

Ami(e) Internaute,

Ce quarante-cinquième diaporama est le quatorzième et dernier d'une série consacrée aux aéro-clubs d'Algérie.

Il concerne Tiaret, Tlemcen et Touggourt.

Pour en savoir davantage, lisez : *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)*.

Le précédent ouvrage, concernant période 1909-1939, est épuisé.

Faites circuler ce diaporama sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

[Jarrige31@orange.fr](mailto:Jarrige31@orange.fr)

<http://www.aviation-algerie.com>

# Tiaret – Club aéronautique de Tiaret

Le Club aéronautique de Tiaret est créé le 7 mai 1931 sous la présidence d'Edmond Boyet avec Guy Cloître, Armand Viniger, Lucien Grach, Gaston Clauzel, Jacques Pradel et Ernest Boggio. Un aérodrome est créé sur l'hippodrome du hara de la Grande Jumenterie, sur la commune de Trumelet, qui appartient à l'Armée. L'aérodrome est inauguré le 21 octobre 1932 lors d'un rassemblement de 35 avions et il sera baptisé *Aérodrome Vuillemin* au cours d'une grande manifestation le 9 juin 1934 en présence du colonel Vuillemin venu du Maroc. L'aérodrome restera cependant le plus souvent désigné sous le nom de La Jumenterie.

En 1931, alors qu'il totalise moins de 20 heures de vol, Guy Cloître amène son Farman 231 F-ALEQ de métropole, suivi quelques temps plus tard par Edmond Boyet avec son Potez 36 F-ALNP *Evelyne*, par Armand Vinigier avec son Potez 36 F-ALJN, par Lucien Grach avec son Farman 232 F-AJXE et par Jacques Pradel qui base son Potez 36 F-ALNQ *Foufoune* sur sa ferme de Temda.

Le Caudron *Phalène* F-AMGH *Ville de Tiaret* arrive pour le club en 1933, ainsi que les Caudron *Luciole* F-AMDO et F-AMMC.

Ernest et Vincent Boggio, Marcel Serrero et Krief sont brevetés en 1934 par le chef-pilote André Vercruysse, pilote réputé, ancien pilote militaire, détenteur de trois records mondiaux pour avions légers, premier du Tour de France aérien de 1931 et qui disparaîtra le 1<sup>er</sup> octobre 1945 à Tripoli avec un Lockheed 18 du RLAf. Les premiers brevetés seront suivis par Baudouin, René Heuby, Paul Porthe, Mico, le mécanicien Joachim Socias, Castanet, Armand Casabo, Serge Cloître, Choain, Garcia, Dides, Jules Dupieux, Barbe, Mlle Baudouin, Jean Castex, Paul Momméja, Barthès, Olivier, Guéry, Marcel Domeck, Pierrot Jarrige et Jean Rativet (d'Hardy), Viniggio et bien d'autres.

En 1939, lorsque la guerre arrive, douze avions sont basés sur l'aérodrome dont trois du Club aéronautique de Tiaret : deux Potez 36, un Potez 43, deux Farman 231, trois *Luciole*, un *Aiglon* et trois *Phalène*. Ils disparaîtront tous dans la tourmente.

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

TIARET  
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *ndant*  
TVR : *ndant*

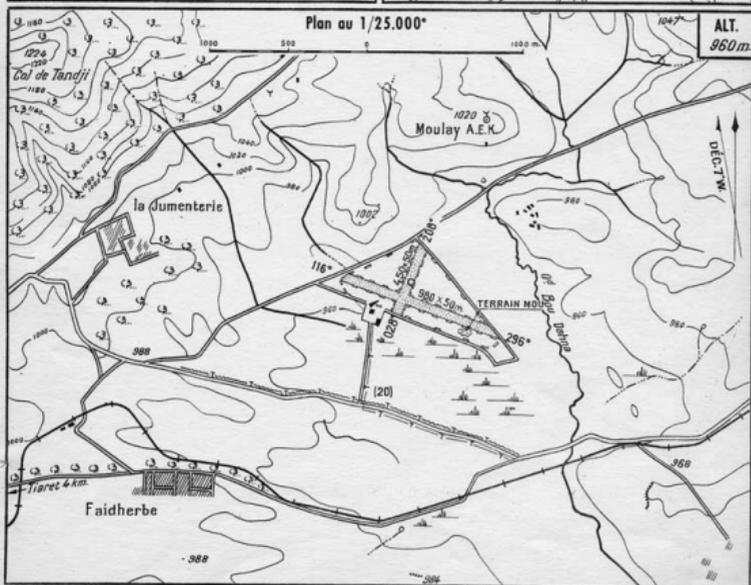
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIERES :  
- *ndant*.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANOEUVRE :  
- *Inutilisables hors bandes. Aurait tendance à s'alourdir partie EST - Bandes excellentes par temps sec.*

