odette et moi, au départ de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour Alger avec, ensuite, une correspondance pour Touggourt, où nous arrivons vers midi.

A l'arrivée, sur l'aérodrome de Touggourt, je reconnus des Algériens membres influents de l'administration de l'oasis et proches du sous-préfet Aggli Sadock. Leurs regards étaient braqués sur nous et plus particulièrement sur moi. Là, je compris que les problèmes allaient commencer.

Arrivés dans l'oasis, nous sommes allés déjeuner au restaurant puis, ensuite, arrivés devant la porte de notre appartement, il ne me fallut pas cinq secondes pour comprendre que cette porte avait été forcée. Une planche était en travers des montants et servait à retenir la porte par l'entremise d'un fil de fer. Une fois à l'intérieur, nous fûmes à même de constater qu'il nous restait rien, sauf les sommiers sans matelas, et pas même les ampoules de l'éclairage électrique.

Notre ami René Pfaff, ingénieur de l'Hydraulique, vint à notre secours en nous offrant l'hospitalité dans une baraque de chantier qu'il nous serait possible d'utiliser jusqu'à notre départ définitif du 1^{er} juin 1963, compte tenu de ce que nous avions décidé de ne pas reconduire notre contrat de coopérants.

Il était, ce même jour, 17 heures lorsqu'un soldat algérien vint me dire que le sous-préfet Aggli Sadock me demandait de venir à son bureau. Je me doutais pourquoi ! Odette aussi et elle voulut venir avec moi. Je suis parvenu à l'en dissuader et elle se précipita au téléphone pour informer le consul de France à Ouargla de la situation.

Après qu'Odette ait informé le consul de France de ce que j'étais convoqué chez le sous-préfet de Touggourt, d'une part, et qu'elle lui faisait part de toutes ses craintes en ce qui concernait ma sécurité, d'autre part, cet excellent représentant de la France et de ses *Accords d'Evian* lui répondit :

– *Madame, Monsieur Camilièri s'est mis dans une situation qu'il a lui-même choisie. Il en assure toutes les responsabilités et je ne peux rien pour lui. Au revoir.*

Lorsque je suis arrivé dans le bureau d'Aggli Sadock, il y avait deux officiers de l'ALN, le maire de Touggourt et le secrétaire général de la sous-préfecture. Ces messieurs étaient assis en arc de cercle, le sous-préfet à son bureau et une chaise était posée en face d'eux, pour moi ! Le vrai petit tribunal du peuple !

Les questions arrivaient les unes derrière les autres :

– *Depuis quand aviez-vous fait le projet de quitter l'Algérie avec cet avion ?*

– *Depuis le jour où il a été établi que l'Algérie devenait un état indépendant dans lequel je devenais un étranger.*

– *Oui, mais cet avion était devenu algérien, vous le saviez ?*

– *Cet avion était ma propriété. Il portait les marques d'immatriculation de République Française, état membre de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) dont il avait obtenu le certificat de navigabilité. En vertu des accords signés à Evian par l'Etat Français et par les représentants du GPRA, cet avion était un bien français appartenant à deux Français qui, au demeurant, sont revenus ici pour travailler pour vous. J'ai donc ramené ce qui nous appartient dans mon pays et, comme nous sommes des fonctionnaires français qui respectons nos engagements, nous sommes revenus ce 3 janvier 1963 à Touggourt pour honorer le contrat de coopérants que nous avons signé avec l'Etat Algérien. Je crois donc que, dans cette affaire, tout est dit clairement. A moins que vous ayez une objection à formuler.*

Ce fut le sous-préfet Aggli Sadock qui prit la parole :

– *Oui. Monsieur Camiliéri, si vous nous aviez demandé l'autorisation de partir avec cet avion, nous vous l'aurions donnée.*

Ma réponse fut cinglante :