Tél. de l'Aérodrome : *ndant*

BIA : S'adresser à ORAN-la-SENIA  
Tel. : 241.65 et 216.57 (Cot1)  
204.78 (Nilitaire)

NOTES :



Le club-House et le hangar sur l'aérodrome Vuillemin, à La Jumenterie sur la commune de Trumelet (Ernest Boggio)



Potez 25 militaires lors de l'inauguration de l'aérodrome Vuillemin (*L'Afrique du Nord illustrée*)



Le conseil d'administration du CAT en 1932 : Ernest Boggio, Jacques Pradel, Marcel Urban, Guy Cloître, Ernest Grach, Mme Viniger, Edmond Boyet, Armand Viniger, Gaston Clauzel et Rico (Ernest Boggio)



Sur l'aérodrome de La Jumenterie en 1932 : Potez 36 F-ALNQ    *Foufoune* de Jacques Pradel, Potez 36 F-ALNP  
*Evelyne* d'Edmond Boyet, Farman 231 F-ALEK de Lucien Grach et Potez 36 F-ALJN d'Armand Viniger  
(Ernest Boggio)



Ernest Boggio et le *Luciole* F-AMDO du Club aéronautique de Tiaret (Ernest Boggio)





Dides et le *Luciole* F-AMDO (Ernest Boggio)

Le Potez 36 d'Henri Fouques Duparc lors de l'inauguration du terrain de la ferme Grach à Trumelet, en décembre 1931 (Françoise Fouques Duparc)



Le Farman 231 F-ALEK de Lucien Grach à La Sènia en avril 1933 (Françoise Fouques Duparc)



Joachim Socias, mécanicien, le jour de son brevet de pilote en 1935 (Marlène Lejars)



Joachim Socias, fait triste mine devant le *Luciole* F-AMMC accidenté en 1936 (Ernest Boggio)



Le 7 février 1937, cérémonie à la mémoire de Jean-Mermoz et de son équipage. Sont alignés devant un Caudron *Aiglon* et le portrait de Jean Mermoz : Ernest Grach, Choin, Lucien Grach, Didès, Vincent Boggio, Joachim Socias, René Heuby, Jacques Pradel, Serge Cloître, Gustave Nusbaum et Ernest Boggio (Ernest Boggio)





En 1947, les anciens se retrouvent autour de Lucien Grach qui reçoit un Percival *Proctor*, premier avion à être basé sur l'aérodrome après la guerre, avant l'arrivée du Fairchild, du *Tiger Moth* et du Piper J3 du Club et, plus tard, des Jodel 120 F-OAZI et F-OBBV. Fernand Richarme est chef-pilote, il sera suivi par Alex Ajavon. Cinq avions sont basés sur l'aérodrome lors de l'interdiction des vols, une vingtaine de pilotes ont été brevetés depuis la guerre.

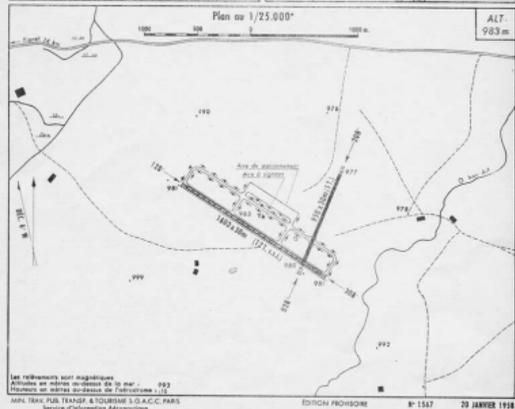
Ci-dessus, dans le hangar de La Jumenterie, le Fairchild 24 F-OABG des Moulins Pellegrin et le Piper J-3 F-BTDE et le Fairchild 24 F-OAFT de l'Aéro-club. Au fond, le Percival *Proctor* F-BCJB de Lucien Grach et le *Tiger Moth* F-



En mai 1956, Jacques et Gilberte Bedjaï dans le *Tiger Moth* F-BFHP et Roger Leroy, mécanicien de l'Aéro-club du Sersou (Pierre Colin)