– *Mais je n'avais aucune autorisation à vous demander pour ramener dans mon pays quelque chose qui m'appartient. Et, si j'ai réalisé mon départ dans le plus grand secret, c'est bien parce que je savais que vous m'empêcheriez de partir, comme cela s'est produit en juin 1962, six jours avant la date de l'indépendance de l'Algérie. Maintenant, si vous considérez que je suis indésirable ici, la solution est simple : Nous rentrons en France dès demain et vous perdrez du même coup le seul pilote existant dans le Territoire des Oasis, le chef des travaux du lycée professionnel et un des deux seuls professeurs de mathématiques du collège d'enseignement général. Quant à notre déménagement, il ne vous posera pas un gros problème, puisque vous n'êtes pas sans savoir que notre appartement a été pillé et vidé.*

– *Nous savons que vous avez victime d'un vol. Nous allons arrêter les voleurs qui seront fusillés, et c'est vous qui commanderez le peloton d'exécution.*

– *Je ne vous en demande pas tant et puisque vous êtes friands de justice expéditive, permettez-moi de rentrer chez moi. Bonsoir Monsieur.*

Je suis sorti. Et ils n'ont rien dit ! Et plus jamais il n'a été question de mon départ pour la France avec mon avion.

Mais, quelques jours plus tard, un soldat algérien frappa à ma porte. J'ouvre et ce soldat me dit :

– *Salam. Tabet het tani, Si Salah, gallek inta jat drouck mel bordj. (Le capitaine Si Salah te demande de venir maintenant à la caserne)*

– *Gallou fi Si Salah anna jat fi sahad akdak. (Dis à Si Salah que je viendrais dans une heure environ)*

– *Sarhah ! (Merci)*

Immédiatement j'ai pensé qu'il allait être question du départ de l'avion pour la France. Je me suis rendu, donc, au bureau du *tabet hat tani*.

Il m'attendait et, ma foi, me reçut avec une certaine courtoisie.

- *Monsieur Camilièri, vous êtes un chasseur si j'en crois que ce que l'on m'a dit ?*
- *Oui, j'ai chassé, mais depuis quelques années ce n'était plus possible.*
- *On m'a dit que vous saviez où l'on peut chasser quelques gazelles ?*
- *Les troupeaux de gazelles sont un peu au sud du Hodna, à 150 kilomètres d'ici, sur le plateau de Reg.*
- *Je souhaiterais organiser une petite chasse et j'ai pensé que vous pourriez vous joindre à nous. Mon cerveau travaillait en surrégime ? Où était le piège ? Mais avec un individu comme celui-ci, même au risque de crâner, il ne faut jamais tourner le dos mais faire face.*
- *Avec plaisir. Je vous montrerai où sont les gazelles et, ainsi, vous pourrez les chasser.*
- *Vous avez un fusil Monsieur Camilièri ?*
- *Non, je n'ai pas de fusil.*
- *Ce n'est pas un problème, on vous donnera ce qu'il faut. Alors dimanche, on passera vous prendre vers 4 heures du matin car, d'après ce que vous me dites, il faut trois heures pour être sur le terrain de chasse.*

Je prends congé et une fois rentré chez moi, j'ai annoncé à Odette :

- *Dimanche, je vais à la chasse à la gazelle avec les militaires.*
- *Ils veulent te tuer pour les avoir ridiculisés avec le départ de l'avion. Ils vont monter un coup avec « accident de chasse » et te tuer. N'y va pas !*
- *Il me reste trois jours pour réfléchir à ce problème. On en reparle demain.*

Comme chaque fois où je me suis trouvé devant un problème important, je ne pouvais pas m'empêcher d'évaluer toutes les possibilités s'agissant de cette partie de chasse. Pourquoi les militaires me demandaient où étaient les troupeaux de gazelles, alors que n'importe quel nomade Chaambi de la région les auraient renseignés ?

Je ne voulais pas, non plus, leur donner l'impression d'avoir des craintes et de refuser d'aller avec eux après leur avoir donné mon accord.