A Aïn-Kermès, au sud de Tiaret, la famille Pagès reçoit la visite de Nadine, Gérard et Marc Ripoll venus de Burdeau avec le Fairchild F-OABA piloté par Pierre D'Amico, derrière (Gérard Ripoll)





L'aérodrome de Bou-Chékif créé de toutes pièces et inauguré en janvier 1958. Important aérodrome civil et militaire, il abrite une escadrille de T-6 et le peloton ALAT de la 4<sup>ème</sup> DIM.  
 Le hangar de l'aéro-club du terrain de la Jumenterie a été remonté derrière le parking du club signalé d'un point noir (Georges Le Mer)



En 1959 à Edjélé, des équipages du Club aéronautique de Tiaret et de l'Aéro-club d'Oranie (Pierre Siegel)



Le rassemblement du 22 mai 1960 à Bou-Chékif, dernière grande manifestation d'un aéro-club en Algérie. A gauche, le Piper J-3 F-BTDE devant le hangar de l'Aéro-club (Sylvain Riva)



Les avions de l'Aéro-club de l'AIA parmi les visiteurs, lors du rassemblement du 22 mai 1960 à Bou-Chékif (Sylvain Riva)

Le méchoui du 22 mai 1960 à Bou-Chékif – Au centre : le colonel D'Arnaudy, commandant le GALAT 101 à Chéragas (Jean de la Jonquière)



Le Cessna 182 F-GBTS à Bou-Chékif, juin 2003 – Equipage Pierre Jarrige, Pierre Filloux et Kheir-Eddine Hadjouti





# Tlemcen

## Les Ailes tlemcéniennes

Les Ailes tlemcéniennes naissent en mai 1931 sous la présidence de Pierre Cardone mais souffriront toujours du manque d'aérodrome. Le terrain militaire de Kerchera leur est refusé et ils n'ont que la possibilité d'utiliser le terrain privé de Charles Dollfus sur le domaine de Lismara (ci-contre). Faute d'infrastructure, les Tlemcéniens doivent aller voler à Lamoricière ou à Sidi-Bel-Abbès.

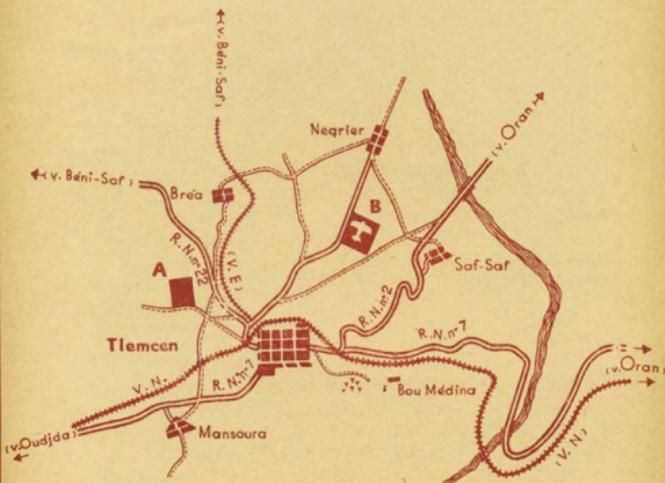
Après la guerre, le club, présidé par Maître Ghozi, achète le Fairchild F-OACC mais l'absence d'avion-école et d'aérodrome entravent l'activité.

En 1953, le club, maintenant présidé par Pierre Cardonne, loue un terrain à El-Aouedj, entre Sebdou et El-Aricha, il le balise et y construit un hangar. Un dizaine d'élèves y sont entraînés par Baritel et Henri Urban avec le *Tiger Moth* F-OAXN. Les brevets sont obtenus par Hélène Prat, Roger Terpant, Cevas, Roger et Louis Courette, Mauger, Louis Pitizini, le Lt Mauzer et le Cne Colomb.

Le nouvel aérodrome de Tlemcen-Zénata est mis en service en 1957, mais aucun emplacement n'est prévu pour l'Aéro-club.

Malgré tous leurs efforts, Les Ailes tlemcéniennes n'ont jamais pu vraiment décoller.