La solution arriva seule le lendemain, lorsque rencontrant le secrétaire général de la sous-préfecture, que je connaissais bien et très près d'Aggli Sadock et des militaires, ce dernier dit :

- *Alors Monsieur Camilièri, nous chassons ensemble dimanche, m'a dit Si Salah ?*
- *Oui. Il en est question.*
- *Nous allons revenir dans un état de fatigue avancé. Rendez-vous compte, cela fait six heures de piste dans une Jeep plus la course derrière les gazelles, si nous en trouvons.*
- *Nous en trouverons, mais je vous accorde que cela va être terriblement éprouvant, d'autant que je souhaitais amener ma femme avec moi car elle n'a jamais participé à ce genre de chasse. Ce que nous pourrions faire c'est nous rendre sur place en avion. Nous retrouverions vos deux Jeeps et vos soldats là-bas, nous chasserions, et nous rentrerions en début d'après-midi sans fatigue.*
- *Et vous n'aurez pas de problème pour atterrir ?*
- *Non, je connais bien le coin. Envoyez-moi quelqu'un ce soir chez moi. Je lui remettrai une carte sur laquelle j'aurai tracé un cercle à l'intérieur duquel devront se trouver les voitures à 9 heures dimanche. Je vous emmène donc avec Si Salah. On décollera à 8 heures 15.*
- *C'est une excellente solution. A dimanche.*

Pendant cette conversation, j'avais scruté les expressions de visage et le regard de mon interlocuteur. A vrai dire, je n'avais remarqué aucune contrariété, ni aucune marque de méfiance, face à mon projet. Mais, avec ces gens-là, il valait mieux être vigilant.

Le dimanche matin, à 8 heures 30, nous décollions de Touggourt à bord du *Norécrin*. Odette était à l'avant avec moi et, derrière, se trouvaient le *tabet het tani* Si Salah et le secrétaire général de la sous-préfecture. Quarante minutes plus tard j'étais sur la zone et, après quelques virages, j'ai repéré les deux voitures. L'atterrissage se déroula sans problème, avec les précautions d'usage. L'accueil fut très sympathique. Les quatre militaires des deux voitures avaient préparé du café, du thé et des gâteaux. Puis, après ce petit-déjeuner, Si Salah donna le signal du début de chasse. Deux militaires prirent place dans une Jeep sur les sièges avant et, Odette et moi, nous prîmes place à l'arrière. Si Salah vint alors vers moi pour me remettre un fusil de chasse avec une pleine musette de cartouches. J'ai refusé de prendre l'arme, en remerciant, prétextant ne pas vouloir tirer sur les gazelles. Si Salah prit place à l'avant de l'autre Jeep, les deux places arrières étant occupées par le secrétaire général et un militaire. Et la chasse débuta !

Quinze minutes plus tard, nous étions derrière un troupeau d'une centaine de gazelles. Les mâles restaient à l'arrière pour protéger les jeunes et les femelles. Les militaires armés de pistolets-mitrailleurs allemands ont tiré les premiers. Puis tous tiraient ensemble. Beaucoup de balles se sont perdues, mais ce fut un véritable massacre. Je criais :

– *Rhlass, rhlass, baraket, baraket (C'est fini, c'est fini, arrêtez, arrêtez)*

Il y avait des gazelles qui courraient sur trois pattes, une balle leur ayant sectionné la quatrième. D'autres s'enfuyaient avec un morceau de cuisse en moins. Certaines, épuisées, blessées, s'étaient couchées. Quelques-unes étaient mortes. En reprenant le chemin en sens inverse, ils ramassaient les bêtes tuées et achevaient celles encore en vie. Lorsque nous sommes revenus à l'avion, les voitures portaient une douzaine de gazelles. Sinistre tableau.

Lorsque nous allions tuer une ou deux gazelles, du temps de l'Algérie Française, pour pouvoir manger un peu de gibier frais, nous prenions soin de séparer du troupeau deux mâles que nous abattions rapidement, de telle sorte que les projectiles perdus n'atteignent pas les autres. Là, c'était abominable.