A. Terrain militaire de Kerchera.  
B. Terrain reconnu.



Echelle: 1/100000



Marcel Doret de passage à Tlemcen-Lismara en 1952,  
de retour de Tunis où il a participé à un meeting  
(Jacques Dupuy)



A El-Aouedj, devant le Caudron *Goéland* de Louis Dollfus : Louis Dollfus, Roger Tarpant, Henri Urban et P. Barrard (Henri Urban)



A Lismara, Louis Dollfus, à gauche, et son *Norécrin* F-BEUD (Jacques Dupuy)



Les avions de Louis Dollfus à Lismara : Caudron Goéland F-BAPP, Norécrin F-BEUD et Caudron Goéland F-BCCF (Jacques Dupuy)



Le Caudron *Goéland* F-BCCF de Louis Dollfus à Lismara (Jacques Dupuy)



Le Fairchild 24 de l'Aéro-club de l'AIA lors d'un rassemblement sur l'hippodrome de Tlemcen, utilisé exceptionnellement comme aérodrome en avril 1955 (André Jourdan)





Le Fairchild 24 des Ailes Tlemcéniennes à Lismara (Jacques Dupuy)

Le Fairchild à El-Aouedj (Lucien Saucède)

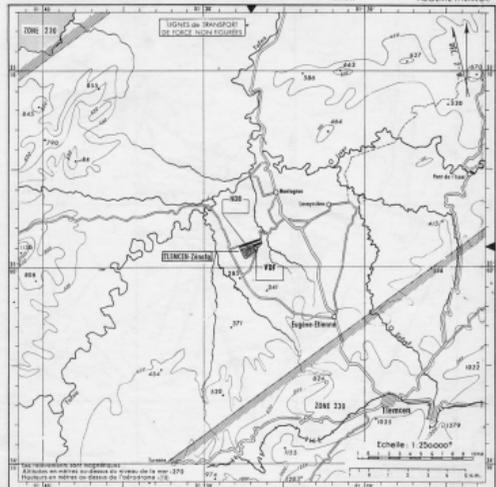




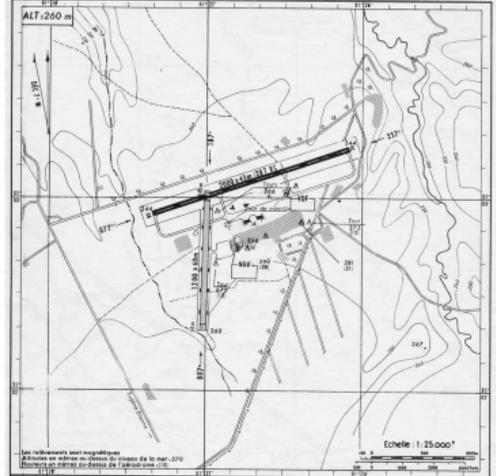
Le Fairchild 24 des Ailes Tlemcénienne a été le seul avion réquisitionné pendant la guerre d'Algérie. Certainement le seul avion de ce type à avoir servi dans l'armée française. Il a pris du service dans l'ALAT au PA 5<sup>ème</sup> DB à Sidi-Bel-Abbès avec le Drapeau tricolore peint sur la gouverne de direction (ci-dessus). Il n'a pas montré de qualités guerrières bien évidentes et il a fini par tomber en panne le 15 novembre 1956 entre Nédroma et Sidi-Bel-Abbès (à droite). Il est ramené à Sidi-Bel-Abbès pour révision après deux mois d'exposition aux intempéries, puis il est vendu au Para-club d'Oran (André Bagard)



CARTE D'APPROCHE A VUE O.A.C.I. ALT: 260 m DAON ALGERIE (Tlemcen)



TLEMCEM-Zénata LAT: 35° 01' N LONG: 01° 37' W CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE O.A.C.I.



L'aérodrome de Tlemcen-Zénata inauguré en 1957, il n'accueillera pas les Ailes tlemcéniennes (Bernard Seguin)

LES AILES TLEMCENIENNES



Année : 1955

N° 000323

CARTE DE MEMBRE ACTIF

M. Roger Courette Roger  
p. Le Président.  
*[Signature]*

Roger Courette, des Abdellys, tragiquement disparu, comme des centaines de personnes, le 5 juillet 1962 à Oran, après de prétendus accords et un soi-disant cessez-le-feu (Mauricette Scharfe)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME  
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

BREVET  
DE PILOTE PRIVÉ D'AVION

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,  
Conformément aux Dispositions de l'arrêté du 7 Avril 1952, déclare le

Brevet de Pilote Privé d'Avion.

à Monsieur COURETTE Roger-Jean-Paul

né le 28 Juin 1935 à Oran.

Fait à Paris, le 17 Octobre 1957

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS  
ET DU TOURISME

Le Chef du Service de la Formation Aéronautique  
et des Sports Aériens  
en pré. des. 22.127

*[Signature]*

SIGNATURE DU TITULAIRE :

*[Signature]*

Brevet N° 7 275  
N° 36 709 du 28 Décembre 1955

1957

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

AÉRO-CLUB DE FRANCE

COMMISSION SPORTIVE  
6, RUE GALILÉE - PARIS

LICENCE SPORTIVE

Valable jusqu'au 31 Décembre 1957

N° 2352



délivrée à Courette, Roger.

pseudonyme autorisé

né le 28 juin 1935

à ORAN

domicilié Les ABDELLYS

ORAN

Paris, le 18 Septembre 1957

LE TITULAIRE,

LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION SPORTIVE,

*[Signatures]*



au dos

H. S., Angers — 2344

LIEU D'ORIGINE (Address) PLACE OF ORIGIN (Address) LUGAR DE PROCEDENCIA (Address)			
PREMIER DEPART (COPIE) FIRST DEPART (COPIE) PRIMERO DEPARTAMENTO CON LA OACI		ADRESSE ADDRESS DIRECCION	
TYPE DE MESSAGE TYPE OF MESSAGE PLN DEP-PLN N° 7/0R TER VFR-050			
INDICATEUR D'APPREI RADIOS OU IDENTIFICATION DE L'AERONEF RADIO CALL SIGN OR AIRCRAFT IDENTIFICATION SEÑALES IDENTIFICATIVAS DE RADIO O IDENTIFICACION DE LA AERONAVE		FOBCP	
TYPE D'AERONEF TYPE OF AIRCRAFT TIPO DE AERONAVE		Jodel D117	
AERODROME DE DEPART AERODROME OF DEPARTURE AERODROMO DE SALIDA		FGOR	
NIVEAU DE CROISIERE CREATING LEVEL NIVEL DE CRUCERO		ROUTE ET POINT DE COMPTES RENDU ROUTE AND REPORTING POINT RUTA Y PUNTO DE NOTIFICACION	
1 VFR 0100 Tiemencen		2 VFR 0100 FGOR	
3		4	
5		6	
7		8	
9		10	

E PREMIER AERODROME D'ATTERRISSAGE PREVU FIRST AERODROME OF ESCALAS PREVISTO		Tiemencen (psc) FGOR (1st)	
F HEURE DE DEPART TIME OF DEPARTURE HORA DE SALIDA		7 1100 TU	
G VITESSE INDICEE TRUE AIR SPEED VELOCIDAD RELATIVA (VERDADERA)		180 Km/h	
H DUREE PREVUE DU VOL ESTIMATED FLIGHT TIME TIEMPO QUE SE CALCULA TRANSCURRIRA		0100 + 0100	
I AERODROMES DE DEGAGEMENT ALTERNATE AERODROMES AERODROMOS DE ALTERNATIVA		Tiemencen	
J FREQUENCES RADIO QUI SERONT UTILISEES RADIO FREQUENCIES TO BE USED FRECUENCIAS RADIO (SERVIDAS)		119.1 - 119.7	
K ADRES DE NAVIGATION ET ADRES D'APPROCHE NAVIGATIONAL AND APPROACH AIDS AYUDAS PARA LA NAVIGACION Y PARA LA APROXIMACION		NIL - SEA - DECCA - DME - VOR - GND - LORAN - E.T. COAPT.	
L NOMBRE DE PERSONNES A BORD ET NOM DU PILOTE NUMBER OF PERSONS ON BOARD AND NAME OF PILOT		1 COURETTE	
M AUTONOMIE ENDURANCE AUTONOMIA		0600 HR	
N AUTRES RENSEIGNEMENTS OTHER INFORMATION OTROS INFORMACION		around summit N° 329-LA-CCR-	

REQUIS DE PREMIER SECOURS FIRST AID REQUIS DE SECOURS FIRST AID REQUIS DE SECOURS FIRST AID	VISTES DE SAUVETAGE LIFE JACKETS CHALEIRS DE SAUVETAGE LIFE JACKETS	COLIS DE SECOURS EMERGENCY PACK CANTON DE SECOURS EMERGENCY PACK	CANOT PNEUMATIQUE DRAUGHT BOITE RESERVE RESERVE BOX	POSTE RADIO/PORTABLE RADIO PORTABLE	DISPOSITIF DE SECOURS DROPPED EQUIPMENT REQUIS PARA LAS EMERGENCIAS DROPPED EQUIPMENT	EQUIPEMENT AUX SEA EQUIPMENT EQUIPO DE SOCORRO
L'AUTORISATION SERA DELIVREE PAR... CLEARANCE WILL BE GIVEN BY... EL PERMISO SE ENTENDERA POR...		APPROBATION DELIVREE PAR... CLEARANCE ISSUED BY... PERMISO ENTENDIDO POR...		PREMIER LIMITE DE DECOUPLAGE... TRUCKOFF LIMIT AT... AUTORIZADO EL DESPLAZAR HASTA LAS (Pulsar).		VISA MET MET SIGNATURE FIRMA DEL OFICIA MET E.C. de la Base + visa las prelamas FIRMA DEL OFICIA MET
SIGNATURE DU PILOTE SIGNATURE OF PILOT FIRMA DEL PILOTO		SIGNATURE DE L'AGENT ASI SIGNATURE OF ASI OFFICER FIRMA DEL OFICIA DE ASI		SIGNATURE DE L'AGENT D'INFORMATION SIGNATURE OF BRIDING OFFICER FIRMA DEL OFICIA DE INFORMACION		ATTENTION ATTENTION (Attention attirada por el piloto a otros medios de la mar) PREMIER (PREMIER) (Attention attirada por el rapporteur ou instructeur de l'aerodrome)

Voyage d'épreuve du brevet de 2<sup>ème</sup> degré de Roger Courette, Oran-Zénata-Oran, le 11 août 1957 avec le Jodel 117 F-OAVM de l'Aéro-club d'Oranie (Mauricette Scharfe)



MÉTÉOROLOGIE NATIONALE — FRANCE —  
Prévisions pour la Station météorologique de Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957  
Issued by the meteorological office of Oran 025 T.U. (incl. night) 1957  
Tropes de la Station de Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957  
No. de la Station de Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957

PRÉVISIONS DE VOL (Flight forecast)		Appari comparatif de la situation météorologique et de son évolution (Données intéressantes et déplacement des fronts, grêle, turbulence, orages, etc.) Special features of the meteorological situation (atmospheric stability and movement of fronts, grêle, turbulence, orages, etc.)	
Date de base Date of base		Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957	
Données renseignements utiles Useful information		Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957	
ZONES ZONES		Oran, Zénata, Oranie, Oran	
VENTS direction en degrés DIRECTIONS IN DEGREES WINDS direction in true deg DIRECCION EN VERDADERO (grados) DIRECCIONES (grados)		Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Zénata 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Oranie 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957	
ÉTAT DES CRÊTES Weather in surface Surface visibility (dist) Visibilidad (distancia) Altimètre (m) Altimetro (m) Altimetro (m) Altimetro (m)		Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Zénata 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Oranie 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957	
PRÉVISION POUR L'AÉRODROME TERMINUS ET LES SUPPLÉMENTS (Terminal and alternate forecasts)		Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Zénata 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Oranie 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957	
ATTENTION		Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Zénata 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Oranie 025 T.U. (incl. nuit) 1957 Oran 025 T.U. (incl. nuit) 1957	



# Touggourt

## Aéro-club de Touggourt

Bien qu'il ait été créé en juin 1937, l'Aéro-club de Touggourt ne débute son activité qu'en janvier 1948 sous l'impulsion du transporteur René Devicq qui en prend la présidence, avec le Stampe F-BDKL et le Fairchild F-OOAU.

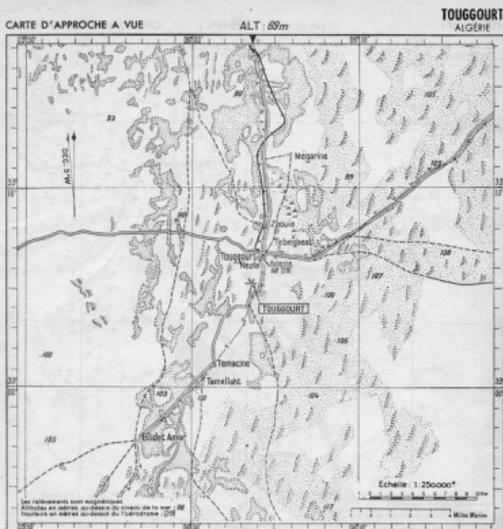
Aussitôt, le club connaît une forte activité avec le chef-pilote Antoine Sposito (ci-contre), vieux boulingueur du Sahara et cousin homonyme du mécanicien de l'Aéro-club de Constantine.

Avec l'arrivée du NC 854 F-BFIM et du Caudron 109 F-ALVC, puis des *Tiger Moth* F-BFHX et F-BFHZ, l'école de pilotage bat son plein, une quarantaine de brevets seront obtenus jusqu'en 1961, avec des voyages aventureux pour les jeunes pilotes au-dessus des régions désertiques. L'administrateur Jean-Marie Carayol devient président en 1955, il sera suivi par René Guiffant en 1958 et par Gustave Camilieri en 1961. Lors de la cessation des vols, le club compte 70 membres actifs dont 22 pilotes et élèves-pilotes et six avions.

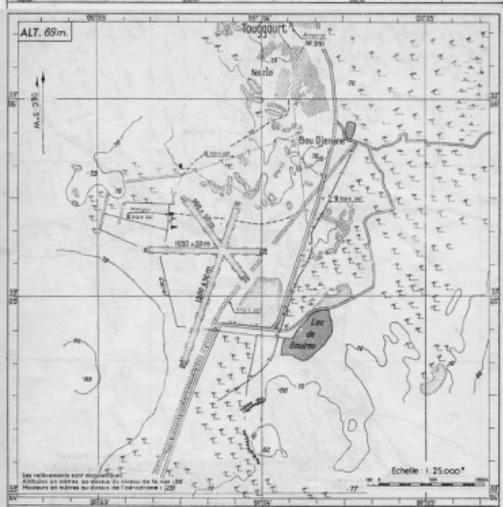
Constamment au service de la ville avec un parc diversifié qui permet le transport, les évacuations sanitaires et l'école de pilotage, l'Aéro-club a rendu d'immenses services à l'oasis en assurant le désenclavement et en collaborant à la préparation et à la réalisation de plusieurs rallies. Cela dans des conditions climatiques difficiles et avec un recrutement limité à la seule oasis.



Gustave Camilieri, né à Blida en 1927, professeur au collège technique de Touggourt à partir de 1949, progressera très rapidement au sein de l'Aéro-club. Il sera, tour à tour ou simultanément, instructeur, chef-pilote, mécanicien et président. Grâce à lui, malgré des conditions climatiques difficiles, les avions du club connaîtront une disponibilité et une longévité inconnues dans la plupart des autres aéro-clubs. Pédagogue de grande qualité, instructeur en vol et instructeur technique remarquable, il obtiendra d'excellents résultats. Ci-dessus, Gustave Camilieri en place arrière du *Tiger Morth*, derrière Antoine Sposito (Gustave Camilieri)



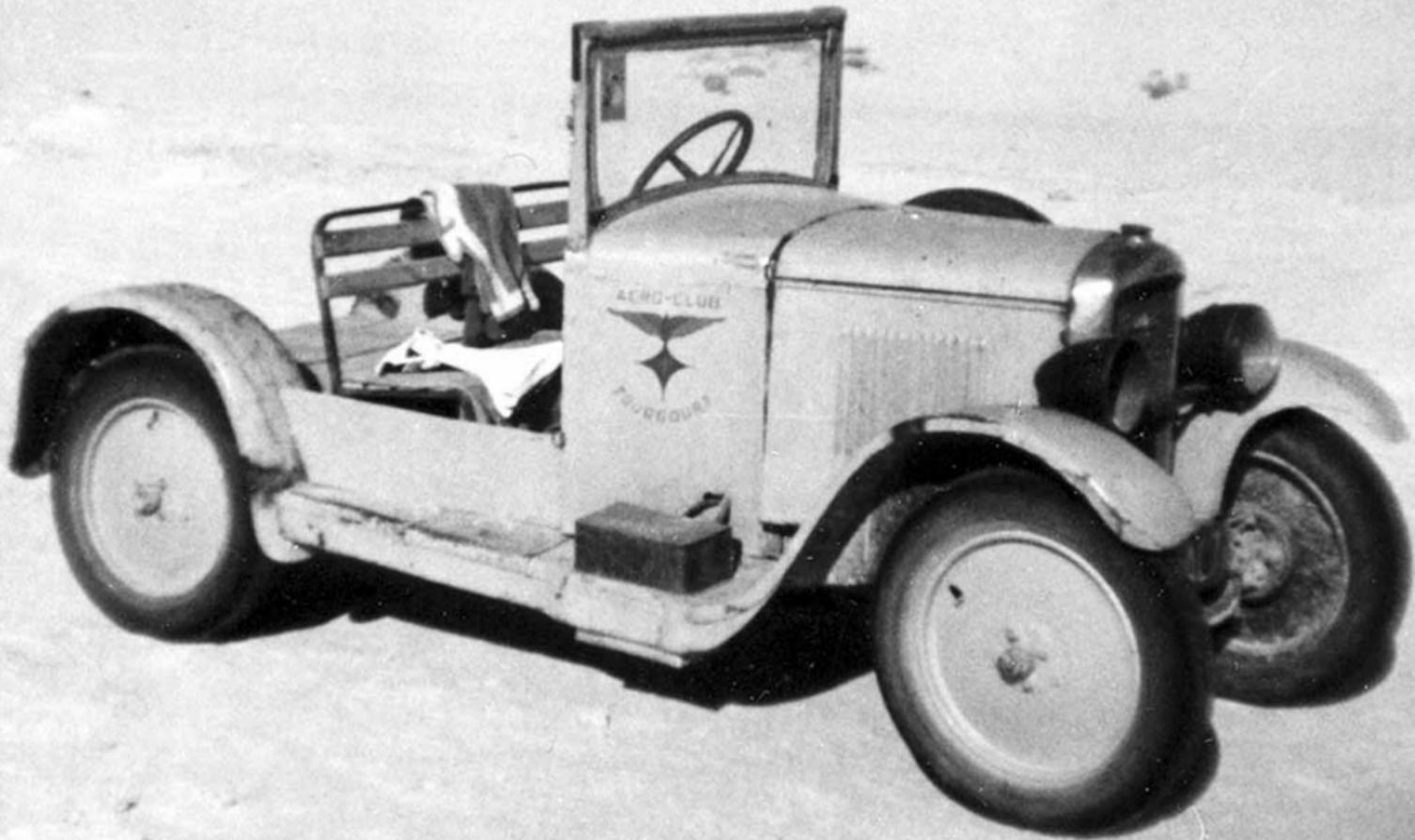
L'aérodrome de Touggourt, en haut et à gauche de la ville (Yves Jacquier)  
Ci-dessous, un DC-4 d'Air France devant le hangar de l'Aéro-club



En 1954, Roger Podda, commandant d'aérodrome, dans la Jeep du Contrôle, devant le Fairchild arrivé en 1948 et baptisé *Bou-B'chir*, du nom d'un oiseau saharien (Dominique Wallard)



La pittoresque voiture de piste Peugeot 5 CV (Gustave Camilieri)



Le Caudron 109 F-ALVC, vétéran d'avant-guerre, se retrouve à l'Aéro-club de Tougourt en 1949 après un convoi en 7h 30 depuis Alger par Antoine Sposito (Gustave Camilieri)



Gustave Camilieri soigne la mécanique fragile du moteur Salmson AD9 de 40 chevaux du Caudron 109  
(Gustave Camilieri)





Le NC 854 arrivé en 1949 (Ivan Carayol)

Le NC 854 (Ivan Carayol)





Le NC 854 légèrement accidenté (Ivan Carayol)

Le *Tiger Moth* F-BFHX arrivé en 1954 (Gustave Camilieri)



Le *Tiger Moth* F-BFHZ arrivé également en 1954 (Gustave Camilieri)



Le *Tiger Moth* posé en campagne par Gustave Camilieri entre Touggourt et El-Oued, après la perte d'une bougie (Gustave Camilieri)



Le *Tiger Moth* à la porte du hangar (Yves Jacquier)



Yves Jacquier dans le *Tiger Moth* F-BFHZ (Yves Jacquier)



Le Norécrin arrivé en 1957 (Yves Jacquier)



Le Norécrin (Yves Jacquier)



Intervention de Gustave Camilieri sur le *Norécrin*, Odette Camilieri à droite (Gustave Camilieri)



Odette Camilieri dans le Nord 1002 *Pingouin* F-OBOY cédé par l'Armée en 1960 (Yves Jacquier)





La flotte de l'Aéro-club de Touggourt devant la porte du hangar : Fairchild, NC 854, *Norécrin*. il s'y ajoutera l'*Emeraude* F-OBSS avant l'arrêt des vols (Gustave Camilieri)

*Tiger Moth* , Nord 1002 et

Le 20 février 1962, l'interdiction définitive des vols est étendue au Sahara. Gustave Camilieri fait, en parlant des responsables, un commentaire 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 leurs vies 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 aéro-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.*

Dernière diapositive