Puis, j'ai décollé sur ce plateau de Reg et, moins de quarante-cinq minutes plus tard, je posais le *Norécrin* à Touggourt. Le soir, on frappa à la porte de notre baraque. C'est un des militaires qui était à la chasse avec nous. Il nous apporte une demi-gazelle de la part de Si Salah ! Je remercie comme il se doit et j'offre quelques paquets de cigarettes. Tradition orientale oblige. Je n'ai pas eu l'occasion de participer à une autre sortie de ce genre. De toute façon je n'y serai pas revenu. Mais, je dois à la vérité de dire que je me suis toujours posé la question quant à notre sécurité ce jour-là.

Les jours passaient et nous nous rapprochions de notre départ définitif pour la France, avec tristesse il faut bien le dire, mais bien décidés à ne pas revenir. Il était parfaitement perceptible que l'Algérie Algérienne, qui était gouvernée à l'époque par Mohamed Ben Bella, partait à la dérive. Rien ne pouvait être commencé et rien ne se terminait. Après l'euphorie des premiers jours et de juillet 1962, les réalités étaient là. Il avait été facile d'assassiner les Français qui avait voulu rester dans ce pays, il avait été facile d'exécuter les Harkis, les Goumiers, les Maghzens et leurs familles, tous ceux-là qui avaient cru au discours de Monsieur De Gaulle lequel, sans vergogne, avait dit :

– *Avez-vous vu De Gaulle abandonner quelque chose ou quelqu'un ? La France reste !*

Mais, maintenant, après avoir tout volé aux Pieds-Noirs, il restait aux Algériens à faire aussi bien qu'eux. Chaque jour nous étions à même de constater la pagaille, la désorganisation, la gabegie, le vol, la mafia et la caste des nouveaux riches, ceux-là même qui avaient volé plus que les autres et qui laissaient crever ces derniers en proclamant la fin de la *tyrannie* française. Pauvre Algérie. Ce pays repartait dans les luttes claniques. Les Algériens étaient au pied du mur, et l'on voit aujourd'hui, longtemps après l'indépendance, où ils en sont.

De Gaulle avait fermé sa porte. Il avait réussi ce qu'il avait longtemps désiré : Obtenir le pouvoir total, à la manière du dictateur masqué qu'il était. Il avait réussi à emprisonner des centaines de militaires et à organiser en toutes pièces le départ des Pieds-Noirs pour qu'il soit le plus terrible, le plus douloureux et le plus honteux possible, après avoir tout fait pour les discréditer.

Pour achever son œuvre, il a fait emprisonner et déshonorer des généraux qui, en Algérie, étaient à la base même de son accession au pouvoir de la République et avaient servi la France sur tous les champs de bataille. Pour ficeler tout cela, il a fait fusiller le lieutenant-colonel Bastien-Thirry, le lieutenant Degueldre et d'autres.

Sans doute, lorsqu'il communiait le dimanche, De Gaulle devait dire à son Dieu :

– *Seigneur, je devais le faire, moi, De Gaulle.*

Et puis un jour, Dieu était occupé de l'autre côté de la planète et il n'a pas entendu De Gaulle qui mourrait d'un malaise cardiaque. Il se vidait de sa vie, comme le simple Harki qui avait servi la France se vidait de son sang lorsqu'un tueur du FLN lui coupait la gorge d'une oreille à l'autre. Sur l'aérodrome de Touggourt, l'hôtesse ferme la porte du DC 4 d'Air Algérie. Je quitte mon Pays pour toujours car, si la France est ma Nation, l'Algérie restera toujours mon Pays.

▼ DC 4 à Touggourt, devant le hangar de l'Aéro-club





▲ Des stagiaires facétieux ont dédié le stage d'août 1992 de La Montagne Noire à Gustave Camilièri et ont confectionné ce panneau (<http://a.p.p.a.r.a.t.free.fr>)

Crédit photographique

Les photos de ce document sont de Gustave Camilièri, Ivan Carayol, Philippe Hartemann, Yves Jacquier, Jacques Pierchon, Roland Richer de Forges, Schaudler, Pierre Strobel, Jean Studer et Dominique Wallard



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 978-2-9506620-3-3

Octobre 2015

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite