{BnF

gallica
BIBLIOTHÈQUE
NUMÉRIQUE

Société française des pétroles Shell (Alger). Guide du tourisme automobile et aérien au Sahara.... 1934-1935.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF.Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer ici pour accéder aux tarifs et à la licence

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

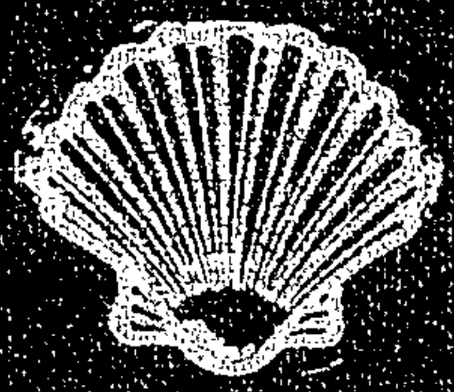
6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.

GUIDE

DU TOURISME
AUTOMOBILE
ET AÉRIEN
AU SAHARA

SAISON 1934-1935



SHELL
ÉDITEUR
ALGER

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

GUIDE
DU TOURISME
AUTOMOBILE
& AÉRIEN
AU SAHARA

8 LK 11
1823

DON
57 00365

LES textes, cartes, plans et photographies de ce Guide sont la propriété exclusive de la Société Anonyme Française des Pétroles SHELL. 46, Bould Camille Saint-Saëns ALGER

Tous droits de reproduction, traduction et adaptation réservés pour tous pays

GUIDE

DU TOURISME

AUTOMOBILE
ET AÉRIEN

AU SAHARA

SAISON 1934-1935

SHELL
ÉDITEUR
ALGER

ÉDITORIAL

Le Sahara est devenu la terre d'élection du tourisme automobile et aérien.

Nombreux sont désormais ceux qui, chaque hiver, parcourent le Sahara en tous sens ; plus nombreux sont encore ceux qui voudraient le connaître mais que rebutent les obstacles qu'il présente à première vue.

Nous avons d'abord voulu supprimer les difficultés de ravitaillement qui empêchaient l'accomplissement normal des voyages au Désert : c'est chose faite maintenant puisque, à chaque étape, dans tous les bordjs ou oasis du Sahara, et sur tous ses terrains d'atterrissage, sont à votre disposition des distributeurs d'essence tourisme ou avion, toujours largement approvisionnés, et d'importants stocks de lubrifiants de toutes qualités.

Nous avons désiré ensuite vous aider à préparer votre voyage et à parcourir l'hallucinant désert en vous débarrassant de la plupart de vos soucis.

Nous avons donc essayé d'établir, sous un format pratique, en adoptant un plan que nous croyons commode, un guide qui serait pour l'automobiliste et l'aviateur plus qu'un guide : un véritable conseiller.

Ce guide, que nous vous présentons aujourd'hui, a été réalisé à la suite d'une longue expérience que nous avons acquise du Sahara, parcouru en tous sens depuis plusieurs années, par différentes de nos missions. Malgré les défauts qu'il peut contenir, nous espérons que le « Guide du Tourisme automobile et aérien au Sahara » vous rendra les services que vous attendiez d'un tel ouvrage. Nous aimerions d'ailleurs que vous, qui l'utiliserez, nous disiez si nous y sommes parvenus.

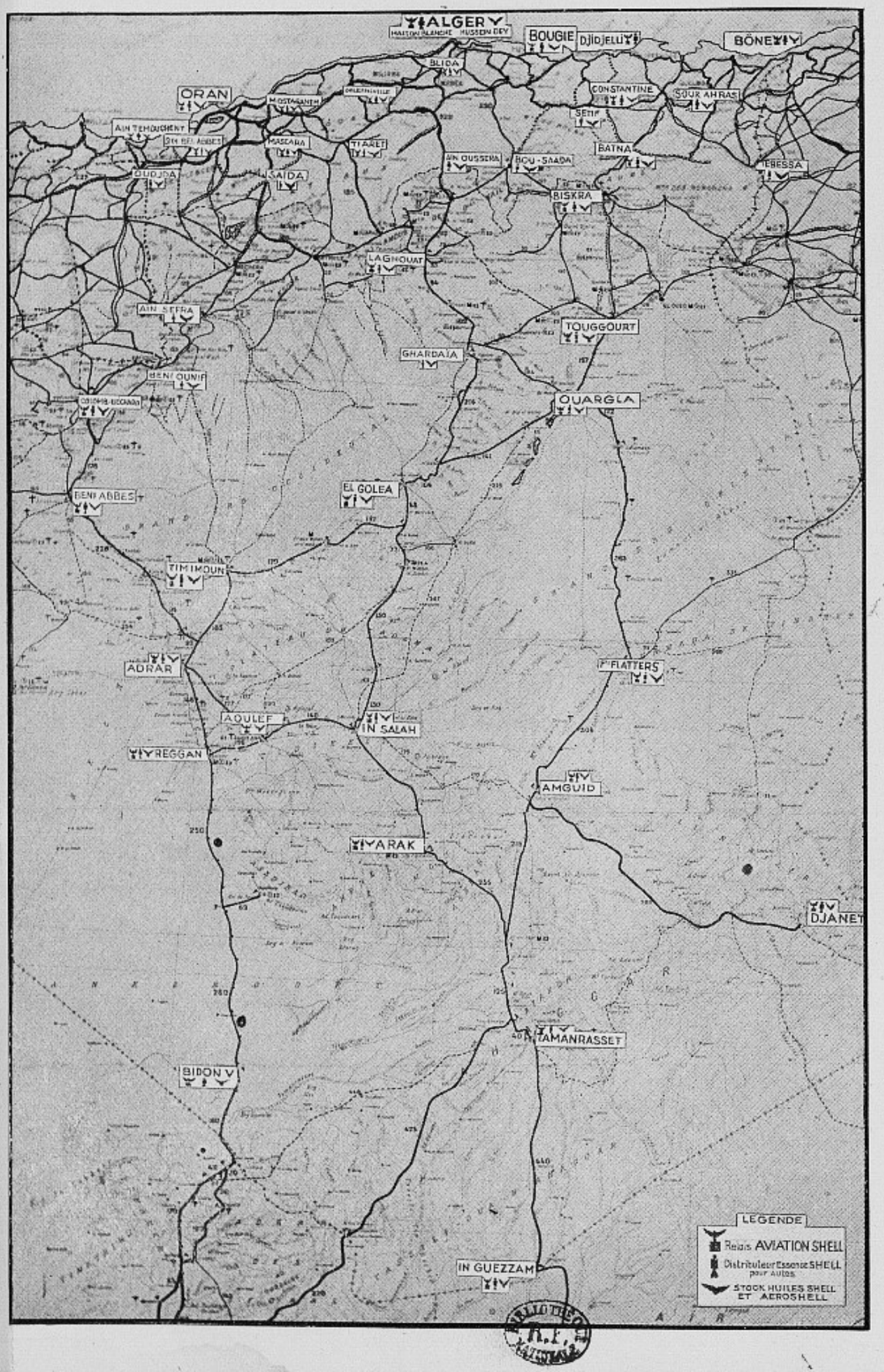
N'hésitez en effet jamais à nous signaler nos erreurs ou nos omissions, et à nous soumettre les modifications que vous jugeriez utiles d'apporter à ce guide. Nous vous en exprimons à l'avance toute notre gratitude, car vos conseils ou vos remarques, vos réclamations ou vos observations nous permettront, dans de nouvelles éditions, de perfectionner davantage ce nouveau « Service » que nous vous offrons et donc de mieux vous être utiles.

C'est notre plus grand désir.

SHELL.

BIBLIOTHÈQUE

Le " Service " SHELL, a rendu le Sahara accessible au simple tourisme. . .



Dans les régions les plus lointaines du Sahara, vous trouverez toujours la gamme incomparable des huiles Shell et AéroShell, l'essence tourisme Shell et l'essence aviation Shell. . .

. . . et partout le fameux " Service " SHELL !

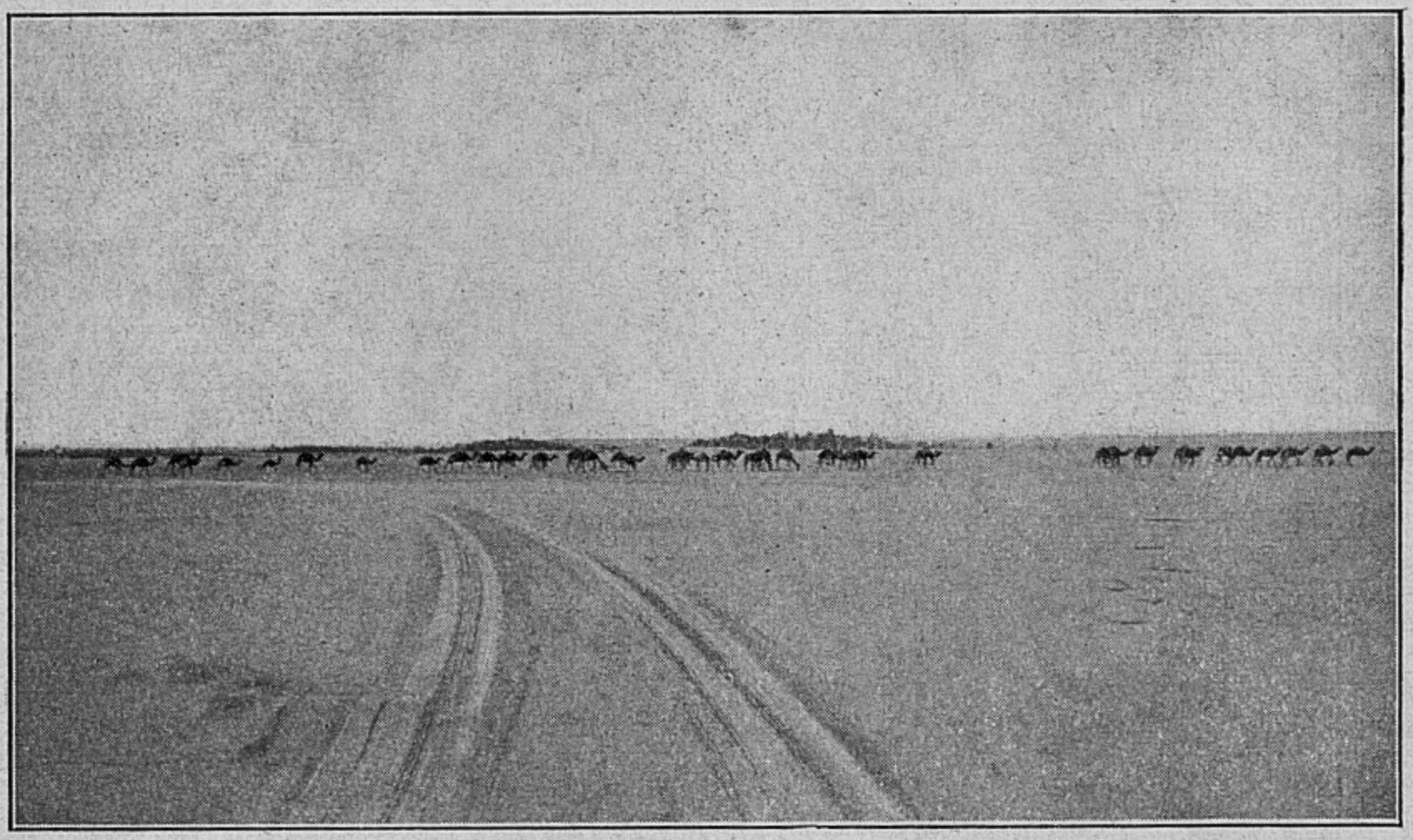
LE SAHARA

La féerie Saharienne !

Montagnes ! Le mystérieux Hoggar — visages voilés, dentelles de pierres... Djanet et ses roches monstrueuses, ses plateaux déchiquetés, ses aiguilles vertigineuses, ses gorges si étranges, couleur d'opale et d'émeraude... Les torrents impétueux aux cascades gigantesques qui ruissellent, inlassables...

Oasis ! Les villes rouges blotties auprès d'océans de dunes... Les coupoles blanches qui se mirent sur les rives de lacs aux vagues indolentes ou moutonneuses... Les ksour bleus accrochés au sommet de pitons mauves et noirs... Les palmeraies qui s'alanguissent au vent tiède et les jardins fleuris à la senteur si délicatement douce...

Plaines ! Bidon-5 perdu au milieu du Tanezrouft, l'épouvantable désert de la soif... L'immensité merveilleuse des étendues infinies que cernent les mirages...



Des plaines infinies que longent des caravanes (Ouargla) Cliché SHELL

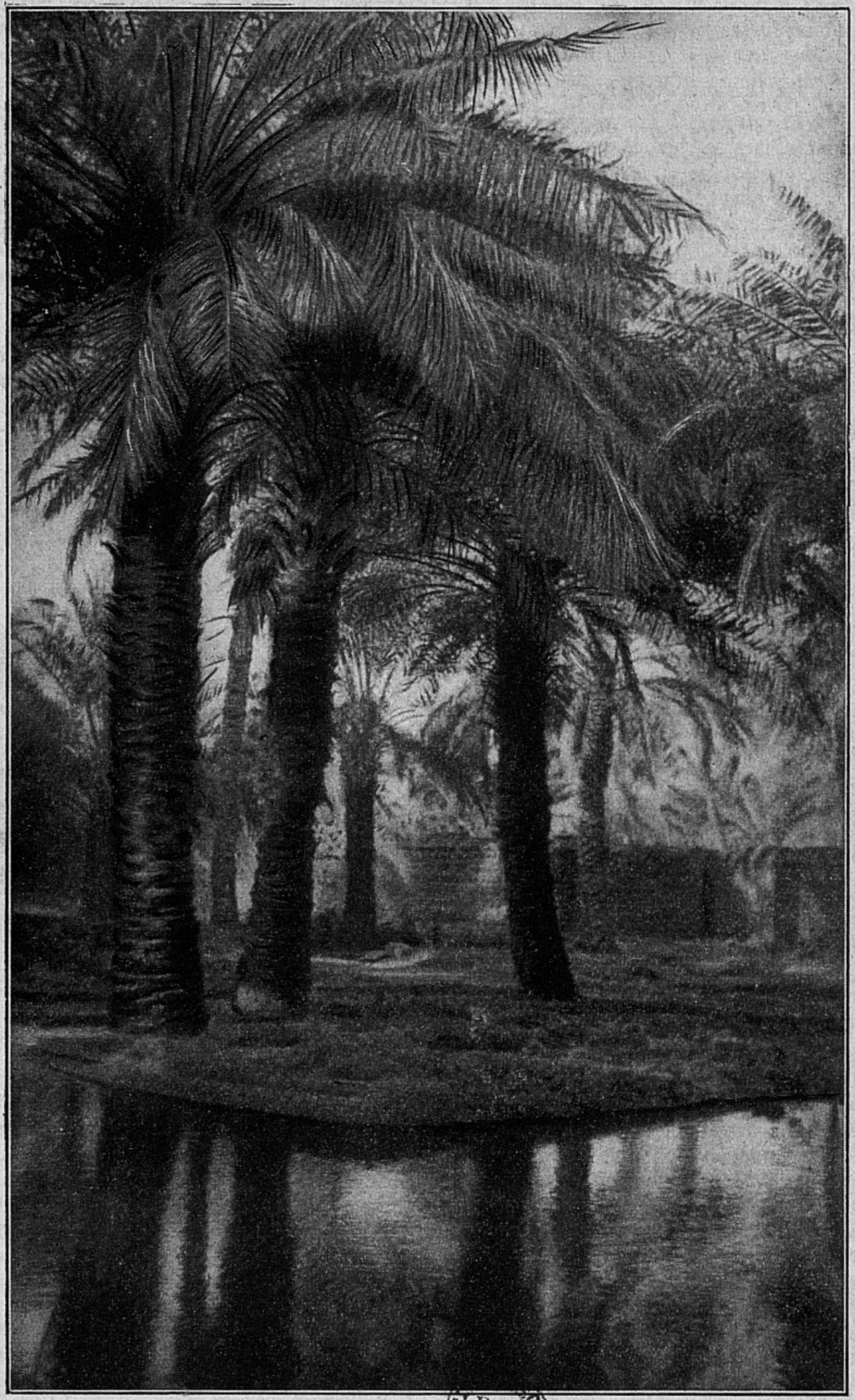
Aujourd'hui, chacun peut connaître l'hallucinant désert.

Et songez qu'il y a 14 ans, le Sahara n'avait jamais été survolé, songez qu'il y a 12 ans le Sahara n'avait pas encore été traversé en automobile !

En 1920, le Général Vuillemin, véritable apôtre de l'aviation au Sahara, relie directement l'Algérie au Soudan, et le Général Laperrine meurt, à quelques centaines de kilomètres du but, son avion étant tombé en panne au milieu du désert ; en 1922, la mission Citroën-Hardt-Audoin-Dubreuil traverse en automobile pour la première fois, le Sahara après des difficultés sans nombre ; en juillet 1932, le Lieutenant-Colonel Weiss détruit la légende du survol impossible du Sahara pendant la saison d'été en se rendant à In-Salah, l'endroit le plus chaud du désert ; à la fin de 1932, Marcel Germain et Volmerange survolent, pour la première fois, le Sahara Oriental et se rendent à Djanet après un raid mémorable...

L'épopée de la conquête du désert, que l'on commença il y a 35 ans, avait montré le génie de nos soldats qui surent pacifier une terre cinq fois plus grande que la France avec une sûreté et une intelligence remarquables.

Mais, jusqu'en 1919, le désert était toujours le désert. C'est alors que les conquérants se transformèrent en administrateurs n'ayant qu'un seul désir : la grandeur du Sahara. C'était une gageure : pouvait-on tirer quelque chose



Cliché SHELL

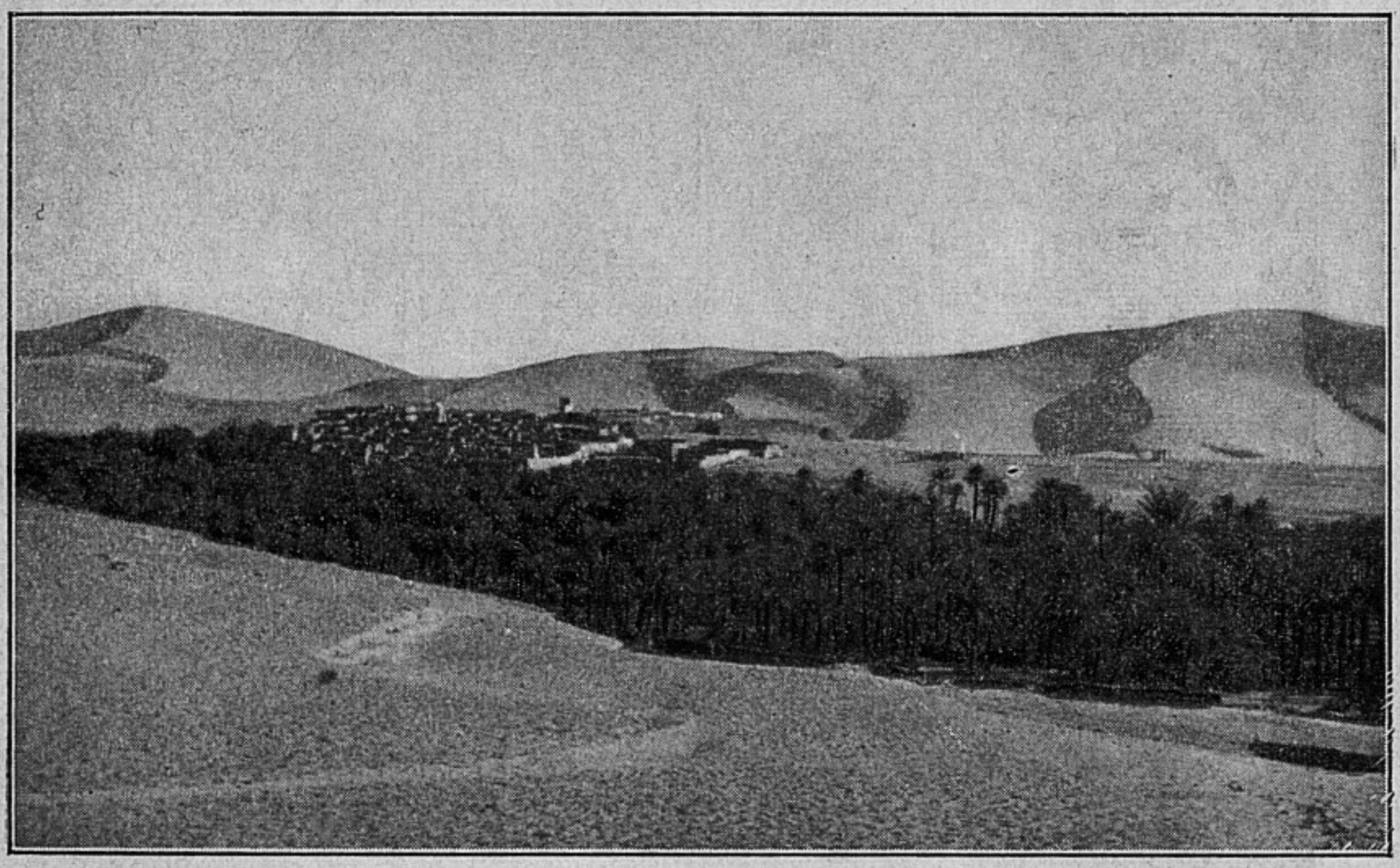
Des palmeraies et des jardins enchanteurs (Timimoun)

d'un désert ?... Tout était à créer... Tout fut créé. Les villes — de misérables assemblages de masures plutôt — furent reconstruites et leur pittoresque est l'un des plus grands attraits du désert ; les populations affamées et malades ont aujourd'hui une vie normale ; les oasis, dont les palmiers mal cultivés dépérissaient, se sont transformées en magnifiques jardins ; les industries locales qui végétaient, ont subi une impulsion considérable...

Avec passion — c'est le seul mot qui convient — les soldats aidés par les Pères Blancs qui, dès la première heure, avaient apporté toute leur foi et toute leur énergie à cette œuvre, ont ressuscité une terre qui, pour tous, était une immensité désertique et sans valeur.

La France a toujours montré qu'elle savait non seulement conquérir mais encore administrer, développer, les terres qu'elle arrachait à l'anarchie : nulle part ailleurs qu'au Sahara, elle n'a su démontrer avec autant de bonheur sa puissance créatrice.

Quand on voit le labeur qui a été accompli au Sahara par les militaires — qu'ils fussent méharistes, médecins, interprètes, radios, conducteurs d'autos — on ne sait ce qu'il faut le plus admirer : les résultats ou l'énergie qu'il fallut aux pionniers pour arriver à leur fin, malgré une existence qui fut terrible à son



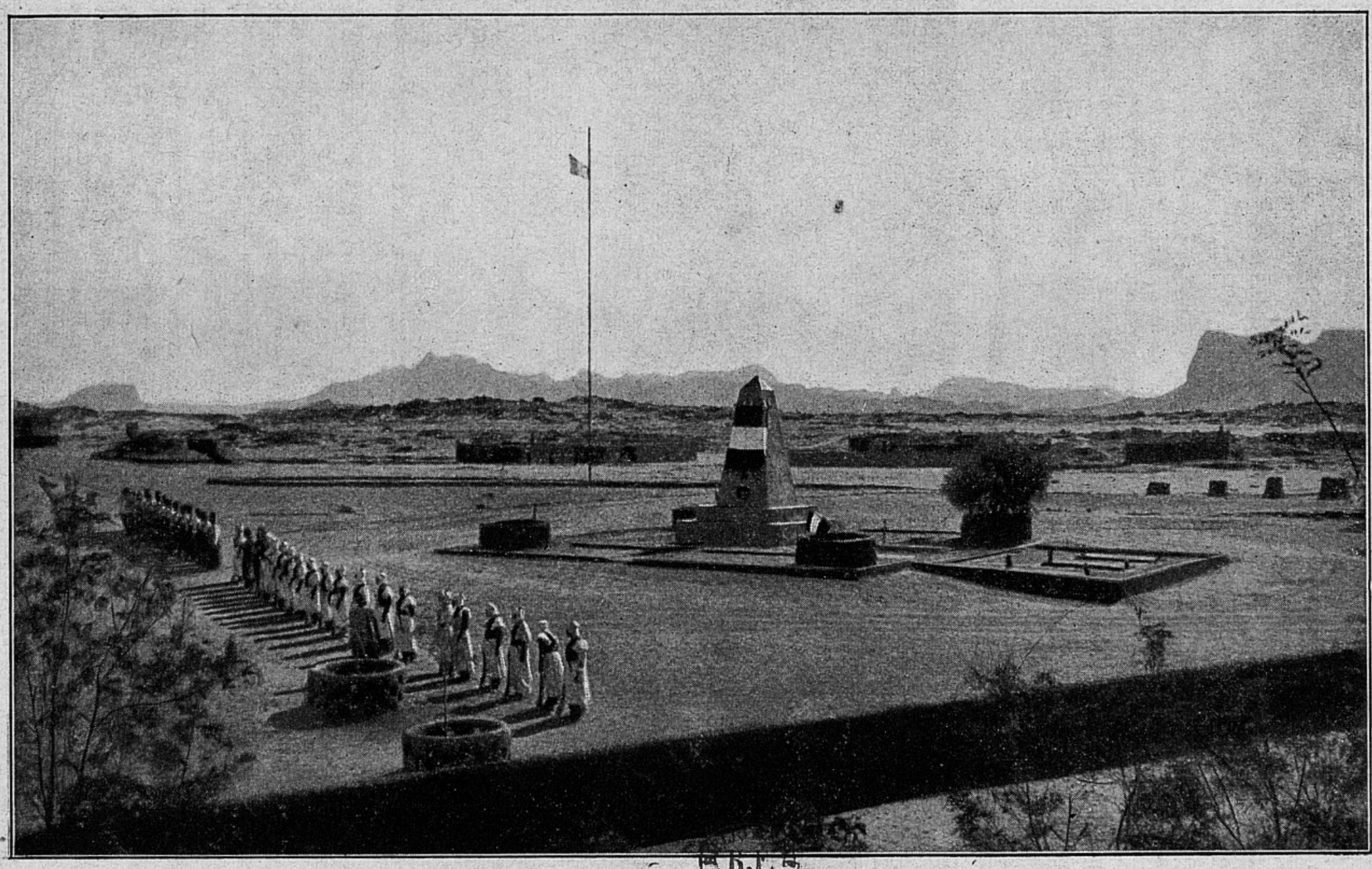
D'étranges villes au pied de dunes (Tarhit) Cliché SHELL

début. Et aujourd'hui encore, il faut rendre hommage à ceux qui vivent dans ces postes disséminés au milieu du Sahara, éloignés de toute vie normale, et dont la joie est de vous dire : « Voyez la grâce de ces maisons, l'harmonie de ces jardins, voyez ces fleurs et ces fruits qui poussent à profusion, voyez ces artisans qui, de leurs doigts habiles, créent ces bijoux et ces tissus étranges, voyez cette piste qui maintenant est une véritable route, voyez ce lac dont les eaux sont limpides, saines... Eh bien, il y a 20 ans, il n'y avait là que du sable »...

Un effort gigantesque, unique, a été accompli. D'un pays perdu, le Sahara est devenu la terre d'élection du tourisme.

Le Gouvernement Général de l'Algérie s'est attaché à cette œuvre avec une continuité de vues et un esprit d'initiative remarquables : la Direction des Territoires du Sud, sous l'énergique impulsion du Général Meynier et de ses collaborateurs, a réellement tiré le désert du néant...

En 1930, le Commissaire Général du Centenaire de l'Algérie, M. G. Mercier, auquel il faut rendre hommage pour sa compréhension si parfaite du problème du tourisme au Sahara, organise le Rallye Saharien Méditerranée-Niger qui lance définitivement le tourisme dans les Territoires du Sud de l'Algérie.



De grandioses cirques de montagnes (Tamanrasset)

Cliché SHELL

L'Association « Les Amis du Sahara » prend alors un essor sans cesse grandissant et grâce à elle une impulsion constante est donnée au tourisme saharien ; il ne saurait être trop recommandé à tous ceux qui se rendent dans les territoires du Sud de s'y faire inscrire.

...Le Sahara a cessé d'être, et pour toujours, un désert.

Aujourd'hui, des pistes bien tracées et soigneusement jalonnées sillonnent le Sahara : certaines sont même désormais meilleures que beaucoup de routes ; et le désert qui exigeait, il y a quelques années, des auto-chenilles ou des six-roues, peut-être traversé sans difficulté avec des voitures de série.

Des balises d'aviation marquent sûrement les principaux itinéraires du désert et, maintenant, la traversée aérienne du Sahara est chose relativement aisée.

Des hôtels, des « maisons des hôtes », se sont créés, même dans les régions les plus lointaines du Sahara. Et l'on peut y trouver aujourd'hui un confort parfait, et même un confort plus grand à Reggan ou à El-Goléa, par exemple, que dans bien des hôtels du continent.

Mais ce qui est mieux, l'automobiliste et l'aviateur n'ont plus désormais à se soucier des ravitaillements dont ils auront besoin. Finie l'époque des réser-

Des lacs aux eaux tranquilles (Colomb-Béchar) Cliché SHELL

voirs supplémentaires, des surcharges considérables d'essence et d'huiles, des préavis à donner pour que vous soient constitués vos stocks de carburants et de lubrifiants, finie l'époque des modalités de ravitaillements invraisemblables.

La première, la Shell a réussi à créer une organisation prodigieuse dont elle peut, à juste titre, être fière, et qui, dans chaque oasis, dans chaque bordj, et même aux points principaux des régions absolument désertiques, livre l'essence aux automobilistes au moyen de distributeurs identiques à ceux que vous utilisez chaque jour ; la phrase fameuse « Au Sahara comme à votre garage » est une magnifique réalité. Et, sur chaque terrain d'aviation du désert, un autre distributeur constitue le véritable relais dont l'aviateur a besoin... Partout il y a donc, désormais, des quantités d'essence et d'huiles de toutes qualités, susceptibles de satisfaire à toutes les demandes.

Il n'y a donc plus de Sahara ?

Si... Mais la plupart de ses difficultés ont été vaincues pour que vous ne trouviez plus en lui qu'une terre fabuleuse, inoubliable, hallucinante.

...Seule demeure aujourd'hui la Féerie Saharienne !

André DE TIFFAUGES.

CONSEILS
AUX AUTOMOBILISTES

Lisez attentivement (page 122 et suivantes) les Arrêtés du Gouvernement Général de l'Algérie réglementant la circulation des automobiles sur les pistes sahariennes et qui constituent, en quelque sorte, un véritable « Code Saharien de la route » ; l'étude de ces documents vous permettra de connaître, de façon parfaite, les textes qui régissent tous voyages dans les oasis sahariennes.

Nous avons désiré, d'autre part, vous donner un certain nombre de conseils dont l'expérience de randonnées au Sahara nous a démontré l'intérêt.

EPOQUE DE VOTRE VOYAGE :

Vous pouvez vous rendre au Sahara du début Octobre à fin Avril ; de Mai à Septembre, les températures, en général très élevées, que vous rencontreriez risqueraient de gâter tout le charme de votre voyage.

La meilleure époque pour accomplir votre voyage est celle allant du 20 Janvier au 10 Avril : les nuits ne sont pas trop fraîches et, durant la journée, la chaleur est non seulement supportable, mais agréable.

CARTES :

Les meilleures cartes actuelles du Sahara sont les suivantes : carte des Principales routes et pistes de l'Afrique Française, au 2.500.000e, feuilles 1, 2 et 3 ; croquis du Sahara au 1.000.000e (service géographique de l'Armée) ; carte des pistes transsahariennes au 4.000.000e (Michelin) ; ces cartes vous aideront utilement à préparer votre voyage.

PREPARATION DU VOYAGE :

Si vous voyagez avec une seule voiture, vous devrez souscrire un contrat de dépannage avec l'une des Sociétés de transports transsahariens, pour la traversée de la région désertique séparant les Territoires du Sud de l'Afrique Occidentale (voir pages 20, 50 et 87 les renseignements concernant les services de dépannage sur les lignes du Tanezrouft, du Hoggar et des Ajjers) ; dans la zone Nord des Territoires du Sud, et à condition de précéder d'une journée le Service automobile régulier, des voitures roulant seules sont exceptionnellement autorisées à circuler. Deux ou plusieurs voitures circulant de conserve ne sont pas astreintes à ces différentes obligations.

Matériel :

Ne partez qu'avec une voiture en parfait état de marche.

Il est possible de traverser le Sahara avec n'importe quelle voiture, à condition que cette voiture soit pourvue d'un système de suspension très robuste : il sera donc nécessaire de renforcer les ressorts de votre voiture.

Si le réservoir d'essence de votre voiture est à l'arrière et surbaissé, il sera utile de le protéger par une natte en alfa, de façon à éviter qu'il soit percé par un caillou.

Il est indispensable, d'autre part, d'équiper votre voiture avec des pneumatiques de la plus forte dimension possible et à basse pression.

Etant donné que votre voyage sera effectué durant la saison fraîche, nous ne pensons pas qu'il soit indispensable d'équiper votre voiture d'un radiateur spécial (récupérateur d'eau) ; il suffit simplement d'emporter une nourrice de 25 litres d'eau.

La fréquence des distributeurs d'essence et des stocks de lubrifiants n'exige

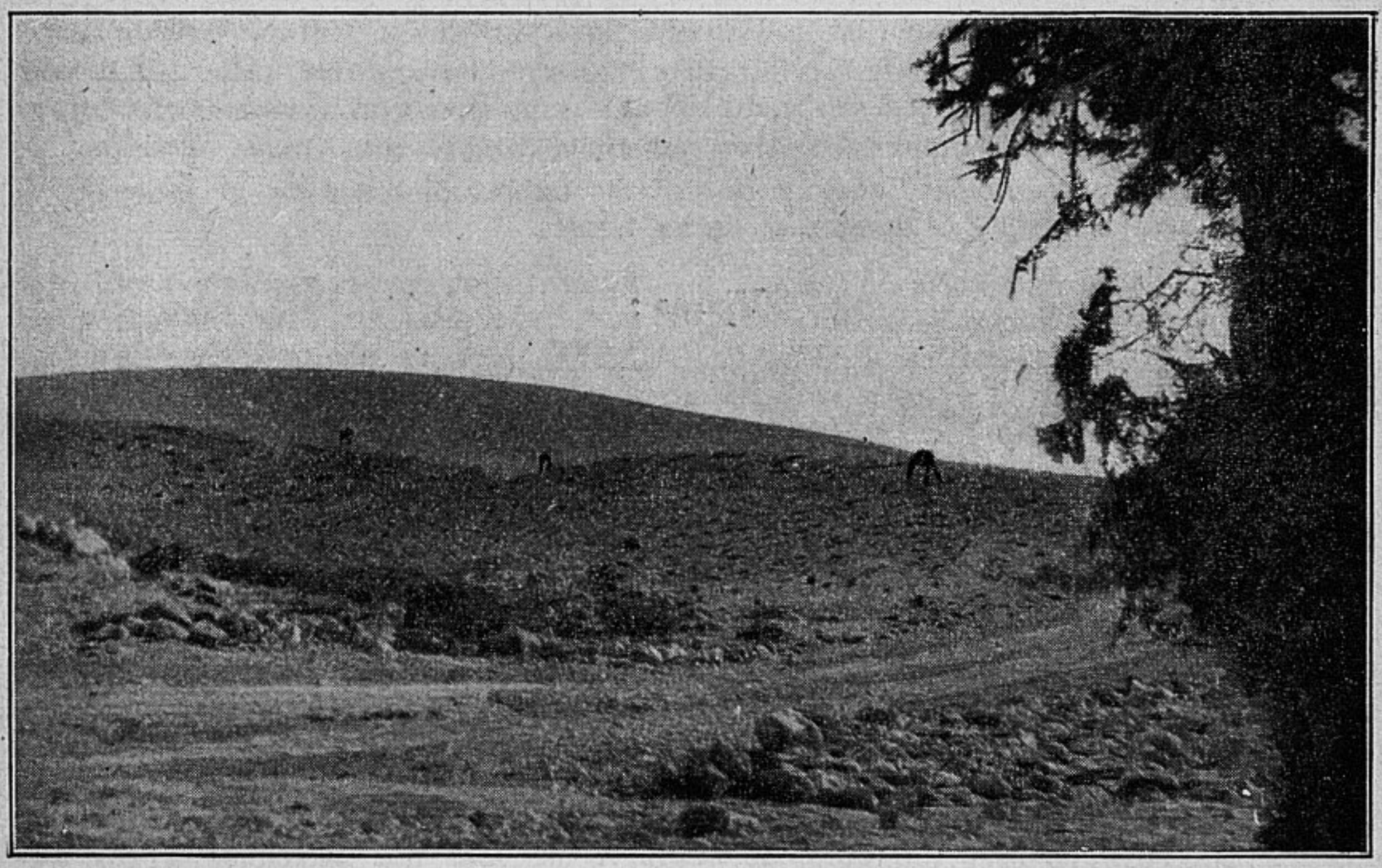
plus maintenant qu'une nourrice de 50 litres pour l'essence et d'une quinzaine de litres pour l'huile.
Il n'est pas utile que votre voiture soit peinte d'une couleur spéciale.
Un gonfleur ou une pompe à main, fonctionnant parfaitement, est indispensable.

Outillage de réparation :

Prenez soin d'emporter un outillage — de préférence neuf — bien assorti, (ne pas oublier, notamment, une lampe à souder et un petit étau).

Pièces de rechange :

Les pièces de rechange à emporter sont les plus fragiles ou les plus exposées de la voiture (organes d'embrayage et de transmission, pont arrière) ; ne pas oublier des lames de ressort supplémentaires ; il est recommandé de toujours emporter deux roues de secours complètes et six chambres à air.



La piste rocailleuse (Béni-Abbès) Cliché SHELL

Objets de dépannage :

Il est préférable d'emporter 4 planches de 1 m. 25 de longueur sur 30 cms. de largeur et 4 cms. d'épaisseur (que l'on peut fixer sous les marchepieds) plutôt que d'emporter des rouleaux de treillage ; au cas où il ne serait pas possible d'emporter des planches, choisissez des nattes en alfa.
Pour les voitures ayant les pneus arrière jumelés, il est intéressant d'emporter deux tubes de 8 à 10 cms. de diamètre et de 2 m. à 2 m. 50 de longueur.
Emporter une corde solide, d'une dizaine de mètres, pour remorque.
Si vous tombez un soir en panne, vous regretterez de n'avoir pas emporté une hachette pour couper les troncs ou les branches d'arbres qui vous permettront de faire du feu : prenez donc une hachette.
Et n'oubliez pas une boussole qui vous rendra de grands services au cas où vous quitteriez accidentellement la piste.

Pharmacie de secours :

Il est nécessaire d'avoir une pharmacie de secours, du type des trousses que l'on trouve aisément toutes préparées et à laquelle seront ajoutés de la quinine, de l'aspirine ou de la métaspirine, du bismuth, de l'élixir parégorique, du permanganate de potasse, ainsi qu'un produit pour se préserver des coups de soleil.

Si le voyage doit avoir lieu à la fin du printemps, il est prudent, surtout si l'on se rend en Afrique Occidentale, de se munir d'un flacon de sérum anti-venimeux A.O. (Institut Pasteur à Paris).

Habillement :

Les variations de température sont très grandes au Sahara : de 30° à 40° le jour et la nuit de moins 5 à 5° ; il sera donc indispensable d'avoir des vêtements légers durant le jour et des vêtements de laine pour la nuit (le burnous est recommandé).

Il n'est pas nécessaire durant l'hiver d'avoir un casque colonial au Sahara, mais il est recommandé d'avoir le visage entouré d'un turban en mousseline légère (cheich) ; à partir du début Avril, et si l'on se rend en Afrique Occidentale, le casque colonial est de rigueur.

Afin de se protéger les yeux durant les heures chaudes de la journée, il est utile d'avoir des lunettes à verres teintés.

Vivres :

Il est indispensable d'avoir toujours une semaine de vivres en réserve pour chaque passager et 4 à 5 litres d'eau par jour et par personne ; si l'on n'emporte pas d'eau minérale, il est préférable de stériliser l'eau retirée des puits au moyen d'un petit filtre.

Pour pouvoir prélever de l'eau dans les puits, parfois très profonds, emporter une corde de 35 à 40 mètres de longueur.

Armes :

Afin de les protéger du sable, les armes devront être soigneusement emballées dans des housses.

LE DEPART :

Autorités :

Il est obligatoire de prévenir les Autorités locales de l'heure de son départ et de l'endroit où l'on se rend, en indiquant approximativement le délai que l'on compte mettre pour arriver à l'étape suivante.

Si vous ne donniez pas ces renseignements, vous risqueriez, en cas de panne ou d'accident, de n'être pas secouru rapidement, ce qui, sur certaines pistes peu fréquentées, serait désagréable.

Heures de départ :

Le Sahara appartient à ceux qui se lèvent tôt. Il est préférable de toujours partir à 6 heures du matin, même si votre étape n'est que de 5 ou 6 heures, plutôt que de partir à midi.

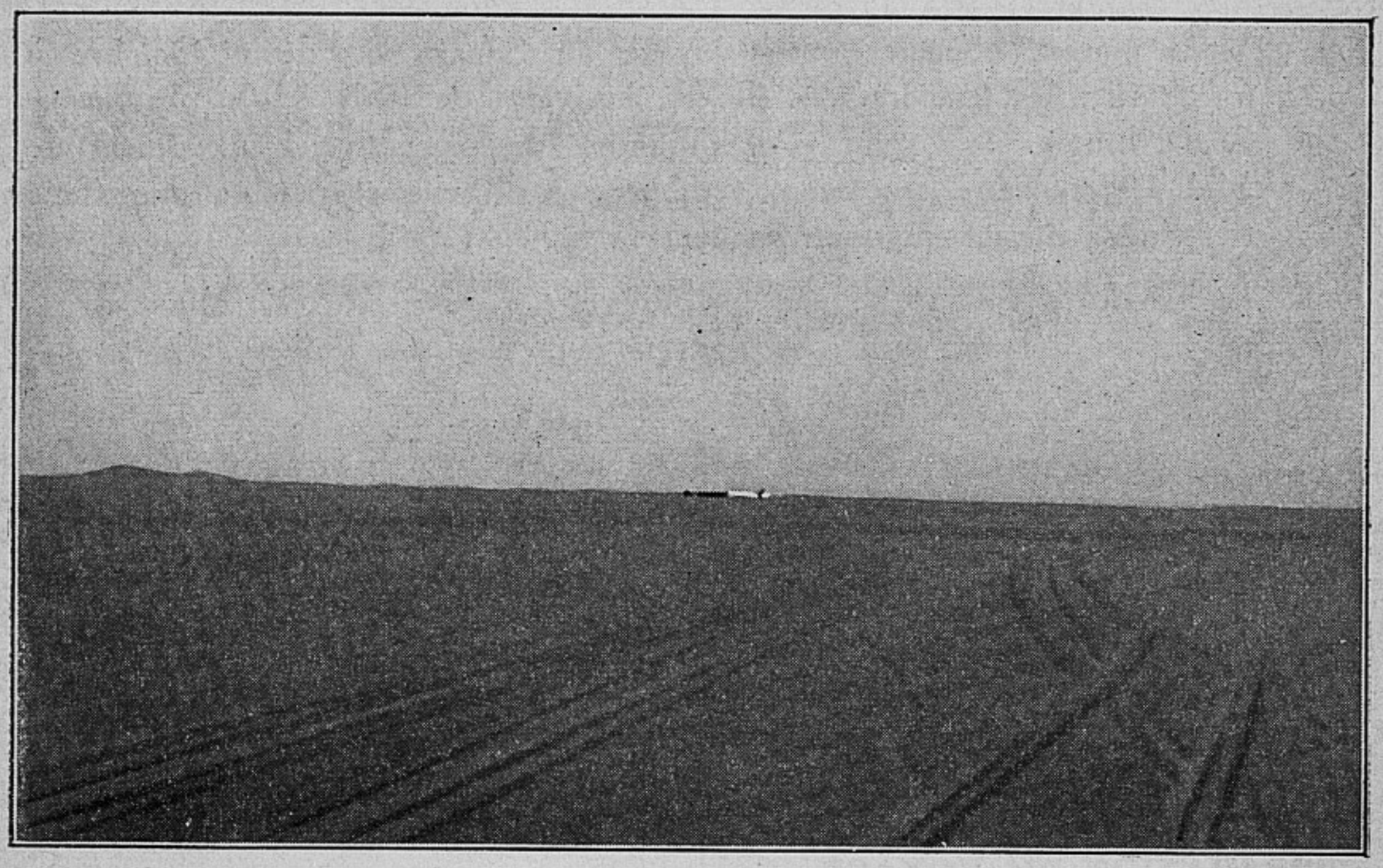
Vous pouvez être pris dans une tempête de sable ou avoir une panne qui vous immobilisera pendant quelques heures et, si vous n'avez pas une marge de sécurité suffisante, vous serez obligé de passer la nuit sur la piste, ce qui n'a rien de particulièrement agréable (n'oubliez pas que la circulation durant la nuit est difficile, sinon dangereuse).

EN COURS DE ROUTE :

Suivez la piste. Le sol, à côté de la piste, peut paraître meilleur, mais il peut, aussi, masquer des bancs de fech-fech. D'autre part, si vous vous écartez de la piste, les traces de roues que vous suivrez peuvent avoir été faites (et c'est fréquent) par un automobiliste qui s'est momentanément égaré ; il est donc inutile que vous perdiez ainsi votre temps.
Et pensez-vous aux caniveaux qui surgiront soudain dans un sol non aménagé, trop tard pour que vous puissiez freiner utilement ?
Suivez donc toujours la piste.

LA PANNE :

Etant donné le soin apporté à la préparation des voyages au Sahara, les risques de pannes sont heureusement très rares. Cependant, si vous êtes victime d'un accident ou si vous tombez en panne et que vous vous



La piste sablonneuse (Fort-Lallemand) Cliché SHELL

aperceviez que la réparation nécessitera un temps très long, ou si vous estimez ne pas pouvoir repartir par vos propres moyens, essayez tout d'abord de ramasser du bois et des brindilles afin de pouvoir faire un feu durant la nuit.
Si, malgré que vous ayez prévenu les Autorités, vous vous apercevez qu'au bout de quelque temps l'on ne vous a pas encore secouru, ne perdez pas patience et attendez près de votre voiture sans vous en éloigner ; vous ne savez pas, en effet, de quel côté viendra le secours et, d'autre part, vous compliquerez la tâche de ceux qui vous chercheront si vous quittez la piste. A moins que vous ne soyez pas éloigné de plus d'une demi-journée de marche du plus proche centre habité, ne quittez donc pas votre voiture.

L'ARRIVEE :

Informez le poste militaire de votre arrivée, afin que votre venue soit signalée au poste que vous avez quitté.
Surtout dans l'Extrême-Sud, il est d'usage de rendre une visite de courtoisie à l'Officier qui commande le poste.

CONSEILS AUX AVIATEURS

Lisez attentivement (page 129 et suivantes) l'arrêté du Gouvernement Général de l'Algérie réglementant le survol du Sahara et qui constitue en quelque sorte un véritable « Code Saharien de l'Air » ; l'étude de ce document vous permettra de connaître, de façon parfaite, les textes qui régissent la circulation des avions dans les oasis sahariennes.

Nous avons désiré, d'autre part, vous donner un certain nombre de conseils dont l'expérience de vols au Sahara nous a démontré l'intérêt.

EPOQUE DE VOTRE VOYAGE :

Vous pouvez effectuer votre voyage au Sahara du début Octobre à fin Avril ; les températures élevées, les vents de sable ou le phénomène de la brume sèche que vous risqueriez de rencontrer fréquemment de Mai à Septembre rendraient extrêmement difficile et pénible une étape très simple durant la saison froide.

La meilleure époque pour accomplir votre voyage est celle allant de la mi-janvier à la mi-avril : les nuits ne sont pas trop froides et la température, dans la journée, est tiède.

CARTES :

Les meilleures cartes actuelles du Sahara sont les suivantes : carte d'Afrique au 500.000e ; carte des Principales routes et pistes de l'Afrique Française au 2.500.000e, feuilles 1, 2 et 3 ; croquis du Sahara au 1.000.000e (Service géographique de l'Armée), et pour la zone nord du Sahara : carte des terrains d'atterrissage de l'Afrique du Nord au 2.000.000e (éditée par la Fédération Nationale Aéronautique).

PREPARATION DU VOYAGE :

Matériel :

Ne partez qu'avec un avion en parfait état de fonctionnement.
Etant donnée, maintenant, la fréquence des dépôts de ravitaillement, il n'est plus utile d'emporter des réservoirs supplémentaires puisque vous serez certains de trouver, sur les terrains d'atterrissage, tous les 400 à 500 Kms. environ, le distributeur d'essence et le stock d'huile dont vous aurez besoin.

Outillage de réparation :

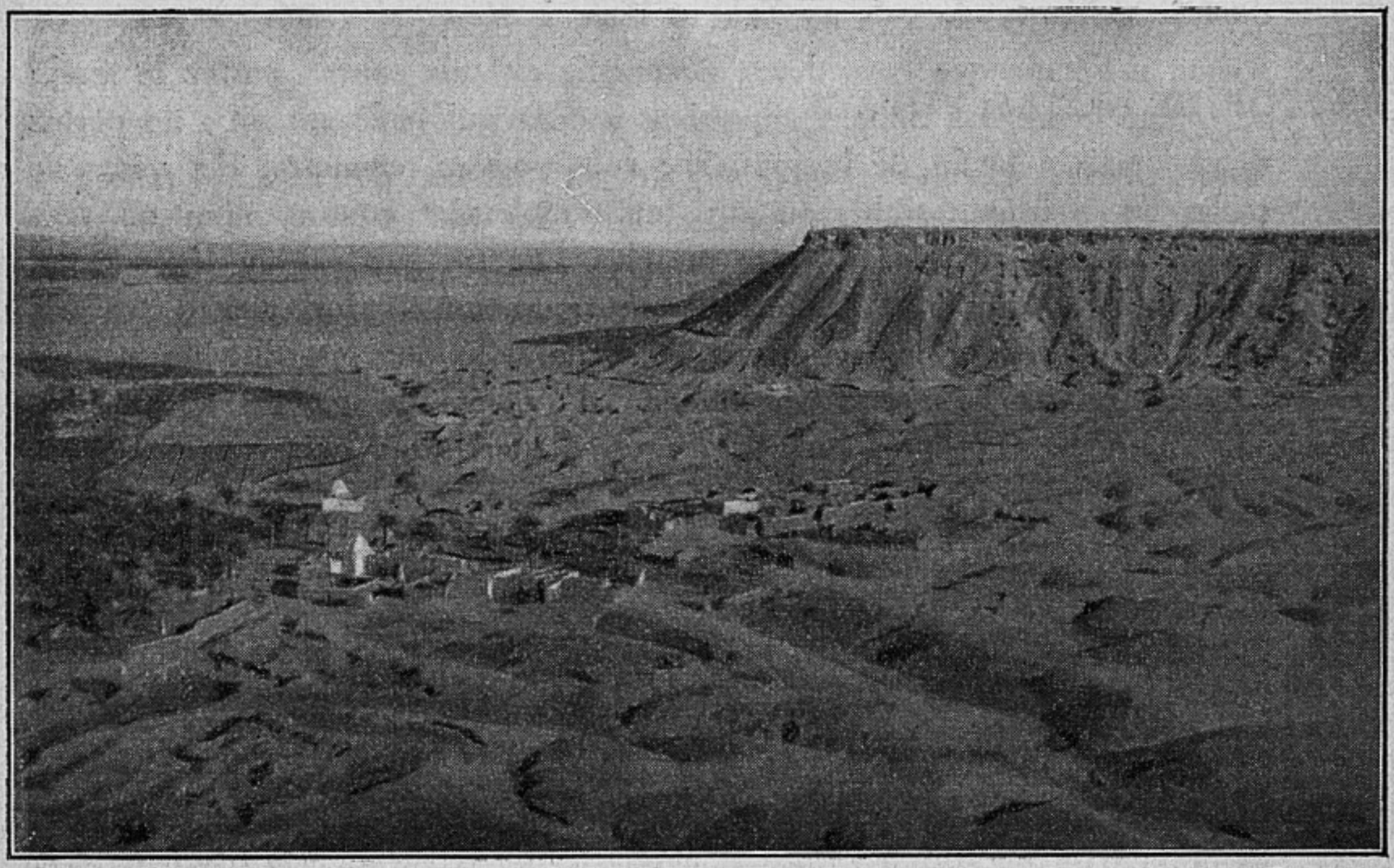
Prenez soin d'avoir une trousse d'outillage complète et en parfait état.

Pièces de rechange :

Emportez les pièces de rechange dont le remplacement peut être effectué par vous grâce aux moyens du bord.

Ayez un jeu de housses parfaitement ajustées. Elles vous seront indispensables en cas de vents de sable.

Munissez-vous de trois bonnes cordes et de trois grands sacs qui, remplis de sable ou de pierres, vous serviront à amarrer votre appareil, ceci pour le cas où le terrain sur lequel vous vous poserez ne possède ni hangar ni alvéole ; d'ailleurs, au sol, méfiez-vous toujours du vent et attachez vos commandes.



Cliché SHELL

Le survol de l'Oasis (EI-Goléa)

Habillement :

En raison des variations de température très grandes au Sahara, il est indispensable que vous emportiez des vêtements légers pour la journée et chauds pour la nuit.

Munissez-vous de lunettes à verres teintés.

Vivres :

Ayez à bord cinq jours de vivres et dix litres d'eau par personne.

LE DEPART :

A chaque étape, renseignez-vous auprès des Autorités locales sur votre prochaine étape car vos cartes peuvent, parfois, ne pas être à jour. D'autre part, certains renseignements particuliers peuvent vous être indiqués avec utilité (présence sur la piste de camps d'entretien, caravanes, etc...)

Autorités :

Avant de quitter chaque centre, prévenez toujours les Autorités locales de l'heure de votre départ, de l'endroit où vous vous rendez et du temps que vous comptez mettre pour y arriver ; ceci permettra de suivre votre voyage et, en cas de non arrivée, d'aller à votre recherche très rapidement.

Heures de départ :

Même si l'étape que vous devez accomplir est très courte, partez le matin de bonne heure. Le Sahara appartient à ceux qui se lèvent tôt ; ne partez donc jamais à la fin de la journée : vous pouvez rencontrer des vents de sable, de la brume sèche, ou être tout simplement contrarié par un vent debout, ce qui retarderait votre marche. D'autre part, si un léger ennui vous oblige à atterrir et à effectuer une réparation vous risquez d'être pris par la nuit. Songez que le survol du Sahara, la nuit, est difficile et souvent dangereux par suite du manque de points de repères le long de votre route et d'éclairage sur le terrain d'atterrissage que vous utiliserez.

LE VOL :

Suivez toujours la piste, non seulement dans le cas de pistes non balisées pour l'aviation, mais encore dans le cas de pistes balisées, étant donné que certaines balises sont assez éloignées les unes des autres.

N'essayez jamais de prendre au plus court ou de dire : « je recouperai la piste à tel endroit » ; vous pourriez traverser cette piste plusieurs fois sans la voir. Suivez donc de très près la piste.

D'autre part, si vous tombiez en panne en dehors de la piste vous compliqueriez la tâche de ceux qui vous chercheraient.

La visibilité de la piste dépend surtout de l'éclairage. En principe, vous pouvez régler vos étapes de la façon suivante : le matin survolez les secteurs Nord et Ouest ; l'après-midi, les secteurs Est et Sud.

Cependant, en ce qui concerne les pistes très peu visibles, celles-ci se voient mieux à contre-jour.

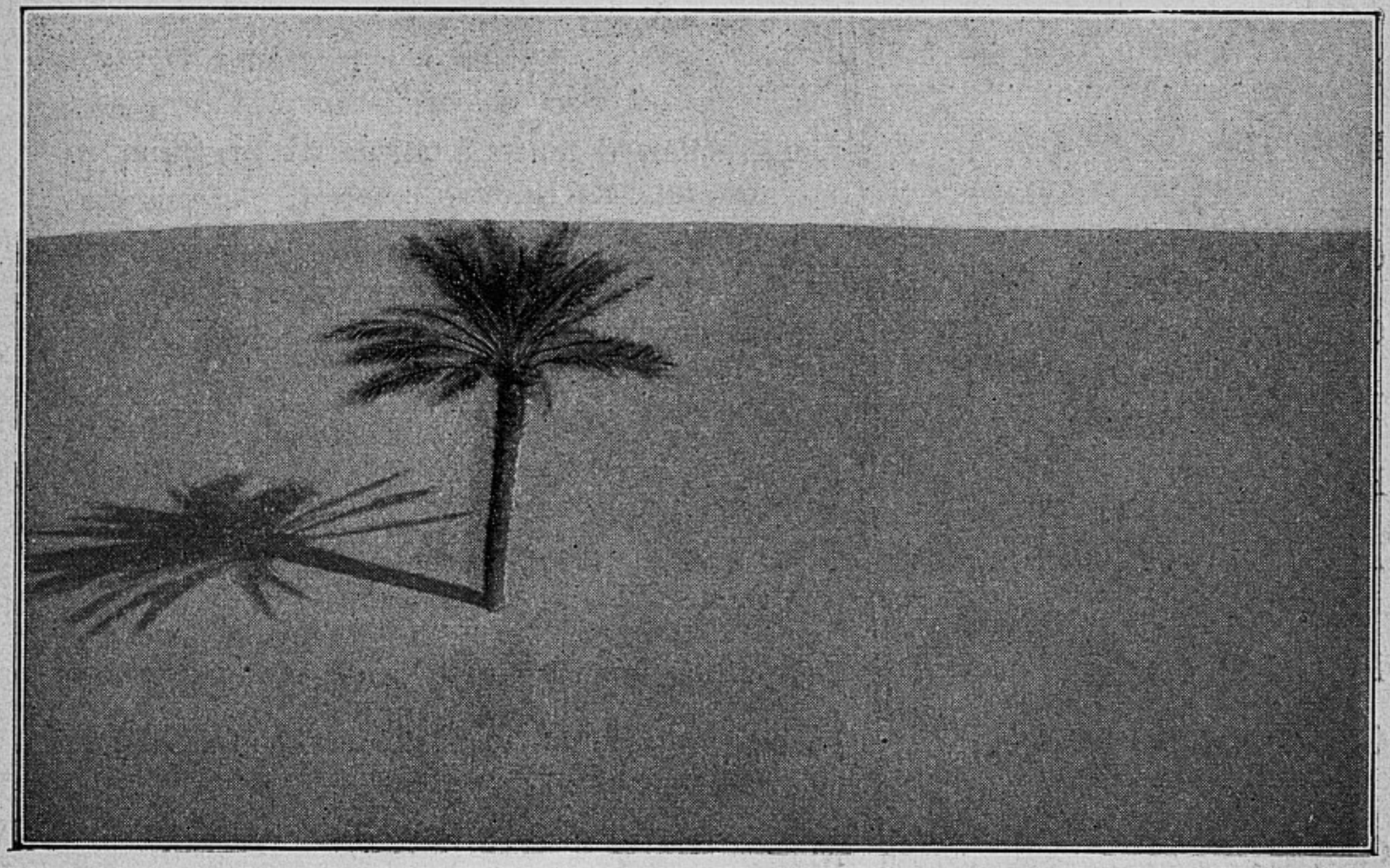
LE VENT DE SABLE :

Si la ligne d'horizon se voile, préparez-vous à atterrir dès que les tourbillons de sable monteront et que la visibilité à la verticale diminuera ; atterrissez avant que le sol devienne invisible, amarrez votre avion, placez les housses, bouchez toutes les ouvertures du moteur et attendez, dans l'appareil, que le vent se calme.

LA PANNE :

En cas de panne, essayez toujours d'atterrir sur une belle ligne droite de la piste ou à proximité immédiate de la piste ; c'est du reste, l'emplacement le plus propice à l'atterrissage et c'est là que l'on vous retrouvera sans difficultés et rapidement.

Si vous ne pouvez vous dépanner vous-même, restez près de votre avion. N'oubliez pas, en effet, que celui-ci est plus visible que vous.



Cliché SHELL

Le survol du terrain d'atterrissage (In Salah)

Si vous avez été obligé d'atterrir à quelques kilomètres de la piste, et que vous sachiez exactement où la rejoindre, essayez de gagner celle-ci, car il est possible qu'une voiture automobile suivant cette piste vous retrouve sans même vous chercher ; mais, de toute façon, laissez un mot dans votre avion pour indiquer la direction que vous avez prise, ceci au cas où votre avion serait retrouvé avant vous.

A moins que vous ne soyez pas éloigné de plus d'une demi-journée de marche du plus proche centre habité, ne quittez pas votre avion ou la piste:

L'ARRIVEE :

Survolez toujours à plusieurs reprises le poste militaire du centre dans lequel vous comptez atterrir ; ceci avertira les Autorités de votre arrivée.

N'oubliez pas de faire signaler votre arrivée au poste que vous avez quitté.

TERMES SAHARIENS UTILISÉS DANS CET OUVRAGE

AIN	Source.
BATEN	Versant de plateau.
BORDJ	Construction destinée à servir d'abri (primitivement, fort).
CHEBKA	Cuvette.
CHOTT	Lac salé.
DJEBEL	Montagne.
ERG	Dune.
FEJ-FEJ (ou FECH-FECH)	Terrain uni, d'apparence roulante, mais très mou.
FOGGARAS	Puits reliés à leur base par un canal souterrain.
GARA (pluriel GOUR) ...	Montagne dont le sommet est en forme d'entablement.
GUELTA	Mare.
HAMADA	Plateau rocailleux.
HASSI	Point d'eau.
KORIS	Equivalent, en A.O.F., du mot Oued.
KRECHBAS	Troncs de palmiers utilisés pour le jalonnement.
KSAR (pluriel KSOUR) ..	Ancienne ville fortifiée indigène.
OASIS	Palmeraie.
OUED	Rivière (asséchée, au Sahara).
REG	Terrain uni, très roulant.
SEBKRA	Lac salé (souvent asséché).
SOUK	Marché.
TIMCHENT	Sorte de terre glaise.

INDICATIONS CONVENTIONNELLES

Cartes des environs de terrains (établies à l'échelle du 1/200.000e, soit 1 cm. pour 2 Kms.).

Terrain d'Aviation .....

Voie ferrée normale .....

Voie ferrée étroite .....

Route .....

Piste automobilisable .....

Piste automobilisable sommairement aménagée .....

Palmeraie .....

Oued .....

Sebkra .....

Dunes .....

Plans des terrains (établis à l'échelle du 1/20.000e, soit 1 cm. pour 200 mètres). Signes particuliers :

Relais Shell .....

Manche à air .....

T. d'atterrissage .....

Cercle .....

Coin .....

Hangar .....

Alvéole .....

Les kilométrages indiqués dans les itinéraires doivent être seulement considérés comme approximatifs, le tracé des pistes étant, dans certaines régions, modifié fréquemment.

Dans les parcours aériens décrits, aucun renseignement sur les ressources locales n'est donné pour les centres, bordjs, etc..., rencontrés : voir, en regard, ces renseignements dans la description du parcours terrestre.

LA LIGNE DU TANEZROUFT

La ligne du Tanezrouft relie l'Algérie (Sud-Oranais) à l'Afrique Occidentale (Soudan Français). Partant de Colomb-Béchar, la ligne du Tanezrouft passe par Béni-Abbès, Timimoun, Adrar, Reggan, Bidon-5, et atteint le premier centre important du Soudan à Gao.

Dès 1923, se crée, sous l'active impulsion de M. G. Gradis — et nous devons rendre hommage à sa clairvoyance — une Société qui prend le nom de « Compagnie Générale Transsaharienne » et dont le but est de reconnaître et d'équiper une route transsaharienne permettant de relier, rapidement et sûrement, l'Algérie à l'Afrique Occidentale Française.

A la suite de plusieurs reconnaissances exécutées de 1924 à 1926, la Compagnie Générale Transsaharienne réussit à déterminer l'itinéraire direct Reggan-Gao, particulièrement favorable au passage des véhicules automobiles ainsi qu'à l'atterrissage des avions ; des hôtels, des garages, des ateliers, des dépôts de matériel, des stations de T.S.F. sont installés à Colomb-Béchar, à Reggan, puis à Gao et Niamey et la fameuse base de Bidon-5, unique au monde, est créée. En 1927, commence le service automobile transsaharien de la Compagnie Générale Transsaharienne, service qui n'a fait que s'intensifier et prendre une importance croissante sous la haute direction de M. Maurice Bonhomme, Administrateur-Délégué de cette Société.

La Compagnie Générale Transsaharienne exploite, sur cette ligne, les services réguliers suivants :

— Toute l'année, service automobile hebdomadaire de Colomb-Béchar à Reggan;

— D'Octobre à Mai, service automobile bi-mensuel de Colomb-Béchar à Gao et Niamey ;

— De Janvier à Avril, service automobile mensuel de Colomb-Béchar à Fort-Lamy.

Au début de l'année 1934, la Compagnie Générale Transsaharienne, comprenant toute l'importance d'une ligne aérienne transsaharienne, organise un service par avion entre Reggan et Gao qui a fonctionné jusqu'à la fin de la saison avec une régularité de 100 % et sans aucune subvention du Gouvernement. La Compagnie Générale Transsaharienne compte, durant la saison prochaine, continuer et même intensifier ce service.

Le service Alger-Congo de la Compagnie Transafricaine d'Aviation (dont nous parlons plus longuement dans les pages consacrées à la ligne du Hoggar), et qui fonctionne régulièrement depuis le mois d'Août 1934, traverse le Sahara par l'axe Reggan-Bidon-5-Gao.

La S.A.B.E.N.A., importante Société belge, a l'intention, dès le début de la saison 1934-1935, d'emprunter la ligne du Tanezrouft pour son service Belgique-Congo belge.

La Compagnie Générale Transsaharienne a organisé, sur la ligne du Tanezrouft, un service de dépannage pour les automobiles et les avions (renseignements et conditions à la Compagnie Générale Transsaharienne, 5, Avenue Hoche à Paris ou 1, rue de Strasbourg à Alger et à la Société Anonyme Française des Pétroles Shell, Service « Sahara », 46, Boulevard Camille Saint-Saëns à Alger).

Les conditions appliquées dans les différents hôtels et campings de cette ligne sont les suivantes :

COLOMB-BECHAR :

Plusieurs hôtels de différentes catégories (prix selon catégories).

TARHIT :

Camping (pour l'utiliser, s'adresser préalablement à la S.V.H.N.A., 1, rue de Strasbourg à Alger).

BENI-ABBES :

Hôtel Chapus :

(prix : ch. 20 ; pet. déj. 4 ; déj. 20 ; dîn. 20).

Ancien Hôtel Transatlantique :

(prix : ch. 25 ; pet. déj. 6 ; déj. 25 ; dîn. 25).

KSABI :

Camping (d° Tarhit).

TIMIMOUN :

Ancien Hôtel Transatlantique :

(prix : ch. 25 ; pet. déj. 6 ; déj. 25 ; dîn. 25).

ADRAR :

Hôtel Djemila :

(prix : ch. 30 ; pet. déj. 5 ; déj. 30 ; dîn. 30).

Dar Diaf :

(prix : ch. 10 ; pet. déj. 4 ; déj. 20 ; dîn. 20).

REGGAN :

Hôtel de la Compagnie Générale Transsaharienne :

(prix : ch. 30 ; pet. déj. 6 ; déj. 30 ; dîn. 30).

BIDON-5 :

Camping (pour l'utiliser, s'adresser préalablement à la Compagnie Générale Transsaharienne au passage à Reggan ou à Gao).

Ces conditions, étant susceptibles de variation, sont indiquées sous toutes réserves.

EN AVION, N'ESSAYEZ JAMAIS DE PRENDRE AU PLUS COURT ET DE DIRE «JE RECOUPERAI LA PISTE A TEL ENDROIT » : VOUS POURRIEZ LA TRAVERSER PLUSIEURS FOIS SANS LA VOIR. SUIVEZ DONC TOUJOURS LA PISTE

SHELL

COLOMB-BÉCHAR

(Territoire d'Aïn-Sefra)
Alt. 784 m.
Siège du Commandement militaire du Territoire d'Aïn-Sefra et **Chef-Lieu d'Annexe**

Autorités : M. le Chef d'Annexe.

Médecins militaires, Hôpital militaire et Infirmerie indigène.

Bureau de Poste - T.S.F.

SHELL :

M. LEPORCQ, *Compagnie Générale Transsaharienne, représentant. — Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.*

Hôtels :

Transsaharien.
Majestic.
de l'Europe.
de la Palmeraie.

Cafés :

Mestre (Orchestre).
Vignaud.
Lacomblez.

Garage et Atelier de réparations :

Compagnie Générale Transsaharienne.
Stalder.

Site :

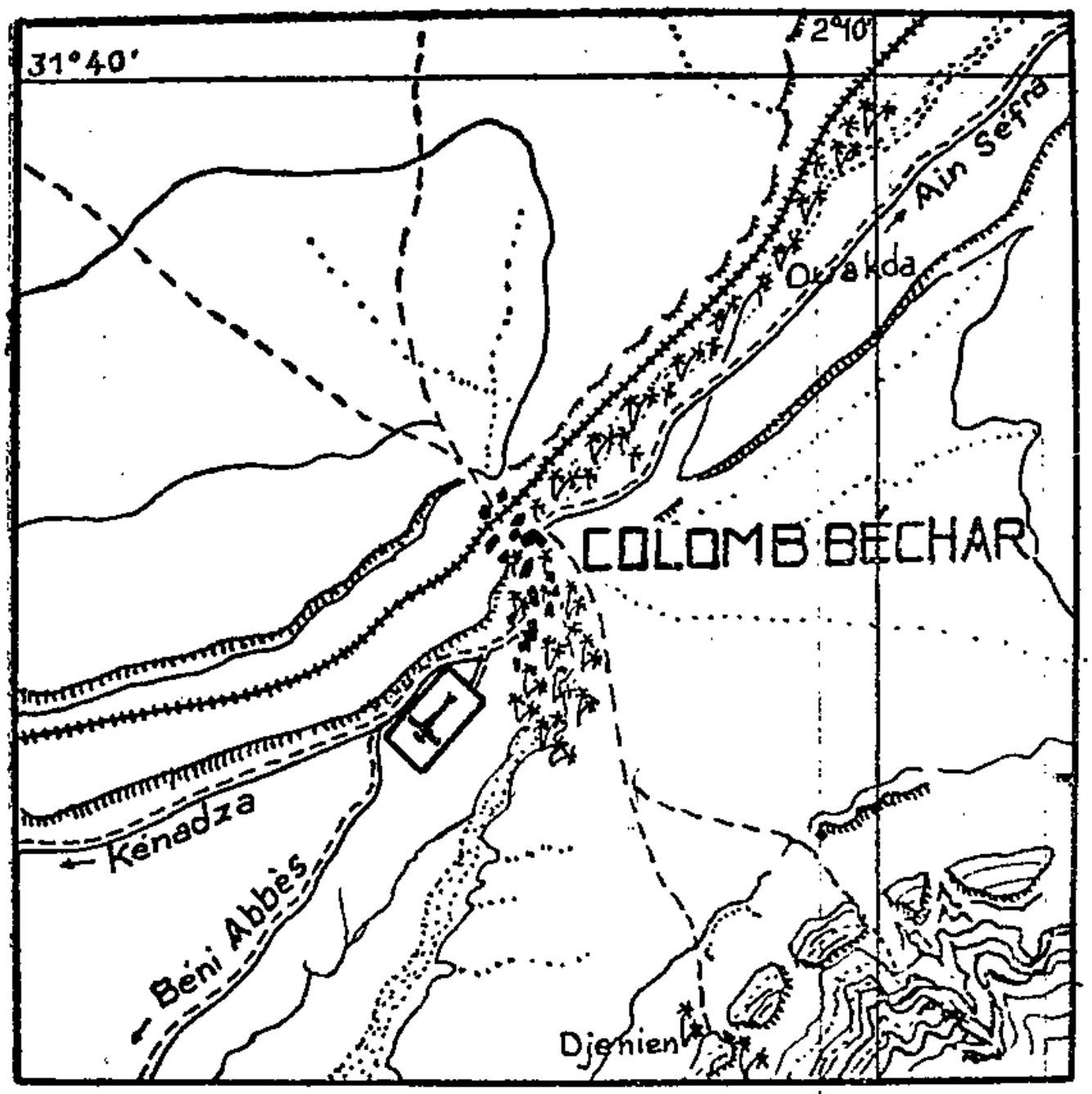
Colomb-Béchar est une garnison militaire importante ; la ville européenne et le ksar indigène sont dominés à l'W. par des montagnes de 200 à 500 m. de hauteur relative ; grande palmeraie.

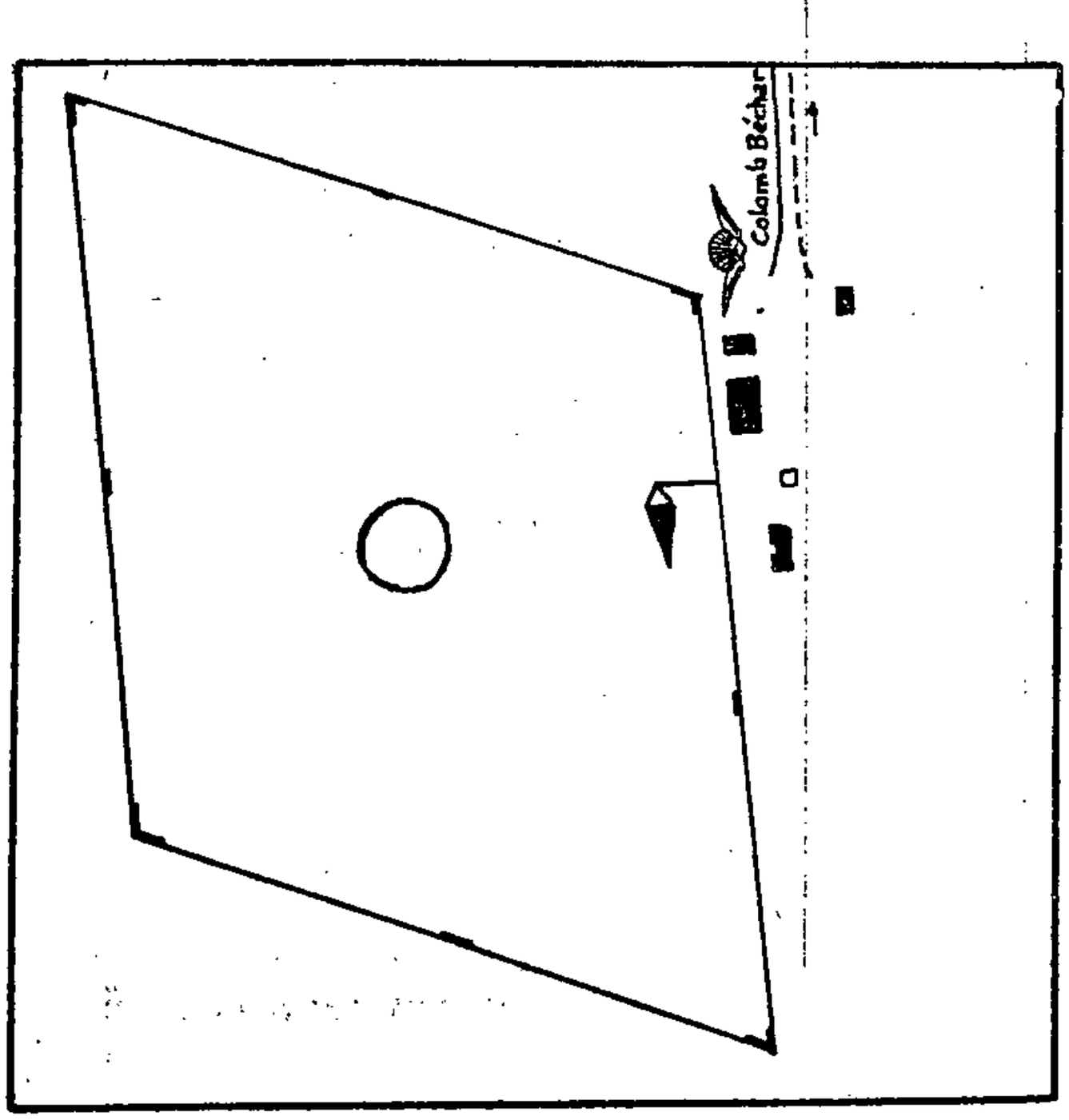
Objets locaux :

a) bijoux en argent, d'origine marocaine.
b) objets en cuir, tentures, coussins, d'origine marocaine.

Excursions :

a) à l'oued formant lac, situé au milieu de la palmeraie.
b) à la ville indigène dont les ruelles couvertes sont très pittoresques.
c) au village indigène de Ouakda.
d) en automobile, aux mines de charbon de Kenadza (25 Kms.)





AERODROME DES FORCES AERIENNES

Position :

1 Km. S.-W. de Colomb-Béchar. Lat. 31°43' N. - Long. 2°12' W.

Repères :

N.-E. Ville blanche entourée de palmeraies. N.-E.-S.-W., voie ferrée d'Oran à Colomb-Béchar et de Colomb-Béchar à Kenadza. S.-E. Massif montagneux.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m. × 900 m.

Marques d'atterrisage :

Angles et cercle blancs avec inscription réglementaire :

COLOMB-BECHAR.

Indication de vent :

Manche à air à 100 m. S. des hangars.

Nature du sol :

Reg très légèrement rocailleux.

Obstacles :

E., à 700 m. pylones de T. S. F. hauteur 40 mètres.
W., à 150 m., falaise hauteur 20 m.

Installations : 4 hangars de 30×20 m.
Atelier militaire.

SHELL : *Essence : distributeur spécial sur le terrain.*
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Poste de météo militaire.

De COLOMB-BECHAR à BENI-ABBÈS

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste, en quittant Colomb-Béchar, laisse à gauche le terrain d'aviation ; à droite, embranchement de la piste de Kenadza.		Au départ du terrain d'aviation, à l'W., piste et voie ferrée (métrique) de Colomb-Béchar à Kenadza. La piste de Béni-Abbès, qui se dirige vers le S., emprunte un parcours légèrement accidenté ; elle est très visible. A l'W. de la piste, petite palmeraie, et à l'E., poste militaire (de couleur blanche) de ME-
Quoique se poursuivant dans un terrain légèrement accidenté, la piste est assez bonne jusqu'à MENOUARAR, petit poste militaire (T.S.F.; ni vivres ni possibilités de couchage).	48	NOUARAR.
La piste est toujours accidentée ; elle traverse le Djebel Arlal et passe devant le monument élevé à la mémoire du Général Claverie, assassiné par un djich en décembre 1928.		La piste continue à être légèrement accidentée, traverse une vaste plaine, puis se faufile à nouveau dans une succession de petites collines (Djebel Arlal) où le Général Claverie fut assassiné en Décembre 1928 ; le monument commémoratif en grès rose se détache très nettement en bordure E. de la piste.
La piste est ensuite très roulante jusqu'à l'embranchement de Tarhit, à gauche.	101	Embranchement, à l'E., de la piste conduisant à Tarhit.
On peut continuer directement sur Béni-Abbès, mais il est recommandé de passer par Tarhit, centre très curieux, ce qui n'allonge la route que de quelques kilomètres. Au bout de 1 km. 500, s'amorce une très forte descente sur Tarhit ; le panorama est admirable.		On peut continuer directement sur Béni-Abbès, sans être obligé de passer par Tarhit, mais le survol de Tarhit est féerique et ce détour n'allonge le parcours que de quelques kilomètres.
L'on traverse la palmeraie et l'on arrive au poste militaire de TARHIT (T. S. F. ; difficultés pour se procurer des vivres), construit en terre brune sur un éperon rocheux ; le poste, que surplombe une très haute chaîne de dunes, domine le village indigène, très pittoresque, et la palmeraie.	104	TARHIT, poste militaire et village (couleur brun rouge) construit au fond d'une vaste dépression, sur un éperon rocheux situé entre de hautes chaînes de dunes du Grand Erg et une succession de palmeraies.
La piste emprunte au départ le même itinéraire et escalade le plateau ; à gauche, embranchement de la piste de raccordement conduisant à la piste de Colomb-Béchar à Béni-Abbès.	107	**Terrain de secours, marqué** Embranchement de la piste de Colomb-Béchar à Béni-Abbès.

De Colomb-Béchar à Beni-Abbès (suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
		La piste traverse maintenant une région peu accidentée et longe continuellement, à une distance de quelques kilomètres, la vallée de la Saoura dans laquelle s'étend une suite presque ininterrompue de palmeraies que domine le Grand Erg.
La piste est ensuite excellente, puis légèrement sablonneuse à l'arrivée à IGLI, poste militaire entouré de villages indigènes pittoresques (T.S.F., difficultés pour se procurer des vivres; pas de possibilités de couchage) ; palmeraies importantes dans la vallée de la Saoura que domine le Grand Erg.	178	IGLI, poste militaire de couleur blanche entouré de villages indigènes de couleur brun rouge et de palmeraies importantes, au bord de la vallée de la Saoura.
Au départ d'Igli, traversée de la Saoura bien aménagée et escalade d'un plateau sur lequel se déroule la piste qui va se poursuivre très roulante.		**Terrain de secours, marqué** La piste traverse la Saoura, puis escalade un plateau de reg plat qui domine de 200 m. environ la vallée de la Saoura.
Embranchement, à droite, des pistes d'Abadla et de Tabelbala.	258	L'embranchement des pistes d'Abadla et de Tabelbala, à l'W., est peu visible.
La piste continue d'être excellente jusqu'à l'embranchement de la piste directe sur Adrar (à droite).	268	Embranchement à l'W. de la piste d'Adrar. L'on aperçoit, au fond de la vallée, longeant les dunes, la ligne téléphonique militaire de Colomb-Béchar à Béni-Abbès.
On aperçoit, à gauche, la vaste dépression de la Saoura (que suit une ligne presque ininterrompue de palmeraies, et que domine toujours le Grand Erg) puis le poste de Béni-Abbès sur le versant opposé. L'amorce de la descente dans la vallée est très brusque ; certains virages sont un peu ensablés. La traversée de l'oued est bien aménagée et l'on escalade le versant opposé par une piste assez étroite se faufilant dans la palmeraie.		
L'on arrive à BENI-ABBES ; ancien Hôtel Transatlantique, à droite, et immédiatement après Hôtel Chapus. *Pompe SHELL devant l'Hôtel Chapus.*	276	La piste descend brusquement du plateau, traverse la Saoura et remonte sur BENI-ABBES, village de couleur blanche que dominent de hautes dunes et qui surplombe la palmeraie, très importante.

BÉNI-ABBÈS

(Territoire d'Aïn-Sefra)
Alt. 493 m.

Autorités : M. le Chef de poste.

Médecin militaire et Infirmerie indigène.

Bureau de Poste - T.S.F.

SHELL :

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

Hôtels :

Chapus.
Ancien Hôtel Transatlantique.

Site :

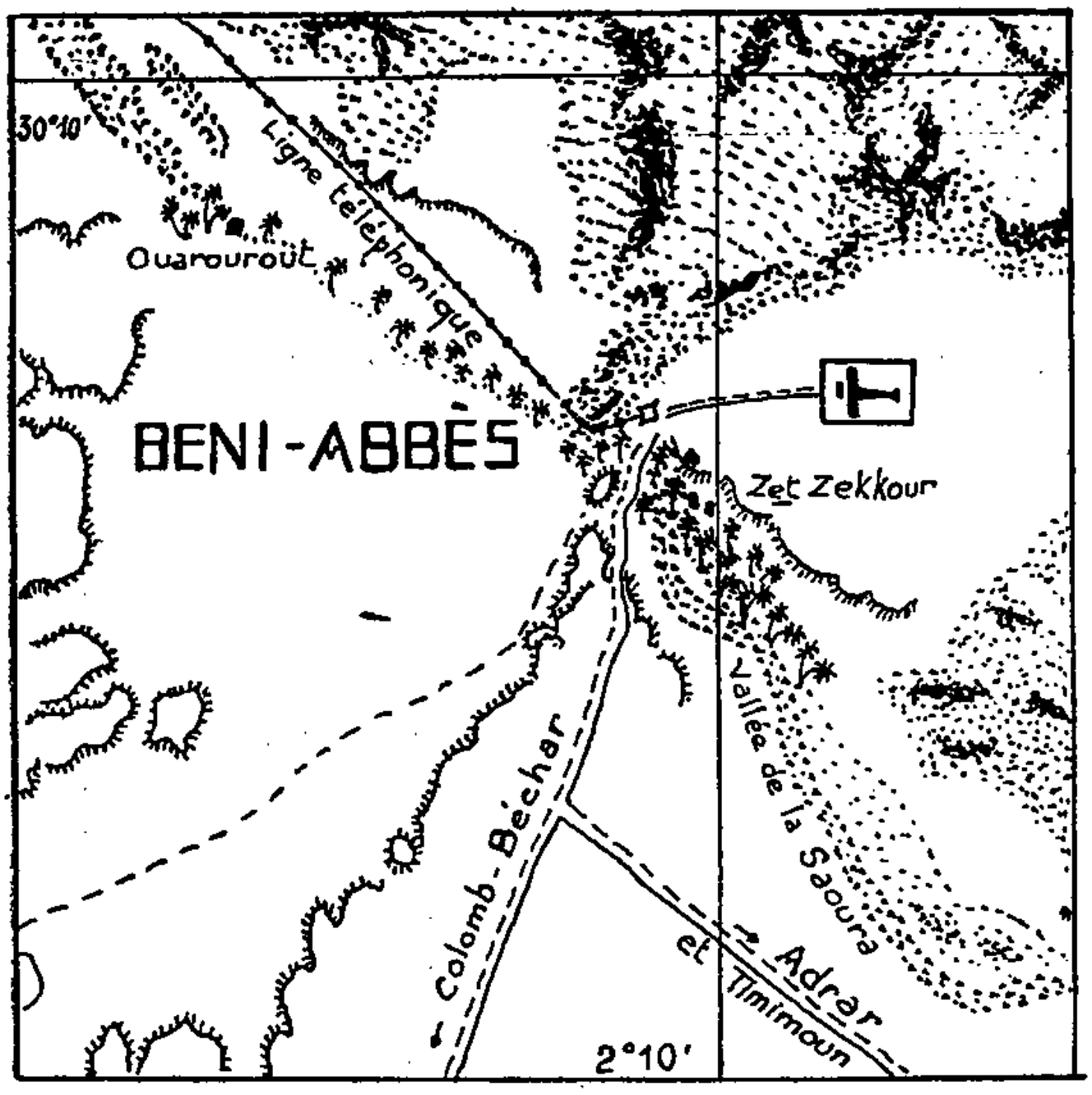
Béni-Abbès est l'un des plus beaux sites du Sahara ; construit sur les flancs d'un petit plateau, le village est dominé par de hautes dunes et surplombe la palmeraie, très importante, qui s'étend le long de la vallée de la Saoura. Du poste militaire, en particulier, le panorama est grandiose.

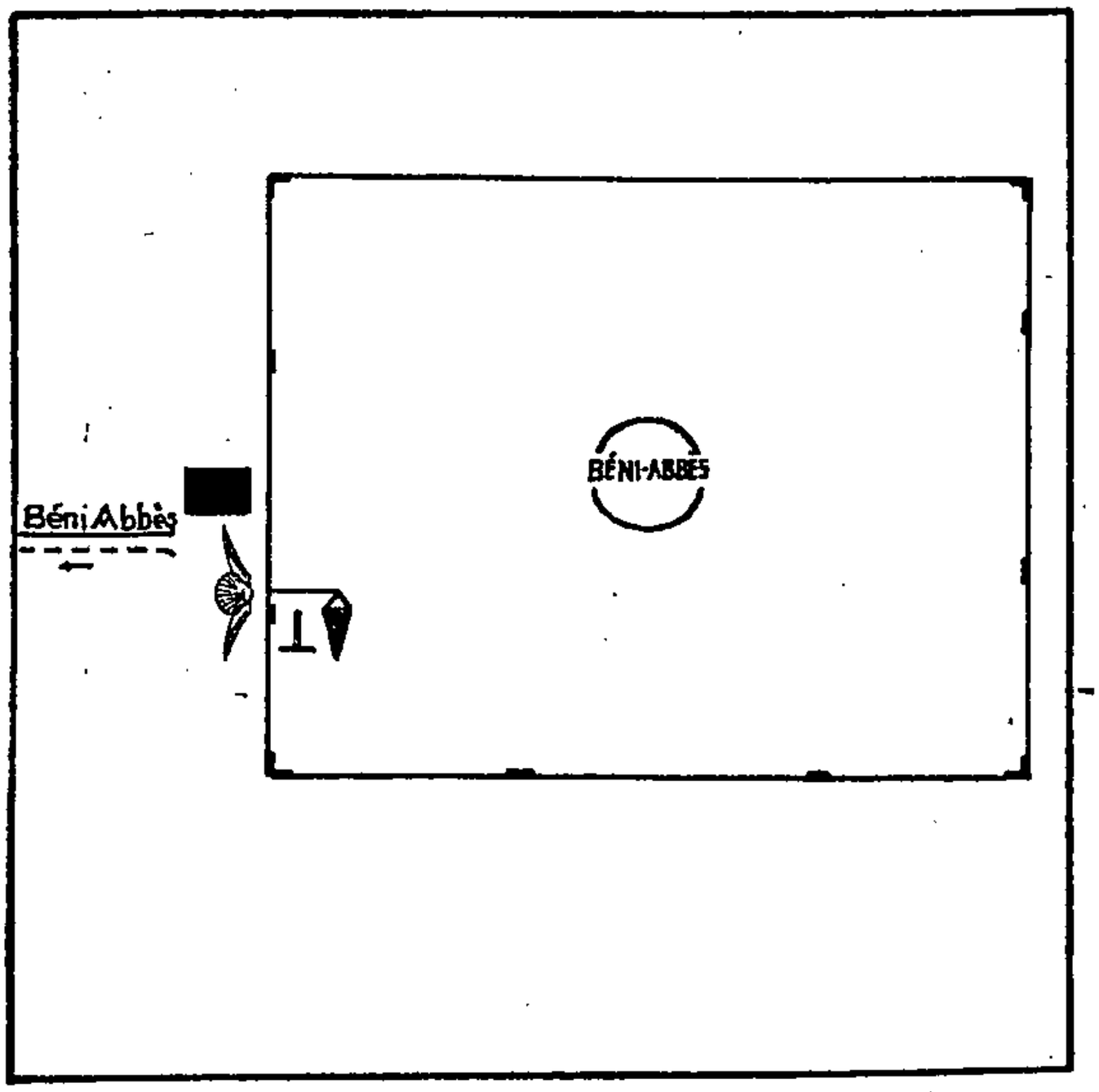
Excursions :

a) il est recommandé de faire l'ascension de la grande dune dominant le poste militaire d'où l'on a une vue féerique sur le paysage environnant.
b) nombreuses promenades dans la palmeraie.
c) visite de l'ermitage du Père de Foucauld.
d) en automobile, à Guerzim (91 Kms.) et Kerzaz (112 Kms.) très curieuse ville sainte.

NOS REPRESENTANTS LOCAUX SONT A VOTRE ENTIERE DISPOSITION : DEMANDEZ-LEUR DE VOUS DONNER DES RENSEIGNEMENTS RECENTS SUR L'ETAT DES PISTES

SHELL





TERRAIN DE SECOURS

Position :

1 Km. 500 E. de Béni-Abbès. Lat. 30°8' N. — Long. 2°9' W.

Repères :

N., chaîne de dunes. W., village blanc en bordure palmeraie et piste de Colomb-Béchar à Béni-Abbès ; S.-E., piste de Béni-Abbès à Adrar.

DESCRIPTION

Zone d'atterrissage :

1.000 m. × 800 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs avec inscription réglementaire : BENI-ABBES.

Indication de vent :

Manche à air à 100 m. S. du hangar, en bordure du terrain.

Nature du sol :

Reg ferme.

Obstacles :

N., à 500 m., chaîne de dunes (100 m. de hauteur).

Installations : 1 hangar de 30×20 m.

SHELL : *Essence : distributeur spécial sur le terrain.*
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

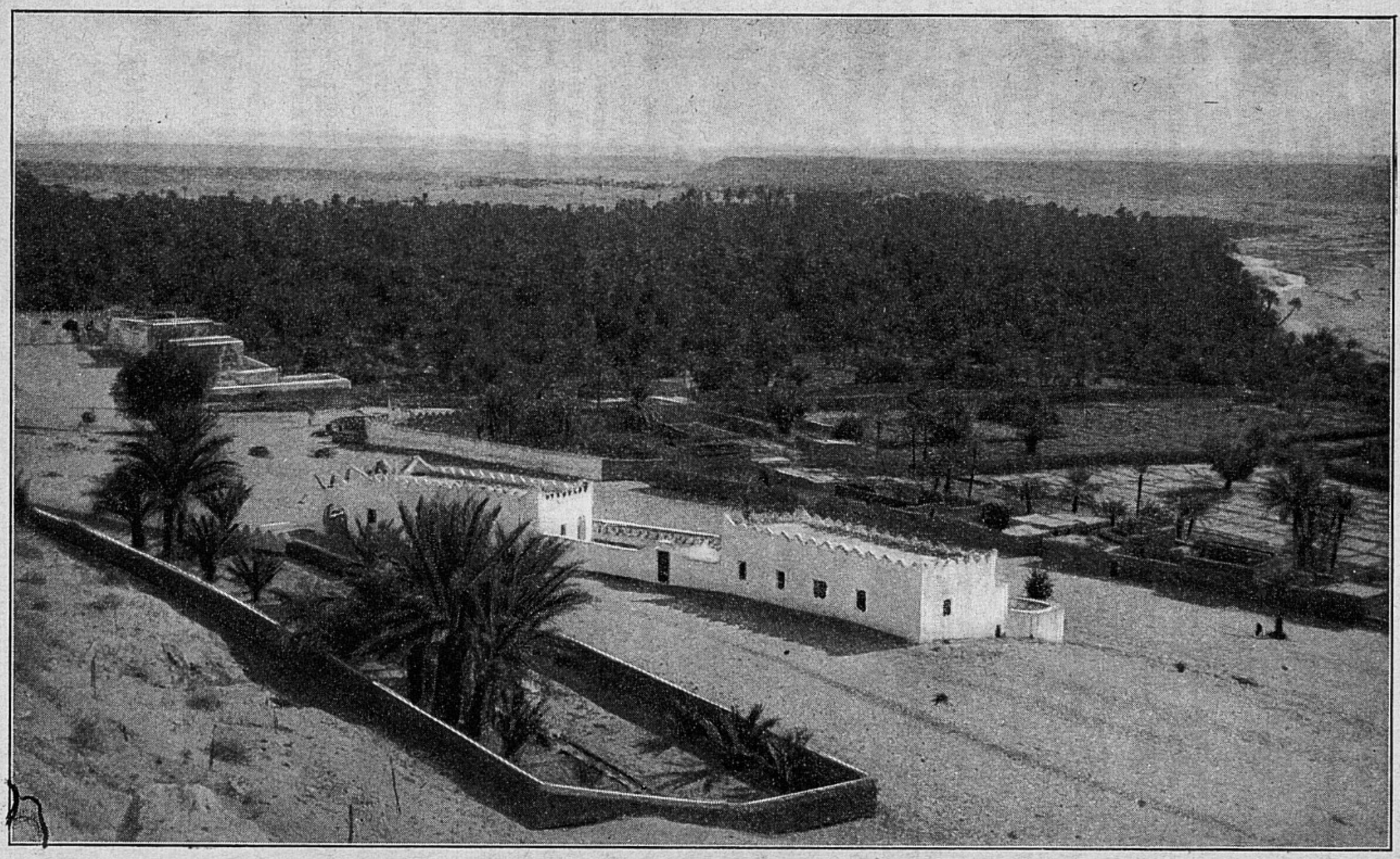
Météo : Poste de météo militaire à Béni-Abbès.

De BÉNI-ABBÈS à ADRAR

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est la même que celle de Colomb-Béchar à Béni-Abbès jusqu'au Km.	8	
La piste est excellente sur le plateau durant une quinzaine de kilomètres, puis se poursuit sur un terrain plus mouvementé assez lourd à certains endroits, jusqu'à la piste dite « de Lagardette ».		La piste longe la vallée de la Saoura et le Grand Erg, en s'en éloignant de plus en plus.
La piste de Lagardette est très accidentée et comprend de nombreux virages assez brusques, de fortes montées et des descentes rapides ; elle emprunte une succession de couloirs bordés de falaises, d'éboulis rocheux et de collines de couleur noire et a une longueur totale de 120 Kms. environ.	61	Elle atteint une succession de gorges et de couloirs qu'elle traverse de part en part (piste dite « de Lagardette »). Le sol des gorges est de couleur noire et très brillant ; la piste, très accidentée, se détache d'une façon parfaite.
Village de GUERZIM, situé à 4 Kms. de la piste, à gauche, sur la rive gauche de la Saoura (invisible de la piste), puis village de Kerzaz, également invisible de la piste.	87	La piste se rapproche de la vallée de la Saoura et l'on aperçoit le village de GUERZIM à 4 Kms. à l'E. de la piste, sur la rive gauche de la Saoura. **Terrain de secours, marqué** Le village de Kerzaz se détache très nettement, dans la vallée de la Saoura.
La piste est bonne jusqu'à TIMMOUDI, village très pittoresque, situé sur et au pied d'un éperon rocheux dominant la vallée de la Saoura ; grande palmeraie.	172	La piste se déroule ensuite sur un terrain toujours accidenté, en longeant d'assez loin la vallée de la Saoura et le Grand Erg ; elle arrive à TIMMOUDI, village de couleur brune entouré de palmeraies. **Terrain de secours, marqué,** *en bordure W. de la piste* (1 *alvéole*)
La piste est ensuite moins bonne (passages sablonneux) jusqu'à l'embranchement de Ksabi, à main gauche.	222	La piste est dorénavant moins accidentée. Embranchement de la piste de Ksabi, à l'E.
La piste est assez mauvaise (par endroits très sablonneuse) jusqu'au bordj désaffecté de FOUM-EL-KRENEG (gardien indigène et puits ; ni vivres ni possibilités de couchage).	247	L'on s'éloigne maintenant de plus en plus du Grand Erg et, dans un terrain assez mouvementé, l'on arrive au bordj de FOUM-EL-KRENEG (murailles en pierre grisâtre).

De Béni-Abbès à Adrar (suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste, d'abord assez lourde durant une quinzaine de kilomètres, devient ensuite meilleure.		
Embranchement, à gauche, de la piste directe vers Timimoun.	265	Embranchement, à l'E. de la piste directe vers Timimoun.
La piste est très bonne et se poursuit sur un sol dur, légèrement vallonné, puis plat.		La piste se déroule sur une vaste étendue de reg et l'on aperçoit à l'E. les premières palmeraies du Touat avec, au milieu d'elles plusieurs villages de couleur brune.
L'on aperçoit, à gauche, les premières palmeraies du Touat.		
Embranchement, à droite, de la piste de Bou-Bernous.	323	Embranchement, à l'W., peu visible, de la piste de Bou-Bernous.
		Terrain de secours, marqué, *sur la piste de Bou-Bernous, à* 1 *kilomètre de l'embranchement*
Par une piste très roulante, l'on arrive à l'embranchement de la piste de Timimoun (à gauche), puis à SBA, dont on contourne à main droite le village et la palmeraie.	368	Embranchement, à l'E., de la piste de Timimoun.
	369	L'on arrive à l'oasis de SBA (village de couleur brune) en bordure W. de la piste ; palmeraie importante
		A quelques kilomètres à l'W. de la piste, se trouvent plusieurs palmeraies.
La piste se poursuit sur un reg plat très roulant ; elle longe une succession de palmeraies que l'on voit sur la droite, à quelques kilomètres, puis de très loin, on aperçoit les maisons rouges d'ADRAR, entourées à assez grande distance de plusieurs palmeraies.	413	L'on voit de très loin ADRAR, agglomération de maisons de couleur rouge, entourée de palmeraies.
On pénètre sur la grand'place d'ADRAR après être passé sous une porte monumentale. L'Hôtel Djemila se trouve de l'autre côté de la place.		
Pompe SHELL, dans la 3e rue à gauche.		



BENI-ABBES. — La vallée de la Saoura

Cliché SHELL

De BÉNI-ABBÈS à TIMIMOUN

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est la même que celle de Béni-Abbès à Adrar jusqu'au Km	265	
La piste longe le Grand Erg à quelques kilomètres; puis s'en éloigne peu à peu ; elle est assez mauvaise à son début (passages sablonneux), puis s'améliore légèrement, tout en restant assez lourde par endroits.		La piste longe tout d'abord le Grand Erg, puis s'en éloigne peu à peu.
On laisse le village de CHAROUIN à main droite (où l'on fabrique des vanneries très originales), puis le ksar de TASFAOUT à main gauche ; on aperçoit toujours, d'assez loin, le Grand Erg. La piste est nettement meilleure.	362	On aperçoit, en bordure S. de la piste, le village de CHAROUIN, puis, au N. de la piste celui de TASFAOUT. La piste se rapproche sensiblement du Grand Erg.
		Avant d'arriver à Timimoun, la piste est légèrement accidentée et longe, à quelques kilomètres, une succession de palmeraies entourant des villages aux maisons brunes.
On arrive à TIMIMOUN par un terrain légèrement accidenté, en apercevant, à quelques kilomètres à gauche, une suite de palmeraies très importantes, et plus loin, le Grand Erg.	420	On aperçoit d'assez loin TIMIMOUN, ville aux constructions rouges, que borne, au N., une importante palmeraie, et plus au N., le Grand Erg.
On pénètre sur la grand'place de Timimoun par une porte originale dite « Porte de Charouin ». Le poste militaire est immédiatement à gauche, l'ancien hôtel Transatlantique, 300 m. plus loin, tout droit et à droite. *Pompe SHELL devant l'ancien hôtel Transatlantique.*		Le terrain d'aviation se trouve à 7 Kms. à l'E., à l'intersection des pistes de Timimoun à El-Goléa et de Timimoun à Adrar.

NE PARTEZ JAMAIS SANS CARTE

SHELL

TIMIMOUN

(Territoire d'Aïn-Sefra)
Alt. 293 m.

Autorités : M. le Capitaine, chef de poste.

Médecin militaire et Infirmerie indigène.

Bureau de Poste - T.S.F.

SHELL :

M. A. FOUHETY, *représentant. — Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.*

Hôtel :

Ancien Hôtel Transatlantique.

Piscine :

Très agréable, dans la palmeraie.

Site :

Timimoun est l'une des villes les plus curieuses du Sahara et présente au point de vue architectural un grand intérêt ; d'un style soudanais moderne très pur et construits en timchent d'un rouge éclatant, certains de ses bâtiments sont déjà célèbres, tels l'ensemble des maisons de sa grand'place et notamment la porte du Soudan. Le poste militaire est à visiter (du haut de la tour du poste, l'on jouit d'une très jolie vue), ainsi que l'ancien Hôtel Transatlantique, les écoles, etc... Les sculptures murales réalisées à la Popote des officiers, dans la demeure du Chef de Poste et à l'ancien Hôtel Transatlantique sont extrêmement curieuses.

Objets locaux :

Tentures (dokalis et fatis) aux dessins très originaux.

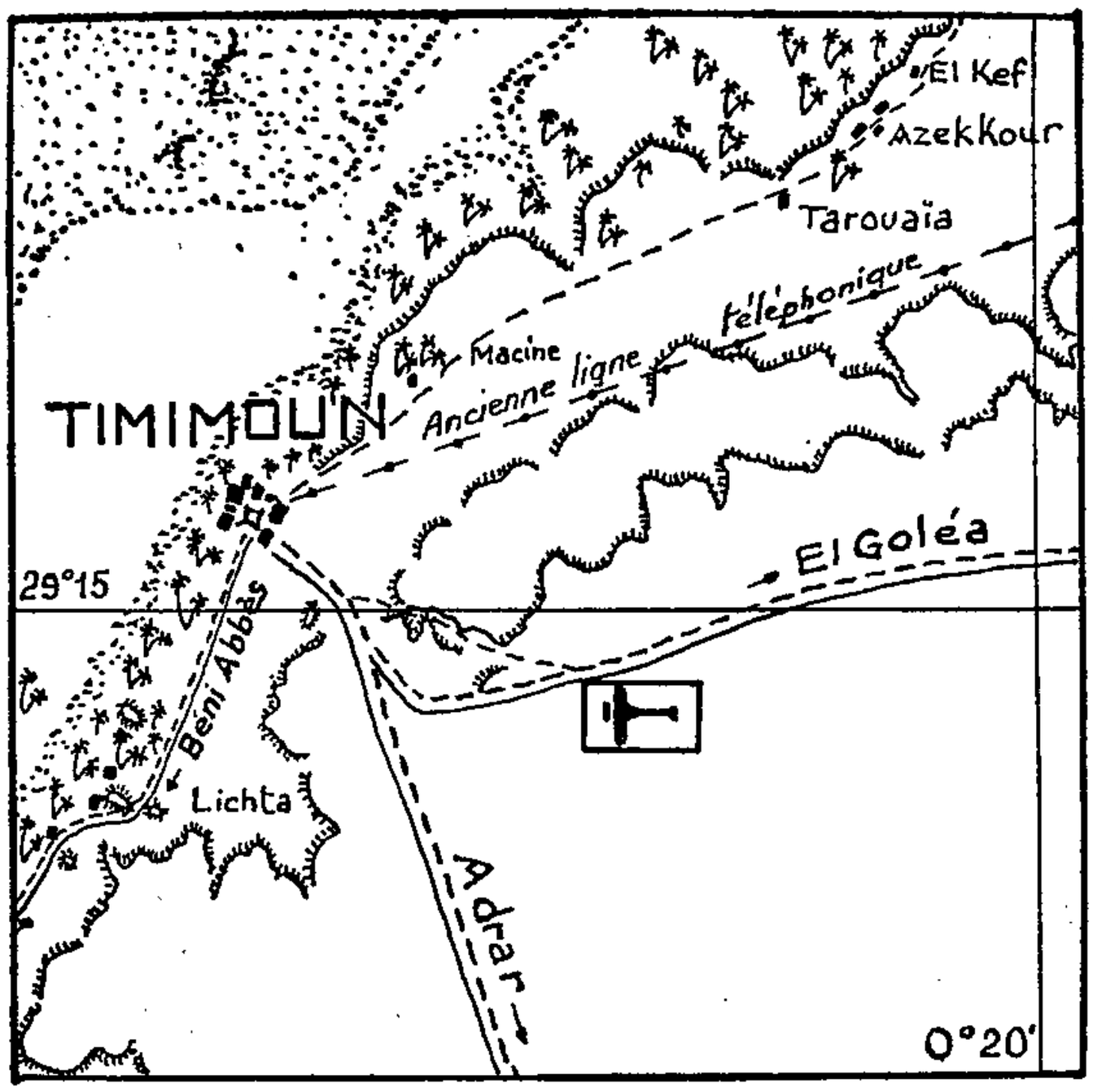
Excursions :

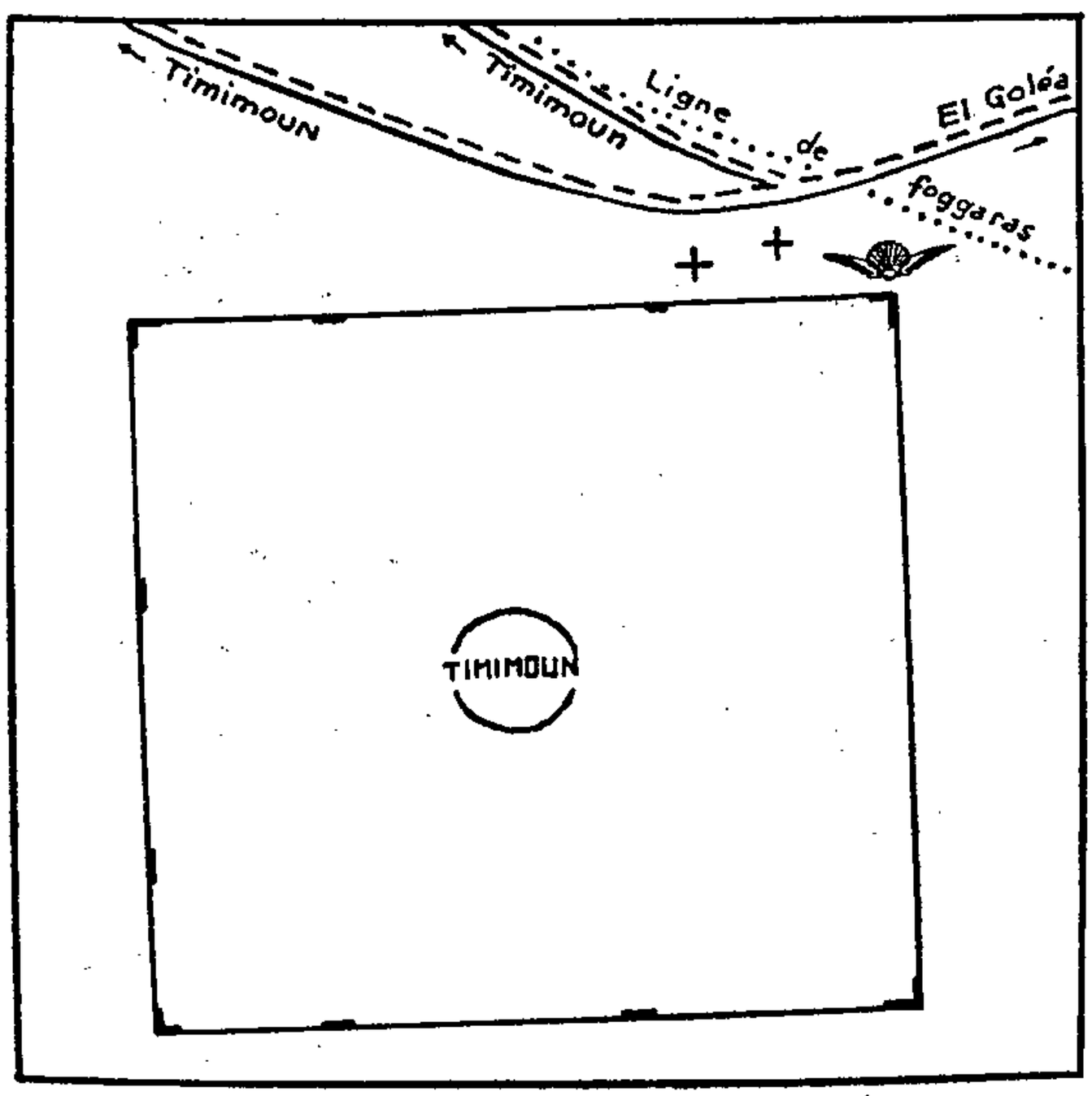
a) dans la ville indigène, très pittoresque.

b) dans la palmeraie : une excellente piste pour les autos y a été réalisée (3 Kms.) ; à voir le jardin du poste, le pavillon de thé de l'ancien Hôtel Transatlantique, etc...

c) on peut faire de très intéressantes excursions à méhari dans le Grand Erg, en choisissant pour but les palmeraies situées immédiatement derrière la première chaîne de dunes que l'on aperçoit de Timimoun.

d) de nombreux circuits touristiques ont été aménagés vers les ksour environnants (notamment vers Tindjillet et Tahantas) et peuvent être effectués selon le temps dont on dispose ; tous renseignements utiles seront donnés au poste militaire.





TERRAIN DE SECOURS

Position :

7 Kms. E. de Timimoun ; Lat. 29°14' N. - Long. 0°17' E.

Repères :

Timimoun (maisons rouges) en bordure S. palmeraie, à 7 Kms. W. Le terrain est presque à l'intersection des pistes de Timimoun à El-Goléa et de Timimoun à Adrar.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m.×1.000 m.

Marques d'atterrissage :

Angles marqués par des tôles ondulées peintes en blanc ; cercle marqué à la chaux.

Indication de vent :

Manche à air sur alvéole E.

Nature du sol :

Reg ferme.

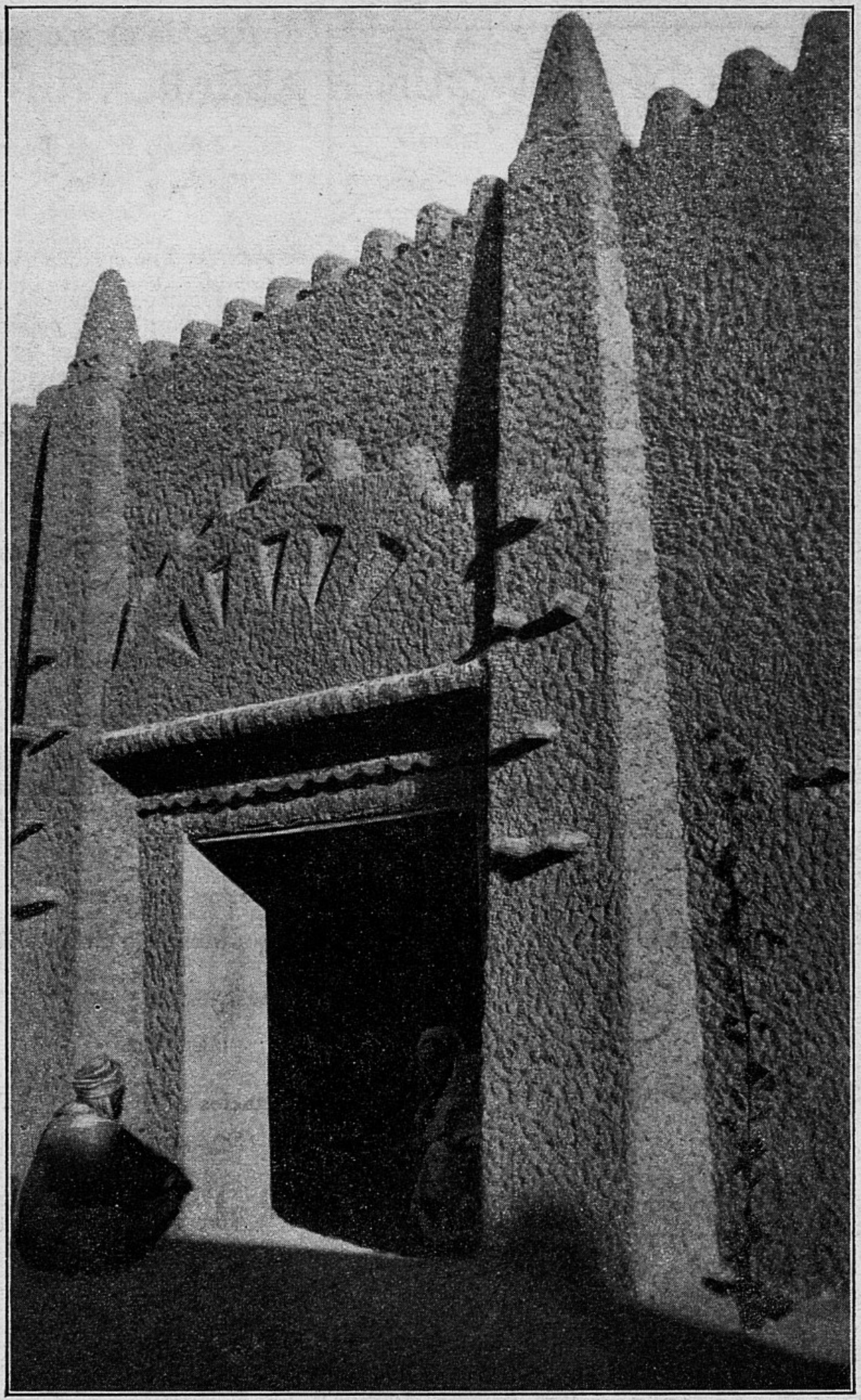
Obstacles :

Abords dégagés, mais ligne de foggaras (puits) NW.-SE. (hauteur 1 m.) passant près angle N.-E. du terrain.

Installations : 2 alvéoles.

SHELL : *Essence : distributeur spécial sur le terrain.*
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Poste de météo militaire à Timimoun.



Cliché SHELL

TIMIMOUN. — L'une des curieuses portes

De TIMIMOUN à ADRAR

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
		La piste de Timimoun à Adrar ayant emprunté de nombreux tracés avant d'adopter l'itinéraire actuel, l'on n'aperçoit pas une seule piste mais un très grand nombre de pistes convergeant du reste toutes vers Adrar. La piste actuelle se distingue cependant plus nettement, sauf au milieu du parcours.
La piste est excellente jusqu'à TINOUMEUR, village indigène et palmeraie, puis après un passage assez lourd redevient très roulante.	20	La piste se déroule tout d'abord sur un terrain de reg plat. Elle longe le village de TINOUMEUR, puis à quelques kilomètres plusieurs autres villages indigènes entourés de palmeraies.
La piste se poursuit sur un reg que couvre au début une végétation clairsemée ; elle se continue ensuite sur un reg plat sans végétation.		De larges plaques de végétation couvrent le sol ; la piste est très visible. Elle se poursuit ensuite sur un reg plat, sans végétation.
La piste, bien entretenue, est bonne.		
Elle devient légèrement sablonneuse à l'embranchement à droite, de la piste de Béni-Abbès.	141	A l'W., embranchement de la piste de Béni-Abbès.

La piste est désormais celle de Béni-Abbès à Adrar

LES VARIATIONS DE TEMPERATURES SONT TRES GRANDES AU SAHARA : DE 30° A 40° LE JOUR ET DE — 5° A 5° LA NUIT. IL EST DONC INDISPENSABLE QUE VOUS AYEZ DES VETEMENTS LEGERS POUR LE JOUR ET DES VETEMENTS DE LAINE POUR LA NUIT

SHELL

ADRAR

(Territoire d'Aïn-Sefra)
Alt. 283 m.
Chef-Lieu d'Annexe

Autorités : M. le Capitaine, Chef d'Annexe.

Médecin militaire et Infirmerie indigène.

Bureau de Poste - T.S.F.

SHELL :

M. Lucien LECERF, *représentant. — Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.*

Hôtel :

Djemila.
Dar-Diaf (Maison des hôtes) ne pouvant être utilisée qu'en cas de non fonctionnement de l'Hôtel Djemila.

Atelier de réparations militaire.

Site :

La ville d'Adrar se trouve située dans une très vaste plaine que ne trouble à perte de vue aucun accident de terrain ; de style soudanais moderne, Adrar est construit en timchent de couleur rouge vif ; l'ensemble de la grand'place, les portes, le marché, sont pittoresques.

Objets locaux :

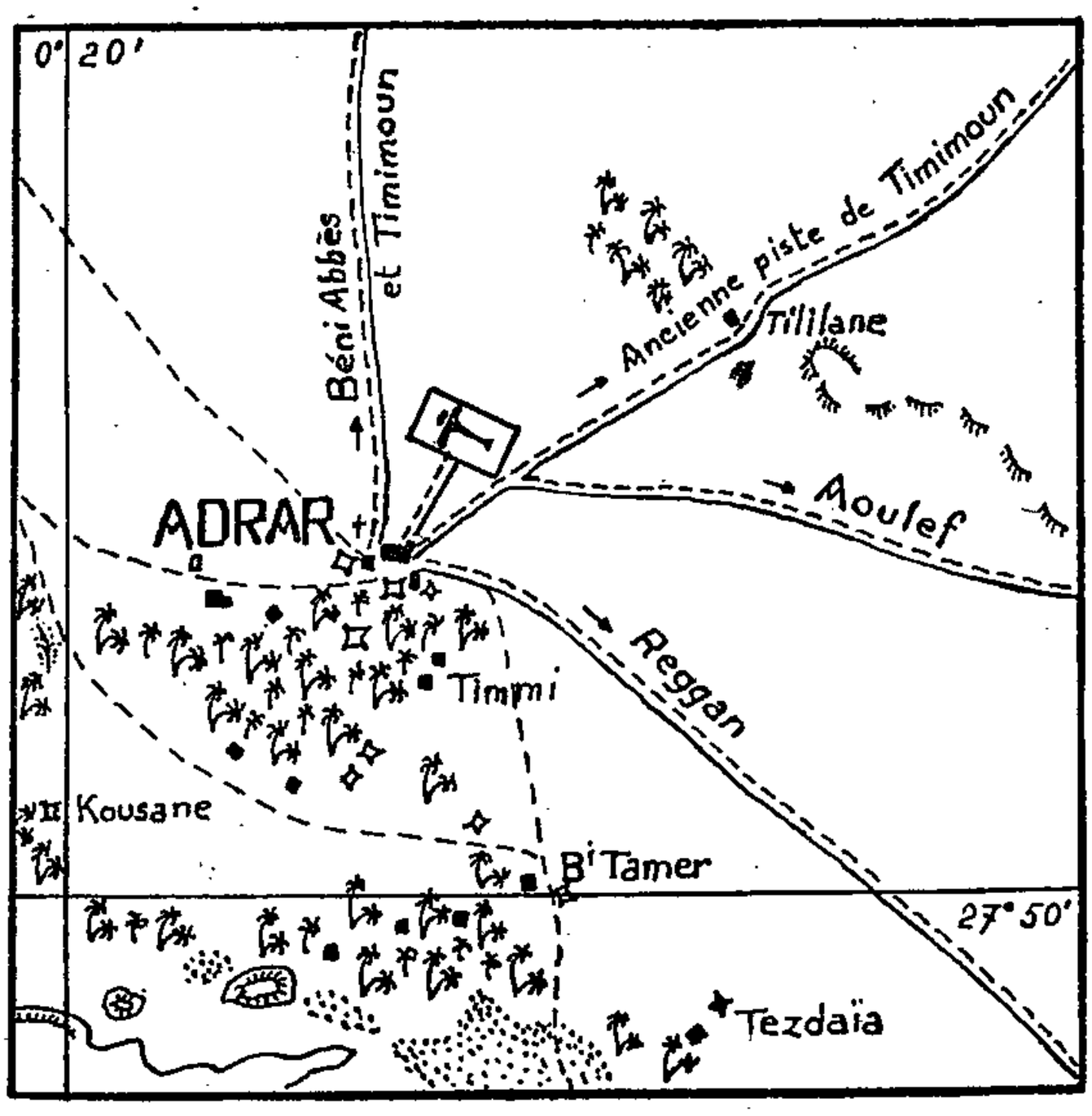
Bijoux en argent d'un travail assez joli.

Excursions :

a) à pied, dans la palmeraie, dont certains coins sont intéressants.
b) à méhari, au ksar de Tamen-Tit, où des artisans israélites et indigènes fabriquent des bijoux en argent de conception et de réalisation très originales.

EN CAS D'ENSABLEMENT, EVITEZ DE METTRE EN MARCHE AVANT, ET SURTOUT EN MARCHE ARRIERE : ENLEVEZ LE SABLE DEVANT LES ROUES, PLACEZ DES PLANCHES, NATTES OU TREILLAGES ET EMBRAYEZ EN PREMIERE, LES PASSAGERS DE LA VOITURE POUSSANT CELLE-CI

SHELL



TERRAIN DE SECOURS

Position :

1 Km. N.E. d'Adrar.

Repères :

Piste de Béni-Abbès (ou Timimoun) à Adrar et d'Adrar à Reggan.
S. à 1 Km., Adrar, agglomération de maisons rouges;
S. à 1 Km. 500, palmeraie;
W. à 5 Km., palmeraie ;
N. à 3 Km., palmeraie.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m.×1.000 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs.

Indication de vent :

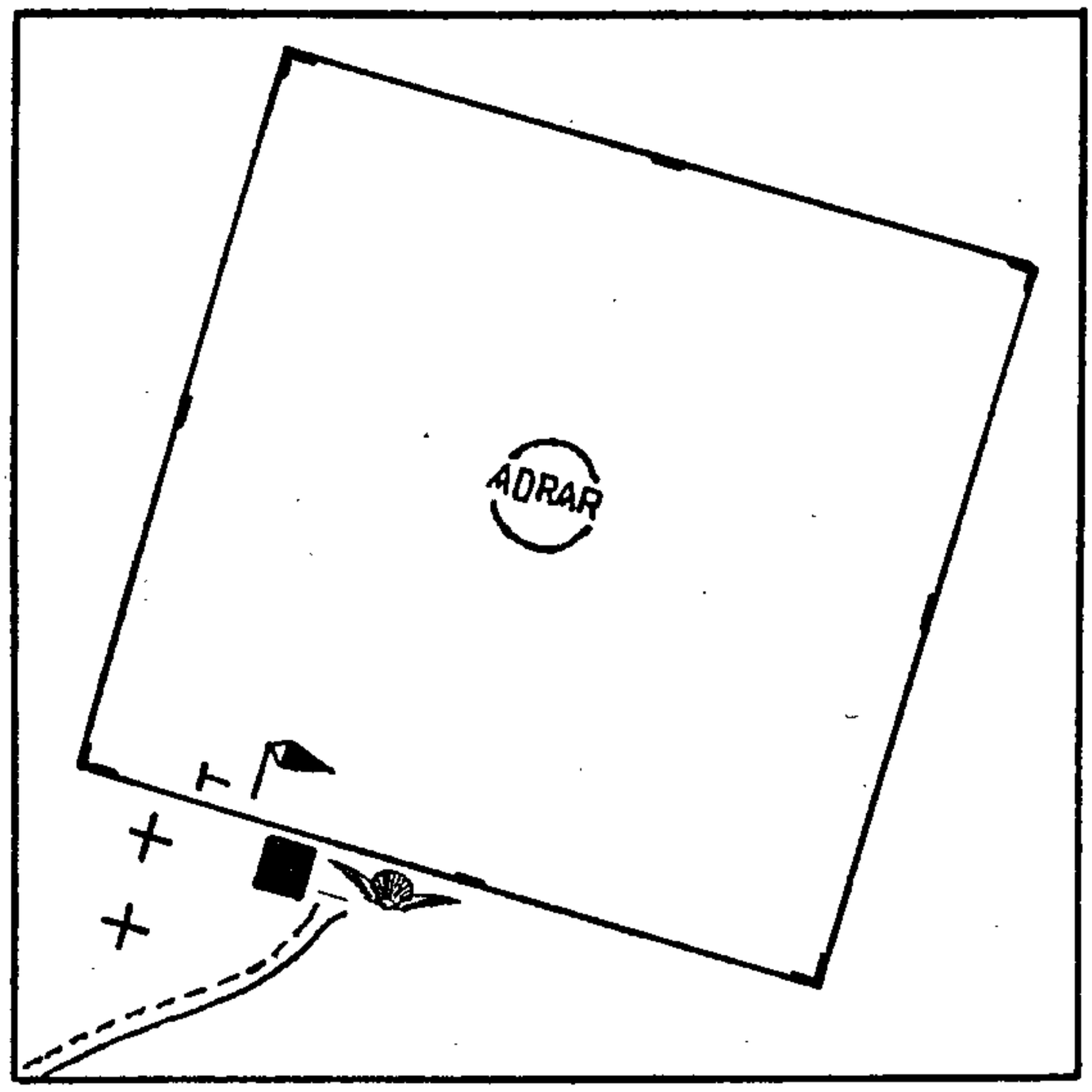
T. orientable et manche à air devant le hangar.

Nature du sol :

Sablonneux, ferme.

Obstacles :

W. et E. ligne de foggaras, hauteur 1 m., en bordure du terrain.



Installations : 1 hangar de 30 m.×30 m.
2 alvéoles.

SHELL : *Essence : distributeur spécial sur le terrain.*
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Poste de météo militaire à Adrar.

D'ADRAR à AOULEF

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste, au départ d'Adrar, est très bonne.		La piste se déroule sur un terrain désertique très plat ; elle est peu visible.
Elle se poursuit sur un reg très ferme jusqu'à l'oued Tilia, où certains passages sont légèrement sablonneux.		On aperçoit, à l'W., les contreforts du Djebel In Azzène.
La piste redevient ensuite excellente.	71	L'oued Tilia n'est visible que par la végétation, assez clairsemée qui suit son lit.
L'arrivée à AOULEF se fait par une piste bien aménagée.		La piste se poursuit sur un sol très plat, puis légèrement accidenté.
Aoulef est une agglomération pittoresque de petits villages et de palmeraies importantes. Poste militaire ; T.S.F. ; pas d'hôtel.	177	Les premières palmeraies de l'agglomération d'AOULEF apparaissent de très loin puis, peu après, le poste militaire d'AOULEF, de couleur blanche, en bordure de la palmeraie la plus au S.
		Le **terrain d'atterrissage, marqué,** est à l'E. du poste militaire.
		Stock important d'essence et d'huiles SHELL à la base de la Compagnie Transafricaine d'aviation.

LORSQUE VOUS SURVOLEZ LA PISTE N'ESSAYEZ JAMAIS DE PRENDRE AU PLUS COURT ET DE DIRE « JE RECOUPERAI LA PISTE A TEL ENDROIT » : VOUS POURRIEZ LA TRAVERSER MAINTES FOIS SANS LA VOIR. SUIVEZ DONC TOUJOURS LA PISTE

SHELL

D'ADRAR à REGGAN

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Au départ d'Adrar, quelques passages assez lourds, puis la piste est excellente. Elle suit à environ 8 Kms. une succession presque ininterrompue de palmeraies (invisibles de la piste) qui s'étendent à l'W., d'Adrar jusqu'à Reggan.		La piste est très bien marquée. Un excellent point de repère consiste dans la succession de palmeraies presque ininterrompues, situées de 8 à 10 Kms. environ à l'W. de la piste (les villages situés dans ces palmeraies sont de couleur brune).
Descente, bien aménagée, du plateau dominant Reggan.	140	La piste descend le plateau qui domine Reggan.
La piste continue d'être excellente jusqu'à REGGAN.	146	REGGAN, agglomération de nombreuses palmeraies (villages de couleur rouge) à l'E. et à l'W. de la piste.
On arrive devant le bordj militaire (de couleur rouge) à 500 m. de la piste à main droite, puis au bordj de la Compagnie Générale Transsaharienne (de couleur grise).		Le poste militaire (de couleur rouge), puis le bordj de la Compagnie Générale Transsaharienne (de couleur grise) sont en bordure W. de la piste qui longe avant de les atteindre le terrain d'aviation.
Distributeur d'essence à l'intérieur de la cour du bordj.		

IL EST OBLIGATOIRE QUE VOUS PREVENIEZ LES AUTORITES LOCALES DE L'HEURE DE VOTRE DEPART ET DE L'ENDROIT OU VOUS VOUS RENDEZ, EN PRECISANT LE DELAI APPROXIMATIF QUE VOUS COMPTEZ METTRE POUR ARRIVER A DESTINATION

SHELL

REGGAN

(Territoire d'Aïn-Sefra)
Alt. 267 m.

Autorités : M. l'Adjudant, Chef de poste.

T.S.F. — *Le courrier, affranchi, peut être remis à l'Hôtel de la Compagnie Générale Transsaharienne.*

SHELL :

COMPAGNIE GENERALE TRANSSAHARIENNE, représentant.
— Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.

Hôtel :

de la Compagnie Générale Transsaharienne (Bordj René Estienne).

Garage et Atelier de réparations :

Compagnie Générale Transsaharienne.

Site :

Reggan est le dernier groupe d'oasis du Touat, en bordure du désert du Tanezrouft. Les villages, construits en terre rouge, sont pittoresques, et les palmeraies assez belles. L'importance de Reggan réside surtout dans l'installation, par la Compagnie Générale Transsaharienne, d'une base bien ravitaillée et bien outillée.

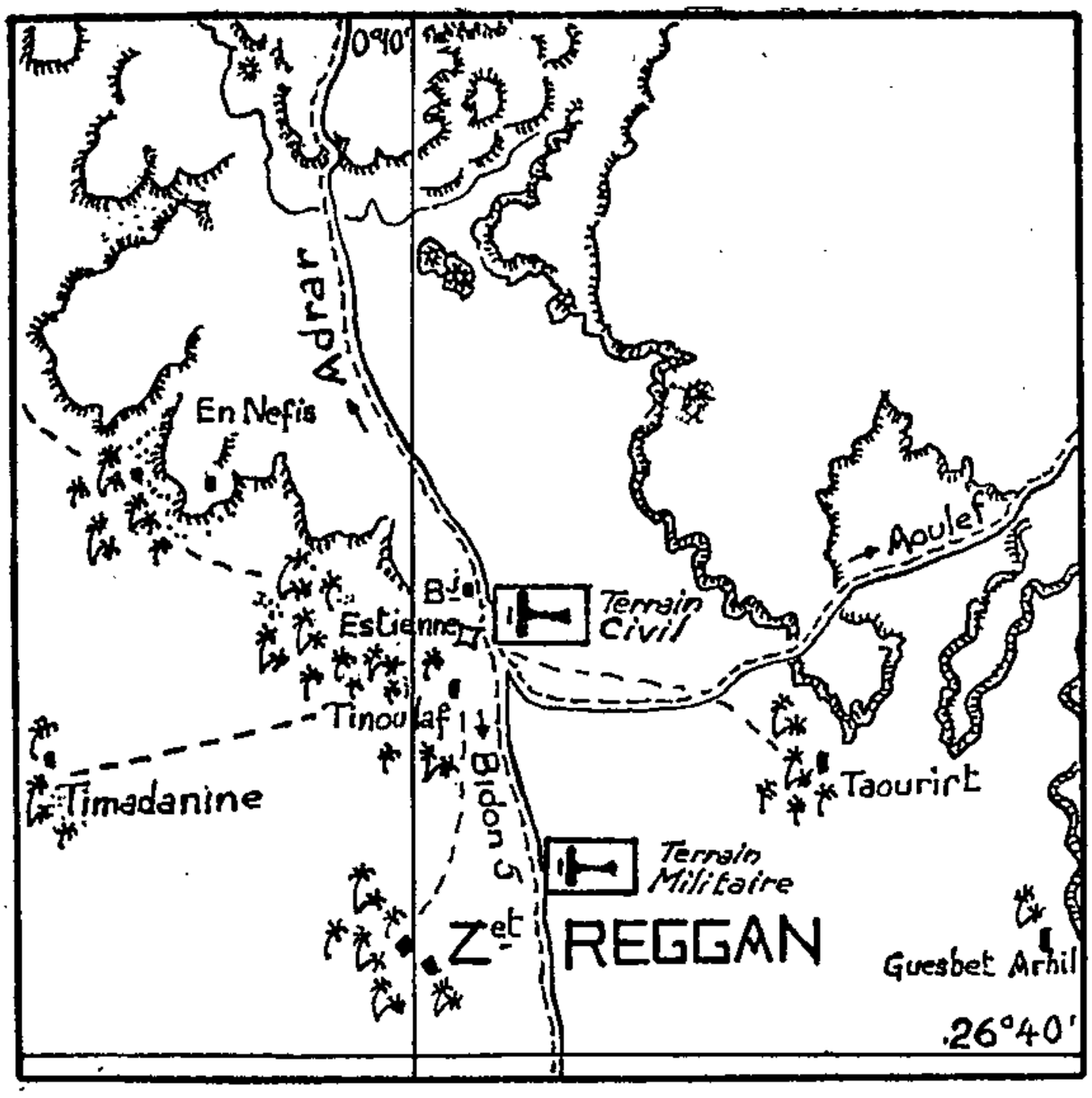
Excursions :

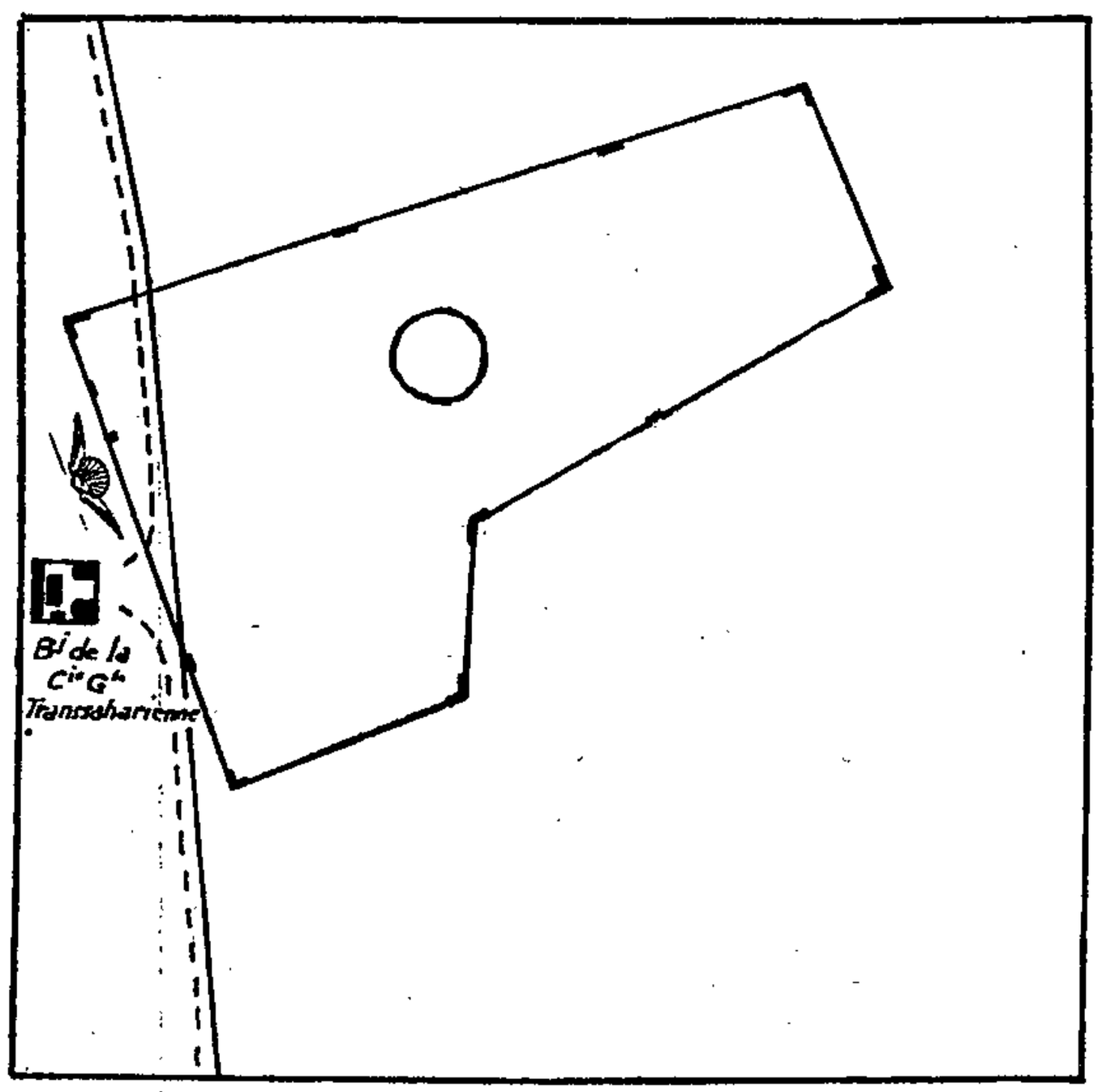
a) à cheval, à méhari ou en auto, dans les oasis environnantes de Zaouïet-Reggan et de Taourirt.

b) il est possible de descendre dans les foggaras de Reggan (puits reliés à leur base par un canal souterrain) ; cette visite est très curieuse.

SI VOUS TOMBEZ EN PANNE EN DEHORS DE LA PISTE ET SI VOUS NE POUVEZ REGAGNER CELLE-CI, RESTEZ PRES DE VOTRE AVION OU DE VOTRE AUTO : ILS SONT PLUS VISIBLES QUE VOUS

SHELL





TERRAIN DE SECOURS

Position :

A l'E. du bordj de Reggan de la Compagnie Générale Transsaharienne. Lat. 26°30' N. Long. 0°11'E. (Un second terrain de secours, dont le sol est assez lourd, se trouve près du village de Taourirt, à 7 Kms au S. ; 2 alvéoles)

Repères :

Pistes d'Adrar à Reggan, de Reggan à Bidon 5, et piste de Reggan à Aoulef ; W., bordj de la Compagnie Générale Transsaharienne, de couleur grise et, un peu plus loin bordj militaire de couleur rouge ; S.W. et S.E., villages de maisons rouges entourés de palmeraies.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m. × 300 m. à l'W. et 600 m. à l'E.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs.

Indication de vent :

Manche à air sur angle N.E. du Bordj de la Compagnie Générale Transsaharienne.

Nature du sol :

Reg ferme.

Obstacles :

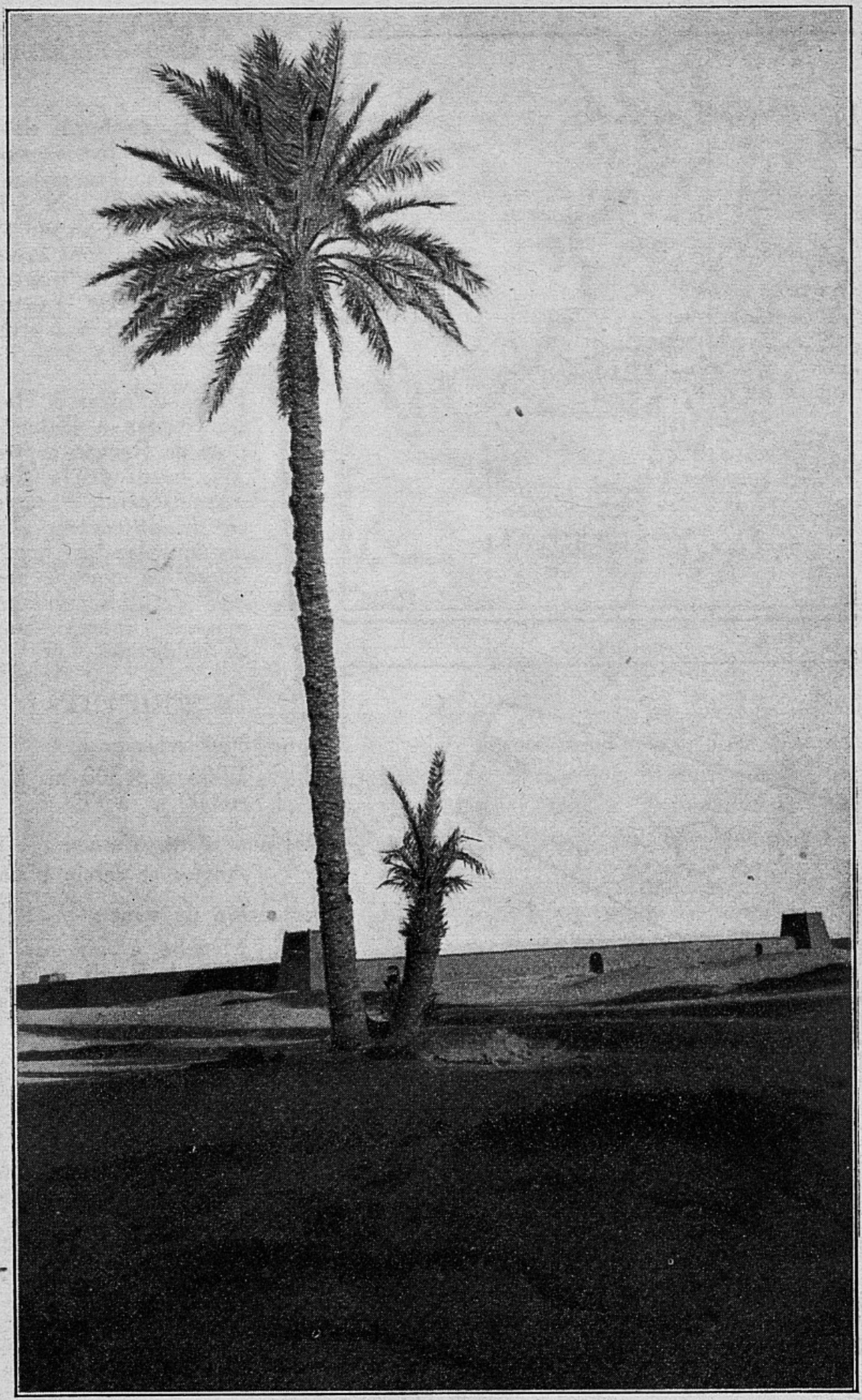
à l'W., à 30 m., bordj de la Compagnie Générale Transsaharienne avec pylône de T.S.F. de 20 m. de hauteur.

Installations : Néant.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Néant.



Cliché SHELL

ADRAR. — Le poste militaire

De REGGAN à BIDON-5

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Cet itinéraire était, il y a plusieurs années, jalonné par quelques bidons d'essence dont l'emplacement connu, permettait de se situer immédiatement. A l'heure actuelle ce jalonnement a été complété par de nombreux cylindres d'essence de 50 l. vides et la piste peut se suivre sans difficulté.		Cet itinéraire est entièrement balisé pour l'aviation (balises en tôle peintes en blanc, espacées d'environ 10 Kms.). Il est recommandé de suivre de très près ce balisage, étant donné que la piste automobile est souvent peu visible.
Les premiers kilomètres de cette piste sont mauvais (sol dit « terre pourrie »), puis le terrain s'améliore, mais malgré tout, la piste est assez sablonneuse jusqu'au Km....		Au départ de Reggan, la piste actuelle se déroule nettement vers le S. (l'ancienne piste s'infléchissait à son début, vers l'E.).
	80	La piste devient difficilement visible.
La piste est ensuite meilleure jusqu'à l'embranchement (peu visible maintenant) de l'ancienne piste d'Ouallen.	120	L'embranchement de l'ancienne piste d'Ouallen, à l'E., est assez visible par temps clair.
La piste est bonne jusqu'à l'embranchement de la nouvelle piste d'Ouallen.	250	Embranchement, bien marqué, de la nouvelle piste d'Ouallen.
La piste, qui se poursuit sur un reg absolument plat, est maintenant très roulante, et le sera jusqu'à l'Erg Hofer, groupe de dunes à gauche et à droite de la piste, et dont la traversée est très sablonneuse par endroits (fech-fech).		La piste se poursuit ensuite sur un terrain de reg désertique, absolument plat et sans aucune végétation.
	460	On aperçoit de très loin les dunes de l'Erg Hofer dont la teinte claire tranche sur le sol.
Dès la sortie de l'Erg Hofer, la piste s'améliore et après avoir laissé, à gauche, l'embranchement de l'ancienne piste de Reggan à Bidon 5, redevient très bonne quelques kilomètres avant d'arriver à BIDON 5.		On laisse à l'E., peu avant d'arriver à Bidon 5, l'embranchement de l'ancienne piste de Reggan à Bidon 5.
	510	La balise N° 50 se trouve située à BIDON 5 même.

UTILISEZ LES CARTES POSTALES DE REMARQUES QUI SONT A LA FIN DE CE GUIDE : MERCI D'AVANCE

SHELL

BIDON-5

(Territoire d'Aïn-Sefra)

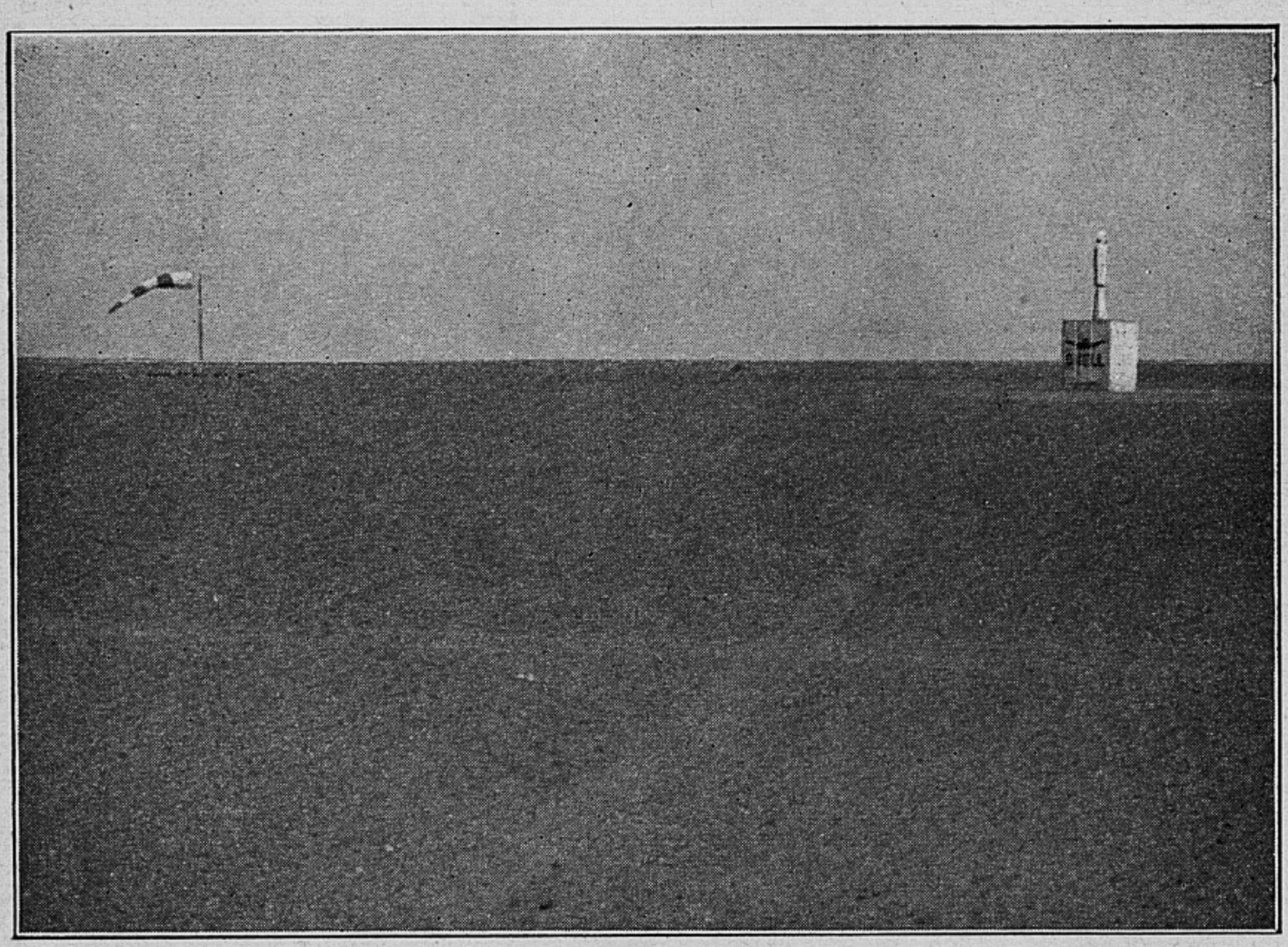
Ce centre est habité seulement d'octobre à mai, par un gardien indigène qui gère les installations de la Compagnie Générale Transsaharienne et de la Société Anonyme Française des Pétroles Shell.

SHELL :

COMPAGNIE GENERALE TRANSSAHARIENNE, représentant.
— Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.

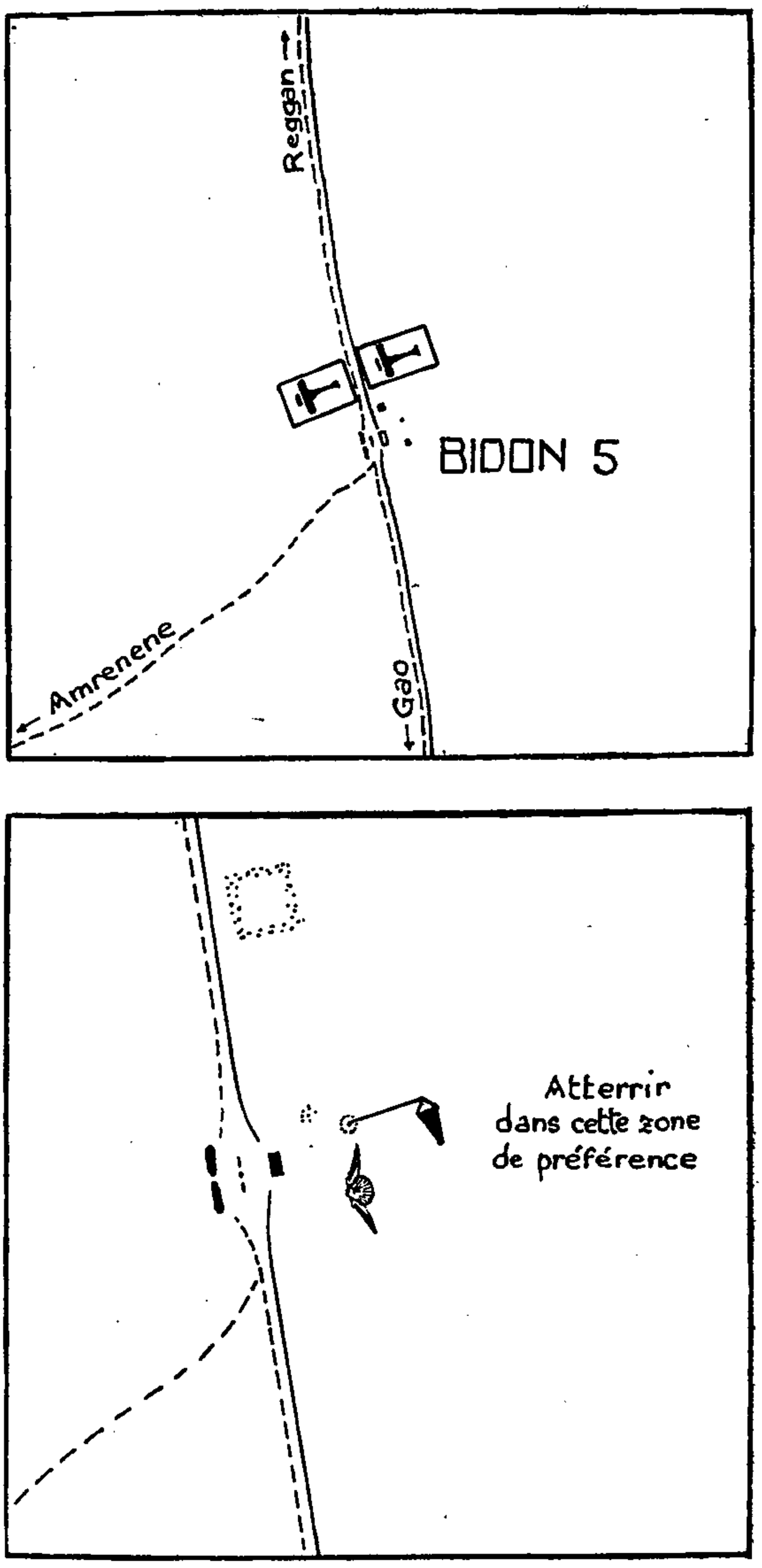
Camping :

Cars-couchettes de la Compagnie Générale Transsaharienne. Pas de vivres. Très peu d'eau ; celle-ci ne peut être cédée qu'en cas de besoin extrême et à condition qu'elle ne doive pas, ensuite, faire défaut au gardien.



Cliché SHELL

Le Relais « avion » de Bidon-5



TERRAIN DE SECOURS

Position :

Deux terrains de 1.000 m. sur 1.000 m. sont marqués à 600 m. N. de Bidon 5, en bordure E. et W. de la piste, mais il est préférable d'atterrir dans la zone située à 200 m. E. de la balise d'aviation. (On peut du reste atterrir facilement tout autour de Bidon 5, mais de préférence à 200 m. de la piste, de façon à éviter des amas d'emballages vides).

Repères :

Balise d'aviation en bordure E. de la piste et carrosseries de voitures peintes en blanc en bordure W. ; pompes à essence; piste de Reggan à Bidon 5 et de Bidon 5 à Gao ; embranchement à l'W. (très visible) de la piste d'Amrenène venant aboutir à Bidon 5.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

Voir ci-dessus paragraphe « Position ».

Marques d'atterrissage :

Voir ci-dessus paragraphe « Position ».

Indication de vent :

Manche à air à 200 m. E. de la balise d'aviation.

Nature du sol :

Reg ferme.

Obstacles :

Néant.

SHELL :

Essence : distributeur spécial à 200 m. E. de la balise.
Huiles : stock d'huiles AeroShell à 200 m. E. de la balise.

Météo : Néant.

BIDON-5

Bidon-5...

Vous savez que la « Ville Libre » de Bidon-5 a pour drapeau une manche à air, que ses larges boulevards sont ceux de l'Infini, que sa Rue principale longe une balise d'aviation, que sa Place du Silence est ornée d'une pompe à essence pour les automobilistes, que ses grands hôtels d'aujourd'hui — gîtes d'étape si confortables — s'appelèrent autrefois « carrosseries de voitures » et que son plus beau monument est une pompe à essence pour les aviateurs...

Vous savez aussi que Bidon-5 est perdu au milieu du Tanezrouft, cet effroyable désert de la soif, à plus de 500 kms. de toute vie humaine, animale ou végétale. Mais, savez-vous pourquoi il fut créé et pourquoi l'on a donné un tel nom à cette base de ravitaillement unique au monde ?

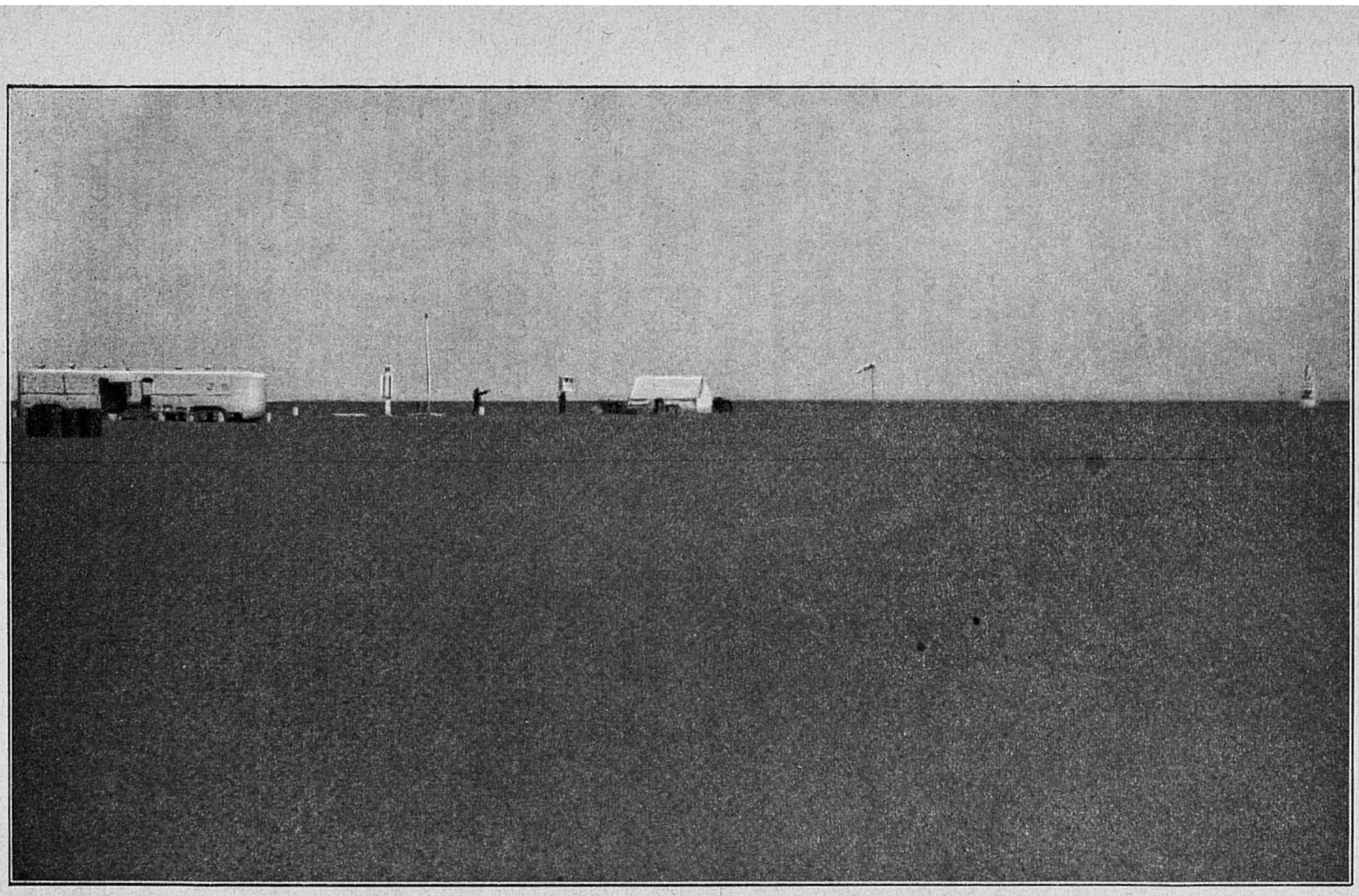
En 1923, une expédition organisée par la Cie Générale Transsaharienne pour reconnaître l'itinéraire le plus direct entre l'Algérie et le Soudan, décidait, au départ de Reggan, dernier point habité du désert, de placer tous les 100 kms., à titre de premier balisage, des bidons vides : ainsi furent créés Bidon-1, Bidon-2, Bidon-3, etc... La traversée du Sahara s'annonçant possible par la voie du Tanezrouft, la Cie Générale Transsaharienne envisagea, quelques années plus tard, afin de simplifier plus encore cette traversée, de créer un point de ravitaillement coupant la région désertique entre Reggan et le premier poste du Soudan, et c'est ainsi qu'un dépôt d'essence et d'eau fut déposé un jour au « Bidon-5 ». Au moment du Rallye Saharien Méditerranée-Niger de 1930, la traversée du Tanezrouft ne pouvant être faite en une seule étape, le Gouvernement Général de l'Algérie décidait de créer un campement provisoire muni de la T.S.F. et c'est encore « Bidon-5 » qui fut choisi.

Bidon-5 devint alors célèbre...

Et depuis 1930, Bidon-5 prit chaque année de l'importance : en Novembre 1930, un distributeur d'essence Shell pour auto y fut placé par la Cie Générale Transsaharienne, ainsi que deux carrosseries de voitures couchettes devant servir d'abri et que le voyageur est heureux de trouver pour se reposer de ses fatigues. En Janvier 1934, un distributeur Shell pour avion fut installé à Bidon-5, sur le terrain d'aviation... de dimension illimitée qui servit à la croisière aérienne du Général Vuillemin.

Bidon-5 est la base indispensable qui permet aux automobilistes et aux aviateurs la traversée du désert entre l'Algérie et le Soudan, et la Cie Générale Transsaharienne peut être fière de son œuvre, surtout si l'on songe aux difficultés considérables de ravitaillement et de gérance que présente Bidon-5.

Sur la vue d'ensemble de Bidon-5, ci-contre, vous voyez, de gauche à droite, les carrosseries installées par la Cie Générale Transsaharienne, puis le distributeur d'essence auto, un panneau de signalisation placé par la Shell, la balise d'aviation servant de demeure au gardien, la manche à air et le « relais » avion.



Cliché SHELL

BIDON-5...

De BIDON-5 en AFRIQUE OCCIDENTALE

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste se poursuit sur un terrain de reg excellent et est très roulante.		L'itinéraire de Bidon-5 à Gao est entièrement balisé pour l'aviation (balises en tôle peintes en blanc, espacées d'environ 10 kilomètres). La piste se déroule, assez bien marquée, sur un reg plat, sans végétation.
L'on arrive à la frontière du Soudan, que rien n'indique.	112	L'on arrive à la frontière du Soudan, que rien n'indique, si ce n'est la forme des balises d'aviation, légèrement différentes ; ces balises sont du reste, moins visibles, et placées souvent en dehors de la piste elles sont parfois assez difficiles à découvrir. Une rare végétation apparaît sur le sol, puis devient de plus en plus fournie.
A main gauche, embranchement peu visible de la piste conduisant au poste désaffecté de TESSALIT. La piste devient légèrement accidentée, mais est assez bonne. On passe à EL-OUIG (puits) et on retrouve, à main gauche, la piste conduisant au puits d'IN-EMZEL et à l'ancien poste de TESSALIT et qui desservira le nouveau poste militaire que l'on projette d'installer à AGUELOK. Peu après, embranchement, à droite, de la piste menant au petit poste d'ASSELAR; la piste emprunte la vallée du Tilemsi. Le sol, parsemé de touffes d'herbes dans lesquelles le sable s'est amalgamé, est franchement mauvais : c'est la région dite des « mercouba ». La piste, après avoir rencontré, à gauche, la piste de Kidal, devient meilleure, et arrive au poste militaire de TABANKORT (T.S.F.), où la Compagnie Générale Transsaharienne a aménagé un camping (dépôt d'essence et d'huiles Shell).	180 390 555 580	A l'E., piste conduisant à l'ancien poste de TESSALIT. La piste devient légèrement accidentée en arrivant à IN-ABSER. **Terrain de secours, marqué** A EL-OUIG, **terrain de secours marqué ;** embranchement à l'E. de la piste conduisant au puits d'IN-EMZEL et au poste désaffecté de TESSALIT, puis embranchement à l'W. de la piste d'ASSELAR (petit poste militaire). Le sol est couvert de végétation et surtout de touffes d'herbes dans lesquelles le sable s'amalgame : c'est la région dite des « mercouba » impropre à tout atterrissage. La piste, qui depuis El-Ouig, suit la vallée du Tilemsi, laisse à l'E., la piste de Kidal et arrive à TABANKORT. **Terrain de secours, marqué**

De Bidon-5 en Afrique Occidentale (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est ensuite assez bonne; elle passe au puits de TABRICHAT, d'où se dirige, à droite, une piste assez mauvaise vers BOUREM, puis après avoir laissé, à droite, une seconde et bonne piste vers BOUREM, la piste devient très bonne jusqu'à GAO.	797	La piste se déroule ensuite très bien marquée sur le sol couvert d'une végétation par endroits très fournie, passe au puits de TABRICHAT (où des troupeaux s'abreuvent presque toujours), laisse à l'W. une première piste vers BOUREM (peu visible), puis quelques kilomètres plus loin, laisse encore à l'W. une seconde piste vers BOUREM (très visible) ; la piste, après avoir traversé une région légèrement accidentée, arrive à GAO, que l'on aperçoit de très loin en bordure du Niger.
De Gao, l'on peut se rendre, par de très bonnes pistes sur Niamey, et de là, se diriger soit sur la Côte d'Ivoire et le Dahomey, soit sur Zinder et traverser la Nigeria Anglaise pour atteindre le Tchad, région de grandes chasses.		De Gao vers le Tchad par Niamey, Zinder et la Nigéria Anglaise ou vers le Dahomey et la Côte d'Ivoire, les pistes sont très visibles et la presque totalité des centres de ces itinéraires sont dotés de nombreux terrains d'atterrissage, en général petits pour les terrains secondaires, mais bien aménagés.
De Gao, l'on peut également remonter sur Bourem et se diriger vers Tombouctou et Bamako, par des pistes en général assez bonnes.		De Gao vers Tombouctou et Bamako, la piste et le Niger qui sert de point de repère remarquable, sauf en période de crues, sont jalonnés de très nombreux terrains de secours, également assez petits pour les centres peu importants, mais bien aménagés.

EN CAS DE VENT DE SABLE VIOLENT ATTERRISSEZ AVANT QUE LE SOL DEVIENNE INVISIBLE, AMARREZ SOLIDEMENT VOTRE AVION, PLACEZ LES HOUSSES, BOUCHEZ TOUTES LES OUVERTURES DU MOTEUR, ET ATTENDEZ DANS L'APPAREIL QUE LE VENT SE CALME

SHELL

LA LIGNE DU HOGGAR

La ligne du Hoggar relie l'Algérie (Sud Algérois) à l'Afrique Occidentale (Niger Français). Partant de Laghouat, la ligne du Hoggar passe par Ghardaïa, El-Goléa, In-Salah, Arak, Tamanrasset, In-Guezzam, et atteint les premiers centres importants du Niger à Agadès et Zinder.

A Laghouat, tête de ligne de cet itinéraire, les Entreprises de Transports Delaunay et Boukamel, fort bien organisées, ont été les premières à réaliser des liaisons automobiles régulières avec le Sud, et leurs services sillonnent continuellement les routes ou pistes de Laghouat à Ghardaïa, Touggourt, Ouargla et El-Goléa.

Jusqu'à la fin de l'année 1933, les Sociétés ayant exploité le service subventionné sur la ligne du Hoggar, de Ghardaïa à Tamanrasset, avaient comme point terminus ce dernier centre. La Société Algérienne des Transports Tropicaux qui, depuis Octobre 1933, est chargée d'assurer le service automobile régulier sur cette ligne, comprit l'intérêt qu'il y aurait à prolonger son service sur l'Afrique Occidentale. Cette Société mit immédiatement ses projets à exécution et, malgré la difficulté des pistes de cet itinéraire, ce nouveau service transsaharien fonctionna très régulièrement durant la saison 1933-1934 et permit de relier rapidement l'Algérie au Niger Français et à la Nigéria Anglaise.

La Société Algérienne des Transports Tropicaux exploite, sur cette ligne, les services réguliers suivants :

— toute l'année, service automobile hebdomadaire de Ghardaïa à In-Salah ;

— d'Octobre à Mai, service automobile hebdomadaire de Ghardaïa à Tamanrasset ;

— d'Octobre à Mai, service automobile bi-mensuel de Tamanrasset à Zinder et Kano.

La Compagnie Transafricaine d'Aviation exploite depuis le mois d'Août 1934 le service aérien entre l'Algérie et le Congo, dont la création a été décidée définitivement au milieu de l'année 1934 par le Gouvernement français. Cette ligne aérienne, qui est appelée à prendre une importance considérable, est dirigée par le Commandant Dagnaux, pionnier de l'aviation africaine, qui s'est attaché comme collaborateur l'aviateur Poulin, l'un des spécialistes les plus avertis de l'aviation saharienne.

L'itinéraire de la Compagnie Transafricaine d'Aviation emprunte, au début la ligne du Hoggar, puis à El-Goléa se dirige sur Aoulef et rejoint la ligne du Tanezrouft au sud de Reggan.

A titre d'essai, un service par mois est prévu jusqu'au 31 Décembre 1934 ; à partir de l'année 1935, la fréquence des voyages sera certainement plus importante.

La Société Algérienne des Transports Tropicaux a organisé sur la ligne du Hoggar un service de dépannage pour les automobiles et les avions (renseignements et conditions à la Société Algérienne des Transports Tropicaux, 20, rue Sadi-Carnot à Alger, et à la Société Anonyme Française des Pétroles Shell, Service « Sahara », 46 Bd. Camille Saint-Saëns à Alger).

Les conditions appliquées dans les différents hôtels et campings de cette ligne sont les suivantes :

LAGHOUAT :

Plusieurs hôtels de différentes catégories (prix selon catégorie).

GHARDAIA :

Plusieurs hôtels de différentes catégories (prix selon catégorie).

EL-GOLEA :

Hôtel de la S.A.T.T. (ancien hôtel Transatlantique)
(prix : ch. 25 ; pet. déj. 5 ; déj. 25 ; dîn. 25).

FORT-MIRIBEL :

Bordj-Hôtel de la S.A.T.T.
(prix : ch. 25 ; pet. déj. 5 ; déj. 25 ; dîn. 25).

IN-SALAH :

Hôtel de la S.A.T.T.
(prix : ch. 25 ; pet. déj. 5 ; déj. 25 ; dîn. 25).

ARAK :

Bordj-Hôtel de la S.A.T.T.
(prix : ch. 25 ; pet. déj. 5 ; déj. 25 ; dîn. 25).

INIKER :

Camping de la S.A.T.T. (ancien bordj-hôtel ; prix : ch. 25 ; le gardien indigène peut fournir quelques légumes et du pain indigène).

TAMANRASSET :

Hôtel de la S.A.T.T.
(prix : ch. 25 ; pet. déj. 5 ; déj. 25 ; dîn. 25).

IN-GUEZZAM :

Bordj-Hôtel de la S.A.T.T.
(prix : ch. 25 ; pet. déj. 5 ; déj. 25 ; dîn. 25).

Ces conditions, étant susceptibles de variation, sont indiquées sous toutes réserves.

LES VARIATIONS DE TEMPERATURE SONT TRES GRANDES AU SAHARA : DE 30° A 40° LE JOUR ET DE — 5° A 5° LA NUIT. IL EST DONC INDISPENSABLE QUE VOUS AYEZ DES VETEMENTS LEGERS POUR LE JOUR ET DES VETEMENTS DE LAINE POUR LA NUIT

SHELL

LAGHOUAT

(Chef-Lieu du Territoire de Ghardaïa) - Alt. 751 mètres

Autorités :

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

Médecins :

Civils et militaires.
Hôpital militaire.

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

Syndicat d'Initiative : Place des Oliviers.

SHELL :

Service-Station, Avenue Cassaigne. — M. LAGOUN, *représentant.*

Hôtels :

Ancien Hôtel Transatlantique.
Saharien, avenue Cassaigne.
du Square.

Garage :

Lagoun.

Atelier de réparations :

P. Guego, mécanicien-électricien.

Site :

Laghouat est bâtie sur deux mamelons et est entourée de collines ; grande palmeraie et nombreux jardins ; garnison militaire importante.

Coutumes locales :

Danses des Ouled-Naïl, danses soudanaises.

Objets locaux :

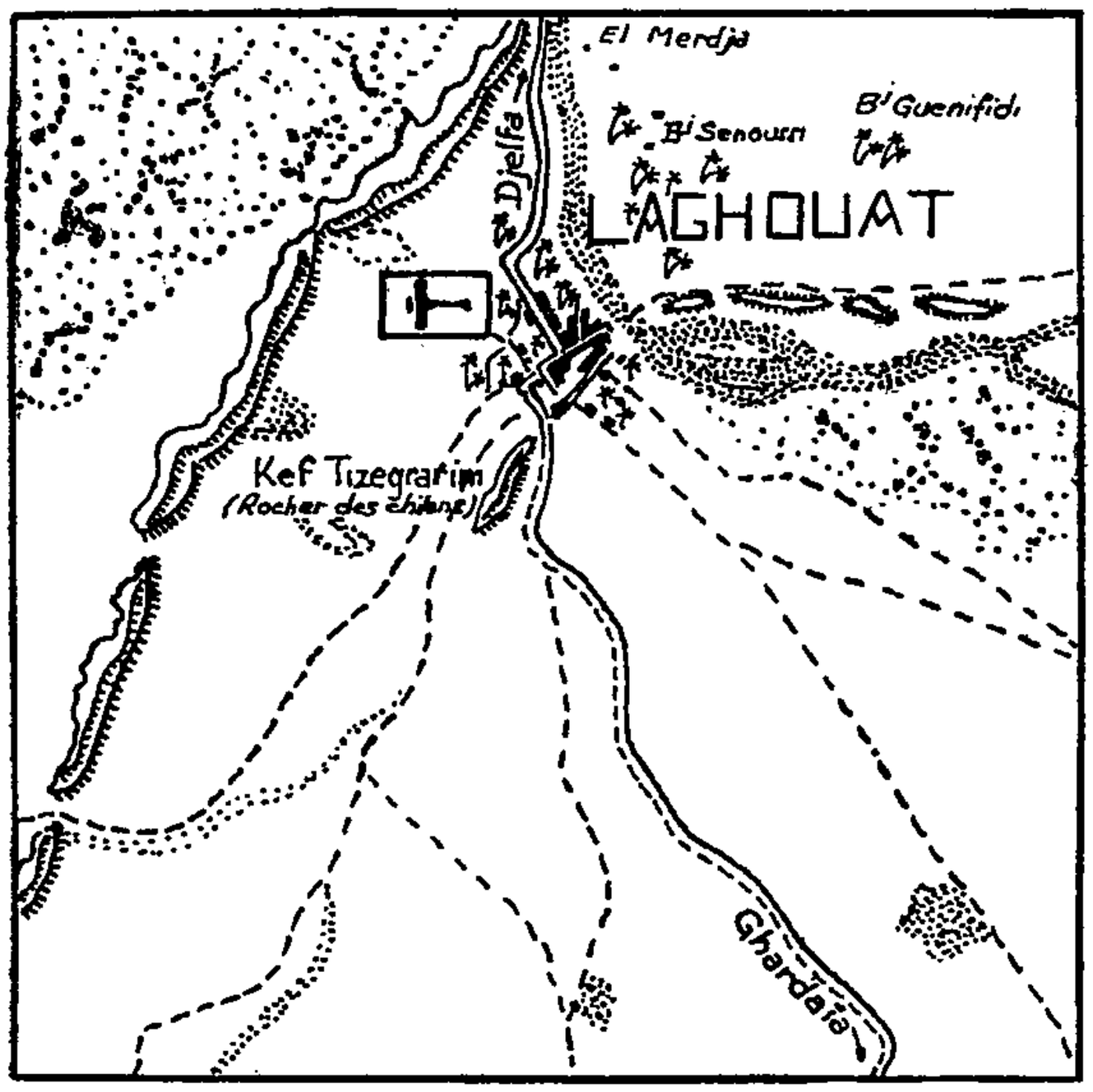
Bijoux indigènes ; tapis du Djebel Amour ; à l'ouvroir indigène, curieux cuirs et tissus ornés.

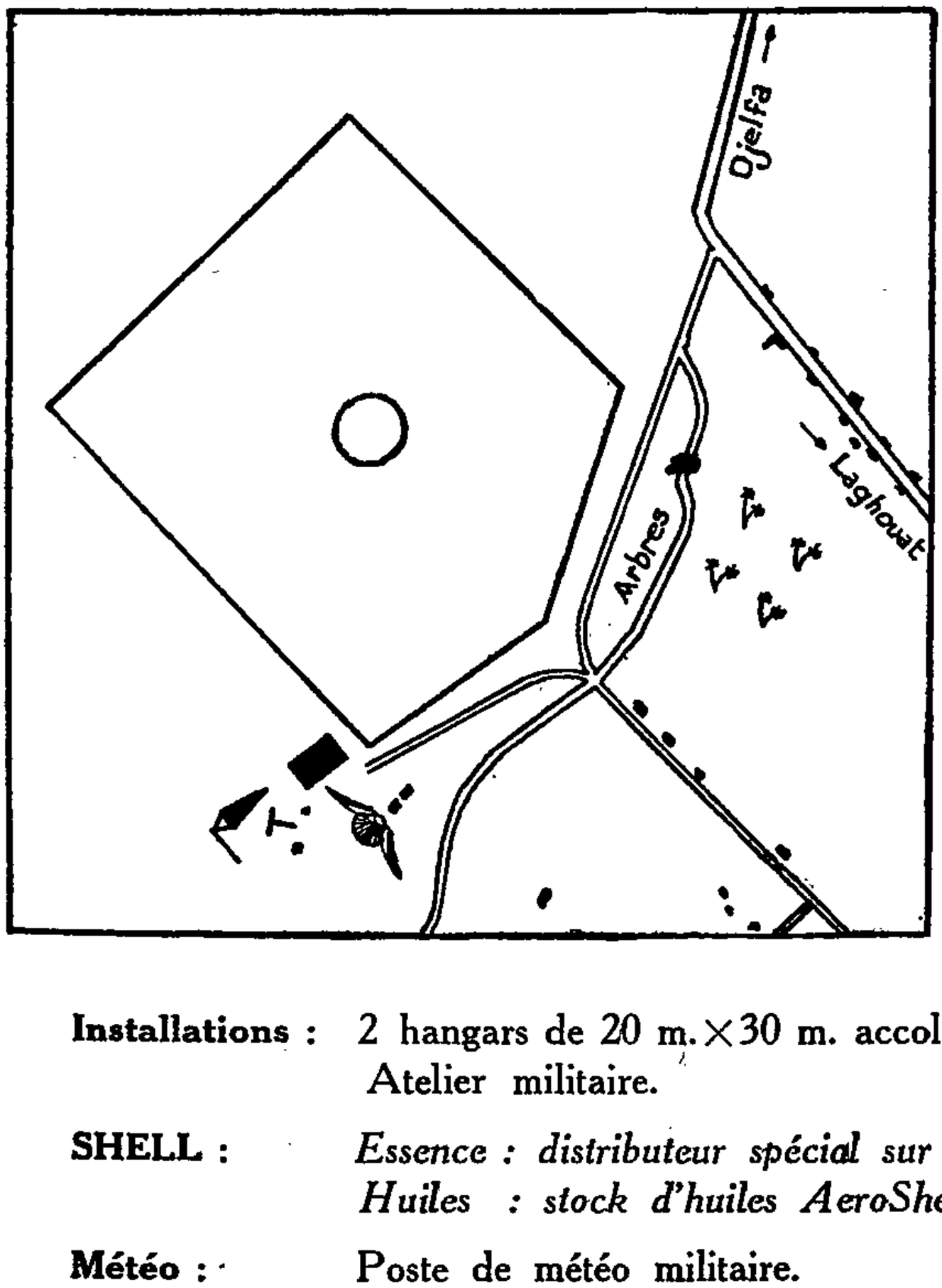
Excursions :

a) promenades dans l'oasis (grande et petite séguias, Chtett, quartier des artisans).
b) Faire l'ascension du fort Morand (recommandé), de l'hôpital militaire, de la mosquée, du Rocher des Chiens, d'où l'on découvre de très beaux panoramas.
c) à cheval ou en automobile, aux curieux ksour d'El-Assafia et d'El-Hirane; cuvette du Djebel Milok (étrange dépression elliptique).
d) circuit touristique de Tadjmout, Aïn-Madhi (pittoresque enceinte fortifiée, siège de la Zaouïa des Tidjania), El-Haouita (103 Kms.)

Chasse :

A la gazelle, vers Tilrempt.





TERRAIN DE SECOURS

Position :

1 Km. 200 W. de Laghouat. Lat. 33°48' N. - Long. 2°51' E.

Repères :

Route d'Alger à Laghouat et piste de Laghouat à Ghardaïa ; palmeraie et jardins à l'E. du terrain ; forme caractéristique des collines orientées sens général E.-W.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

700 m.×700 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle marqués en blanc.

Indication de vent :

T. orientable et manche à air sur mât à l'W. des hangars.

Nature du sol :

Sablonneux ; après vent de sable, formation de très légères dunes dans la partie N. du terrain.

Obstacles :

S.-E., bordures des jardins constituées par des palmiers de 20 m. de haut environ

Installations : 2 hangars de 20 m.×30 m. accolés.
Atelier militaire.

SHELL : *Essence : distributeur spécial sur le terrain.*
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Poste de météo militaire.

De LAGHOUAT à EL-GOLÉA

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est, sur presque tout son parcours, légèrement ondulée (phénomène dit de la « planche à laver »), jusqu'à TILREMPT (téléphone) où se trouvent un caravansérail et un restaurant (prévenir autant que possible par téléphone pour qu'il puisse être préparé le nombre de repas indiqué).		Collines durant 1 kilomètre.
		La piste, qui suit la ligne téléphonique, coupe ensuite une vaste plaine couverte de végétation.
	94	Bouquets d'arbres dans une dépression (généralement inondée l'hiver), entourant le bordj de TILREMPT, vaste bâtiment isolé, de couleur blanche (W. de la piste).
		Terrain de secours de Tilrempt, marqué.
		La piste devient ensuite accidentée et traverse de nombreux oueds (souvent inondés l'hiver), parsemés de végétations.
La piste, quoique se déroulant maintenant dans un terrain accidenté, est meilleure jusqu'à BERIANE, l'une des 7 villes du Mzab, d'architecture pittoresque (P.T.T. ; ni hôtel ni restaurant).	157	Palmeraie importante autour de BERIANE, ville aux maisons blanches, jaunes, bleues, roses (E. de la piste).
		La piste se poursuit sur un terrain très accidenté.
La piste est désormais sinueuse et moins bonne ; rampes assez fortes.		
A gauche, embranchement de la piste de Touggourt et d'Ouargla.	194	Embranchement, à l'E., de la piste de Touggourt et d'Ouargla.
On atteint GHARDAIA par une piste en lacet, descendant fortement, dite « de l'escargot ».	205	Par une descente en lacet, la piste atteint GHARDAIA (alt. 510 m.), palmeraie importante, agglomération de 4 villages bâtis sur des collines, aux maisons blanches, jaunes, bleues, roses (E. et W. de la piste).
Pompes SHELL sur la grand' place : M. Mouchi El-Baz, représentant.		**Terrain d'atterrissage de Ghardaïa - Touzzouz, marqué,** (petit, dangereux ; atterrir de préférence au terrain de Ghardaïa-Noumerate, au Km. 227).
Poste, télégraphe et téléphone.		
Ancien Hôtel Transatlantique ; du Mzab ; de l'Oasis.		
Garage et atelier de réparations : S.T.A.		
Médecin militaire ; infirmerie.		

De Laghouat à El-Goléa (suite)

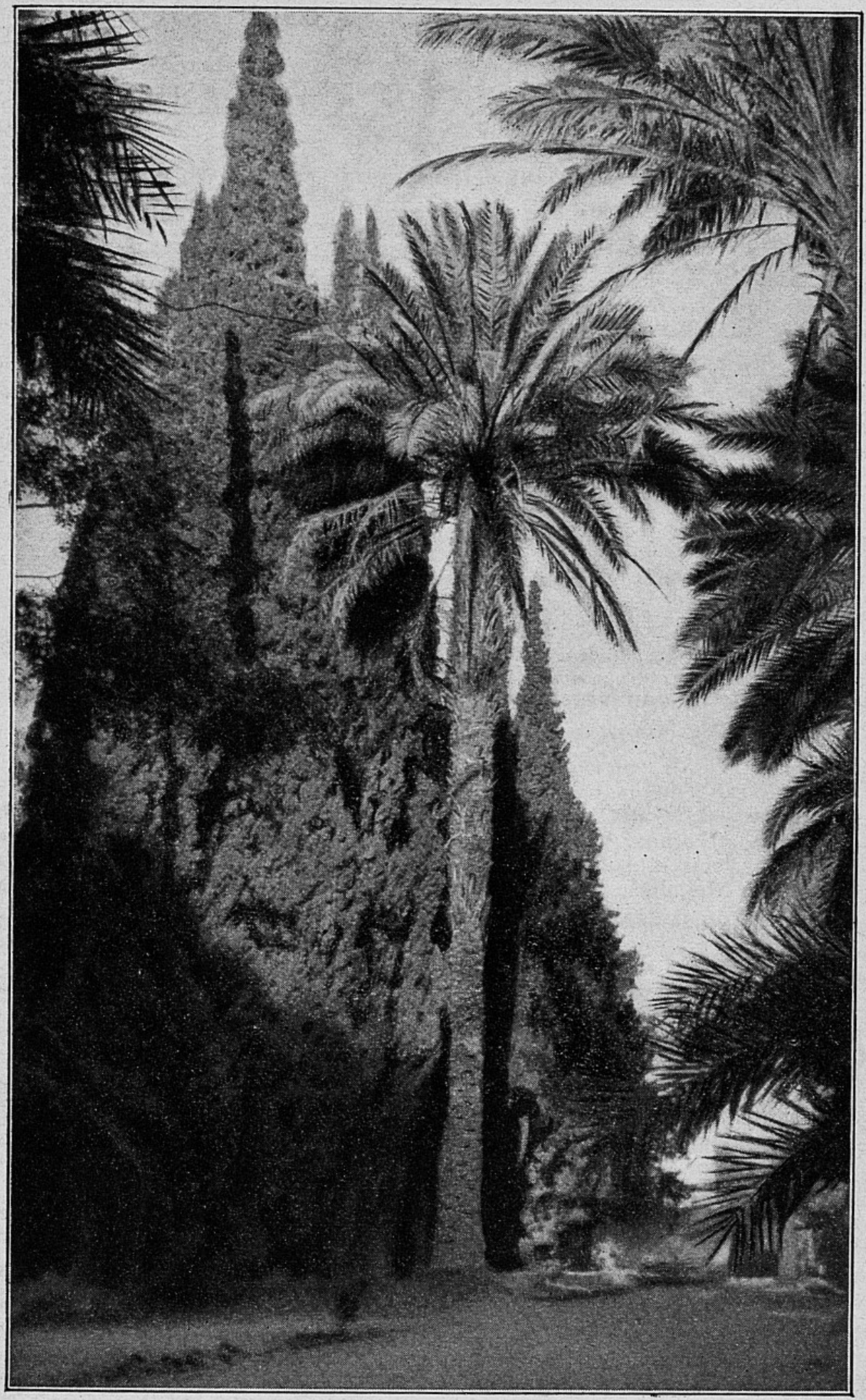
Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La visite des villages composant l'agglomération de Ghardaïa est recommandée (Béni-Isguen, notamment).		La piste remonte, par un raidillon, sur le plateau (reg parsemé de gros cailloux de couleur foncée) ; suivre la piste de gauche (celle de droite menant à Metlili).
Montée brusque en lacet dite « Escargot de Béni-Isguen » ; sur le plateau, à droite, piste menant à Metlili.		**Terrain d'atterrissage de Ghardaïa-Noumerate, marqué.**
Le bordj de NOUMERATE est laissé à main gauche.	227	Au bordj de NOUMERATE (E. de la piste) construction en pierres grises, suivre la piste de droite.
La piste est ensuite assez roulante ; les passages d'oueds sont bien aménagés ; elle devient un peu moins bonne, près de l'embranchement (à main droite), conduisant au bordj désaffecté d'HASSI-EL-ABIOD ; continuer tout droit.		La piste est ensuite très peu accidentée ; le sol est parsemé de larges plaques de végétation.
	302	Embranchement menant au bordj d'HASSI - EL - ABIOD (suivre la piste principale).
La piste devient sablonneuse au passage de quelques oueds ; trois cassis dangereux.		**Terrain de secours d'Hassi-el-Abiod.**
	376	Le sol devient sablonneux.
La piste est légèrement accidentée ; l'on arrive au puits de DJAFOU.	420	L'on arrive à DJAFOU (puits)
		Terrain de secours, marqué, à l'E. de la piste
La piste laisse, à gauche, l'embranchement de la piste d'Ouargla, et devient meilleure, puis très bonne quoique légèrement accidentée.	423	Embranchement de la piste d'Ouargla à l'E.
Les trente derniers kilomètres sont excellents.		La piste est coupée de dépressions sablonneuses ; l'on aperçoit, à gauche et à droite de la piste, les premiers contreforts du Grand Erg.
Grande descente dite « du baten d'El-Goléa ».	519	La piste descend dans la dépression d'EL-GOLEA, ville blanche entourée d'une palmeraie
La piste pénètre dans l'agglomération d'EL-GOLEA, et arrive sur une grand'place, devant le poste militaire.	525	très importante ; ksar de couleur brune en bordure E. de la palmeraie, petit lac en bordure W. ; chaînes de dunes du Grand Erg à l'extrême W.
Tourner à droite (*pompe SHELL sur la rue, à main gauche,* 100 m. *plus loin*) et suivre la rue ; l'on arrive, après avoir traversé une place, sur une grande esplanade occupée d'un côté par l'ancien bordj militaire où l'on peut pénétrer en auto, et à l'intérieur duquel se trouve le bureau de poste et l'ancien hôtel Transatlantique.		

De LAGHOUAT à OUARGLA

Parcours terrestre	Kms.	Parcours aérien
La piste est la même que celle de Laghouat à El-Goléa jusqu'au Km.	194	
La piste est assez bonne jusqu'à l'embranchement, à gauche de la piste de Guerrara et Touggourt.	220	La piste est bien marquée jusqu'à l'embranchement, au N., de la piste de Guerrara et Touggourt. La piste, qui se poursuit sur un terrain peu accidenté, se détache très nettement sur le sol rocailleux qu'elle parcourt.
Le sol est assez rocailleux et la piste devient moins bonne, puis mauvaise. Peu après le passage de l'oued M'Zab, la piste atteint le bordj de ZELFANA.	268	Le bordj de ZELFANA, au S. de la piste s'aperçoit distinctement.
La piste est toujours médiocre jusqu'au bordj d'EL HOUBRATE (puits).	328	La piste devient moins visible et même, par instants, très peu visible en arrivant au bordj d'EL HOUBRATE.
Bordj d'HASSI MELLALA (eau mauvaise).	373	Elle se distingue ensuite assez bien jusqu'au bordj d'HASSI MELLALA, puis très bien jusqu'à Ba Mendil.
Après s'être légèrement améliorée, la piste qui se poursuit sur un terrain très ondulé, est à nouveau mauvaise jusqu'à Ba Mendil.	401	
La descente du plateau est cependant bien aménagée, et la piste est ensuite bonne jusqu'à OUARGLA.	404	Depuis longtemps déjà l'on aperçoit les très importantes palmeraies et les villes européenne et indigène d'OUARGLA. Le terrain d'atterrissage d'Ouargla est situé en bordure N. de la piste, 500 m. environ avant les premières palmeraies.

NE FUMEZ PAS AUPRES DES AVIONS EN COURS DE RAVITAILLEMENT

SHELL



Cliché SHELL

EL-GOLEA. — De merveilleux jardins...

EL-GOLÉA

(Territoire de Ghardaïa)
Alt. 391 m.

Autorités : M. le Capitaine, chef de poste.
Médecin militaire et Infirmerie indigène.
Bureau de Poste - T.S.F.
Eglise.

SHELL :

M. DE NOYERS, *représentant. — Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.*

Hôtels :

de la S.A.T.T. (ancien hôtel Transatlantique).
de la Rose de Saâron.

Piscine :

petite mais très ombragée, dans le jardin du poste militaire.

Café :

des Casuarinas, allée Flatters.

Garage et Atelier de réparations :

S.A.T.T.

Site :

L'oasis et le ksar d'El-Goléa sont parmi les plus renommés du Sahara ; l'eau artésienne, très abondante, a permis la culture de magnifiques jardins (fleurs et fruits) intéressants à visiter : Parc Communal (jardins du Poste Militaire), jardins d'Abaza, propriétés des Pères Blancs, notamment.

Objets locaux :

Des « roses des sables », phénomène minéral ayant la forme de roses.
L'Ouvroir des Sœurs Blanches fabrique des tentures, coussins, chemins de table, et napperons, très appréciés.

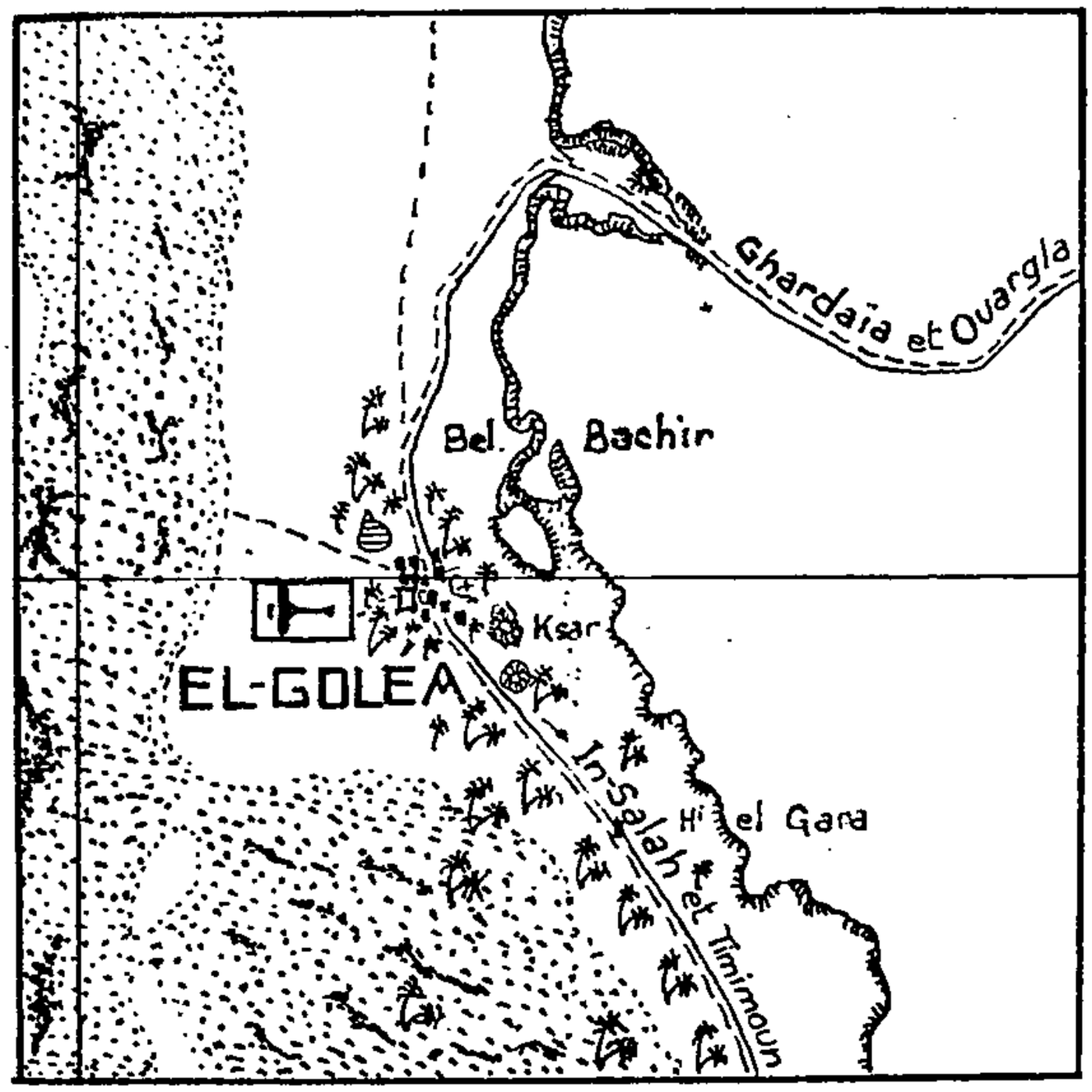
Musée :

M. le Commandant Augiéras a organisé dans sa propriété un très intéressant musée (visite libre) comprenant, en particulier, de fort belles collections de trophées de chasse et d'armes.

Excursions :

a) un circuit touristique automobile (11 kms)) a été aménagé autour de l'oasis (l'effectuer de préférence à la fin de la journée).
b) Ascension du vieux ksar (3 kms) d'où l'on découvre un très beau panorama.
c) De nombreuses et intéressantes excursions à méhari peuvent être faites dans le Grand Erg.
d) Les amateurs d'objets préhistoriques peuvent se rendre, avec un guide, sur les plateaux qui dominent El-Goléa au Nord (12 kms aller et retour) ; dans de nombreux endroits l'on trouve encore des fléchettes, haches et polissoirs.

Chasse : Canards, au lac.



TERRAIN DE SECOURS

Position :

1 Km. W. El-Goléa. Lat. 30°35' N. Long. 2°52' E.

Repères :

Village (maisons blanches) au milieu de la palmeraie à l'E. du terrain. Chaîne de dunes à l'W. du terrain.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

700 m.×500 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle marqués à la chaux.

Indication de vent :

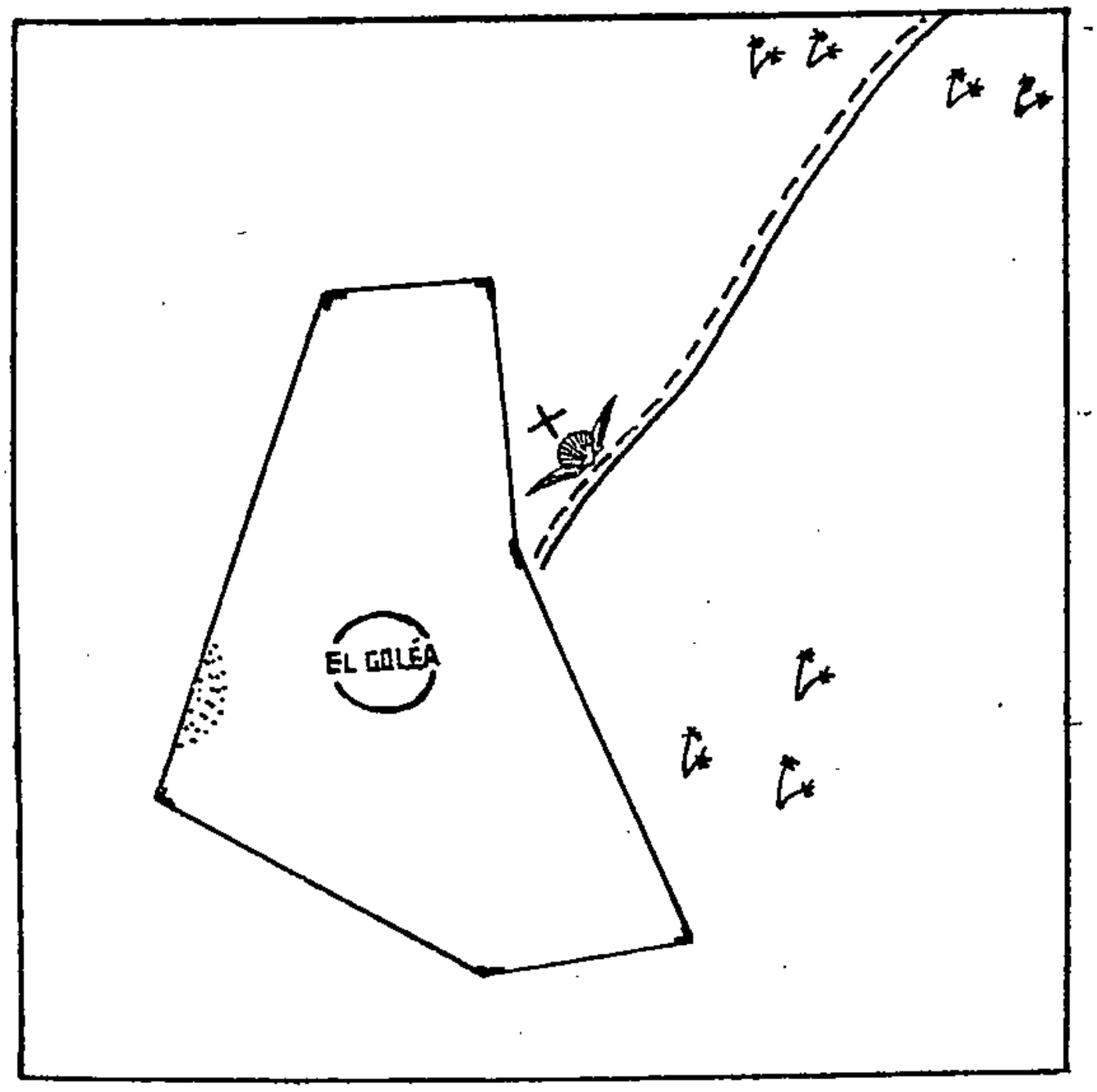
Manche à air sur l'alvéole.

Nature du sol :

Sablonneux, un peu mou dans la partie N.-W. du terrain.

Obstacles :

Palmiers isolés (haut. 20 mètres) au S.-E. du terrain ; autres côtés dégagés.



Installations :

Alvéole comprenant un petit hangar pour avion à ailes repliables.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo :

Poste de météo militaire à El-Goléa.

D'EL-GOLÉA à IN-SALAH

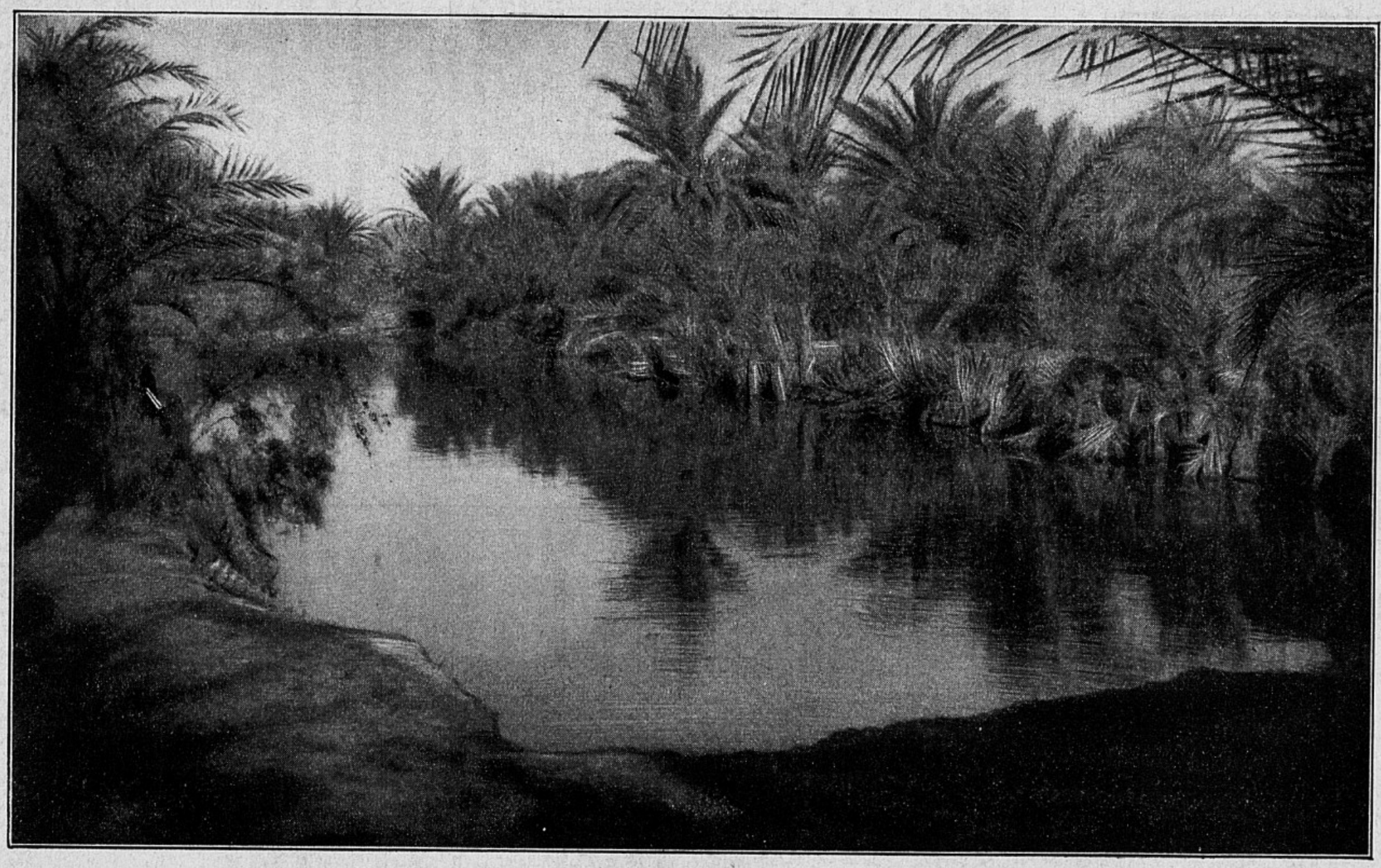
Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est très bonne durant les cinq premiers kilomètres (traversée de la palmeraie), puis longe une sebkra dont le sol, surtout par temps de pluie, est dangereux (ne pas s'écarter de la piste).		La piste traverse durant 5 kilomètres la palmeraie d'El-Goléa, puis une vaste sebkra.
La piste devient ensuite un peu moins bonne ; de nombreuses petites dunes la forcent à différents détours ; la piste est caillouteuse par places.		Elle devient ensuite légèrement accidentée et contourne de très nombreuses petites dunes ; puis elle se déroule sur une large étendue de reg caillouteux, jusqu'à l'embranchement de la piste de Timimoun, à l'W.
A l'embranchement de la piste de Timimoun (à droite), la piste devient très roulante jusqu'à la montée du plateau du Tademaït. bien aménagée, mais dont le dernier virage est très brusque.	63	La piste se poursuit sur un terrain de reg, jusqu'au pied du plateau central du Tademaït, très plat (reg caillouteux).
La piste est ensuite assez bonne.	105	
Embranchement de la piste d'Hassi-Inifel à gauche.	113	L'embranchement de la piste d'Hassi Inifel à l'E. est peu visible.
		Terrain de secours de Fort-Miribel, marqué.
L'on arrive à FORT-MIRIBEL dans lequel un bordj-hôtel a été installé (pas de T.S.F.).	140	FORT - MIRIBEL, bâtiment blanc, au N. de la piste, dominant une dépression parsemée de végétation et de quelques rares palmiers.
La descente dans l'oued et la montée sur le plateau sont bien aménagées.		La piste continue à emprunter le plateau du Tademaït ; de temps à autre, légère dépression avec une végétation clairsemée. La piste se détache très claire sur le sol de couleur foncée.
La piste est très roulante jusqu'à la descente brusque et très longue dite d'Aïn-el-Hadjaj (virages assez dangereux en épingle à cheveux ; il est recommandé d'aller très lentement).	315	Très forte descente dite d'Aïn-el-Hadjaj ; piste en lacet ; en bas de la descente, embranchement, à W., menant au puits d'Aïn-el-Hadjaj.
Un embranchement, à droite, mène au puits d'Aïn-el-Hadjaj.		**Terrain de secours d'Aïn-el-Hadjaj, marqué.**

D'El-Goléa à In-Salah (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste devient, très peu de temps après, sablonneuse ; il est préférable de ne pas la quitter, la plupart des bancs de sable environnants étant du fech-fech assez mauvais, dans lequel on risque de s'ensabler.		La piste s'allonge sur une vaste plaine de plus en plus sablonneuse, coupée d'une succession de collines et de pitons de teintes foncées.
L'on traverse ensuite une succession de petites collines et de pics ensablés (tournants très sablonneux), et l'on aperçoit à gauche, assez loin de la piste, la première palmeraie du Tidikelt.	405	Palmeraies à l'E. de la piste.
L'arrivée à IN-SALAH est sablonneuse ; trois cents mètres avant les murs de la ville, deux pistes se présentent : tout droit vers une porte (hôtel et garage de la S.A.T.T.), et à gauche vers le poste militaire et la ville proprement dite.	420	L'on aperçoit de très loin IN-SALAH, agglomération de plusieurs ksour : maisons rouges près de chaînes de dunes et de palmeraies.
Après le premier tournant, Bureau de poste à gauche, et avenue conduisant au poste militaire, à droite ; pour aller se ravitailler au *distributeur SHELL, grand' place*, tourner à gauche, immédiatement après le bureau de poste, puis à droite.		

EN CAS D'ENSABLEMENT, EVITEZ DE METTRE EN MARCHE AVANT, ET SURTOUT EN MARCHE ARRIERE : ENLEVEZ LE SABLE DEVANT LES ROUES, PLACEZ DES PLANCHES, NATTES OU TREILLAGES ET EMBRAYEZ EN PREMIERE, LES PASSAGERS DE LA VOITURE POUSSANT CELLE-CI

SHELL



IN-SALAH. — La piscine

Cliché SHELL

D'EL-GOLÉA à TIMIMOUN

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est la même que celle d'El-Goléa à In-Salah jusqu'au Km.	63	
De très nombreux puits (eau bonne ou très légèrement magnésienne) se trouvent à proximité de la piste ; leur direction est indiquée par des poteaux indicateurs placés en bordure de la piste.		La piste emprunte une plaine de reg, très légèrement ravinée ; au S., contreforts du plateau du Tademaït.
La piste est au début assez bonne, longe les contreforts du Tademaït puis devient un peu moins roulante par suite d'affleurements rocheux, 50 Kms. avant d'arriver à FORT-MAC-MAHON (gardien indigène, pas de vivres, pas de possibilité de couchage).		Longeant la piste, à une distance plus ou moins grande l'on voit, jusqu'à Timimoun, de petits points noirs à intervalles réguliers: il s'agit des soubassements des poteaux d'une ancienne ligne téléphonique.
La piste est bonne et contourne une chaîne de dunes du Grand Erg, puis, toujours bonne, se poursuit sur un sol moins ferme.	210	L'on aperçoit les chaînes de dunes du Grand Erg encerclant FORT-MAC-MAHON, assemblage de constructions brunâtres, entouré d'une maigre végétation et de quelques palmiers.
A 100 Kms. environ avant Timimoun, la piste se déroule excellente sur un reg très dur.		**Terrain de secours à l'intersection des pistes de Fort-Mac-Mahon à El-Goléa et de Fort-Mac-Mahon à Timimoun.**
		La piste se dessine ensuite très claire sur le fond d'une plaine de reg sans relief, parsemée de plaques de végétation.
On aperçoit, très loin à main droite, les premiers groupes de palmiers du Gourara.	360	Au N. de la piste apparaissent les premiers groupes de palmiers du Gourara, au pied du Grand Erg.
Deux pistes se présentent au terrain d'aviation ; l'une, à droite, allant directement à Timimoun, l'autre, allant également à Timimoun, mais plus longue de 2 Kms. sur laquelle s'embranche la piste d'Adrar.	373	**Terrain d'Aviation de Timimoun à l'intérieur de l'angle formé par les pistes de Timimoun à El-Goléa et de Timimoun à Adrar.**
		De légères ondulations au N. de la piste.
Pour entrer sur la grand'place de TIMIMOUN, l'on passe sous la porte dite « du Soudan » ; tourner à droite pour aller à l'ancien hôtel Transatlantique.	380	TIMIMOUN, ville construite en terre rouge, de couleur très vive ; palmeraie au N., puis sebkra, puis chaînes de dunes du Grand Erg.
Pompe SHELL devant l'hôtel.		

IN-SALAH

(Territoire des Oasis)
Alt. 496 m.
Chef-Lieu d'Annexe

Autorités : M. le Capitaine, Chef d'Annexe.

Médecin militaire et Infirmerie indigène.

Bureau de Poste - T.S.F.

SHELL :

M. BEN BRAHIM, *représentant. — Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.*

Hôtel :

de la S.A.T.T.

Piscine :

Très grande, au milieu d'une palmeraie, après le terrain d'aviation (à 6 Kms. d'In-Salah).

Garage et Atelier de réparations :

S.A.T.T.

Site :

L'agglomération d'In-Salah est une oasis importante comprenant plusieurs grandes palmeraies et 4 ksour. La ville même d'In-Salah est bâtie en timchent de couleur rouge ou violine ; le Bureau de poste et plusieurs portes monumentales sont très curieux ; le Cercle des Officiers, très bien aménagé, contient d'intéressants souvenirs de la conquête du Sahara. Plusieurs sebkra (lacs) s'étendent à l'W. d'In-Salah. L'irrigation est assurée par de très nombreuses et pittoresques lignes de foggaras (puits reliés à leur base par un canal souterrain).

Excursions :

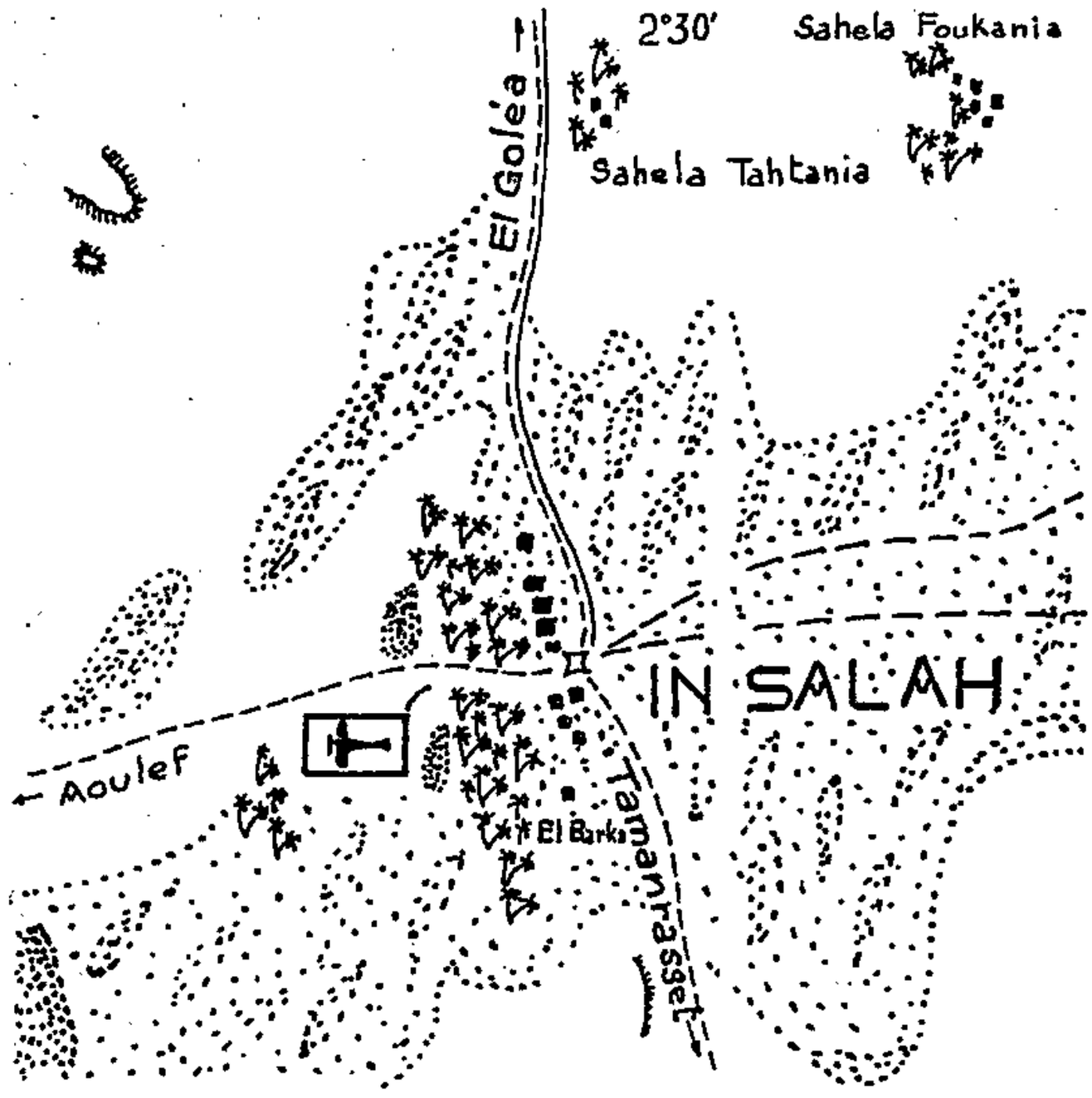
a) ascension des dunes dominant In-Salah d'où l'on a une très jolie vue sur la ville même et les ksour environnants.

b) promenades à pied, à cheval ou à méhari dans les palmeraies et aux villages d'El-Barka et Sahela.

c) en automobile ou à méhari, aux foggaras de Foggaret-es-Zoua (38 Kms.)

Chasse :

Canards et poules d'eau, aux lacs.



TERRAIN DE SECOURS

Position :

5 Kms. W. d'In-Salah, en bordure S. de la piste d'In-Salah à Aoulef.

Repères :

A 5 Kms. E. In-Salah (maisons rouges) en bordure E. palmeraie ; à 2 Kms. E. lac, puis palmeraie ; à 3 Kms. W. palmeraie.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m. × 1.000 m.

Marques d'atterrissage :

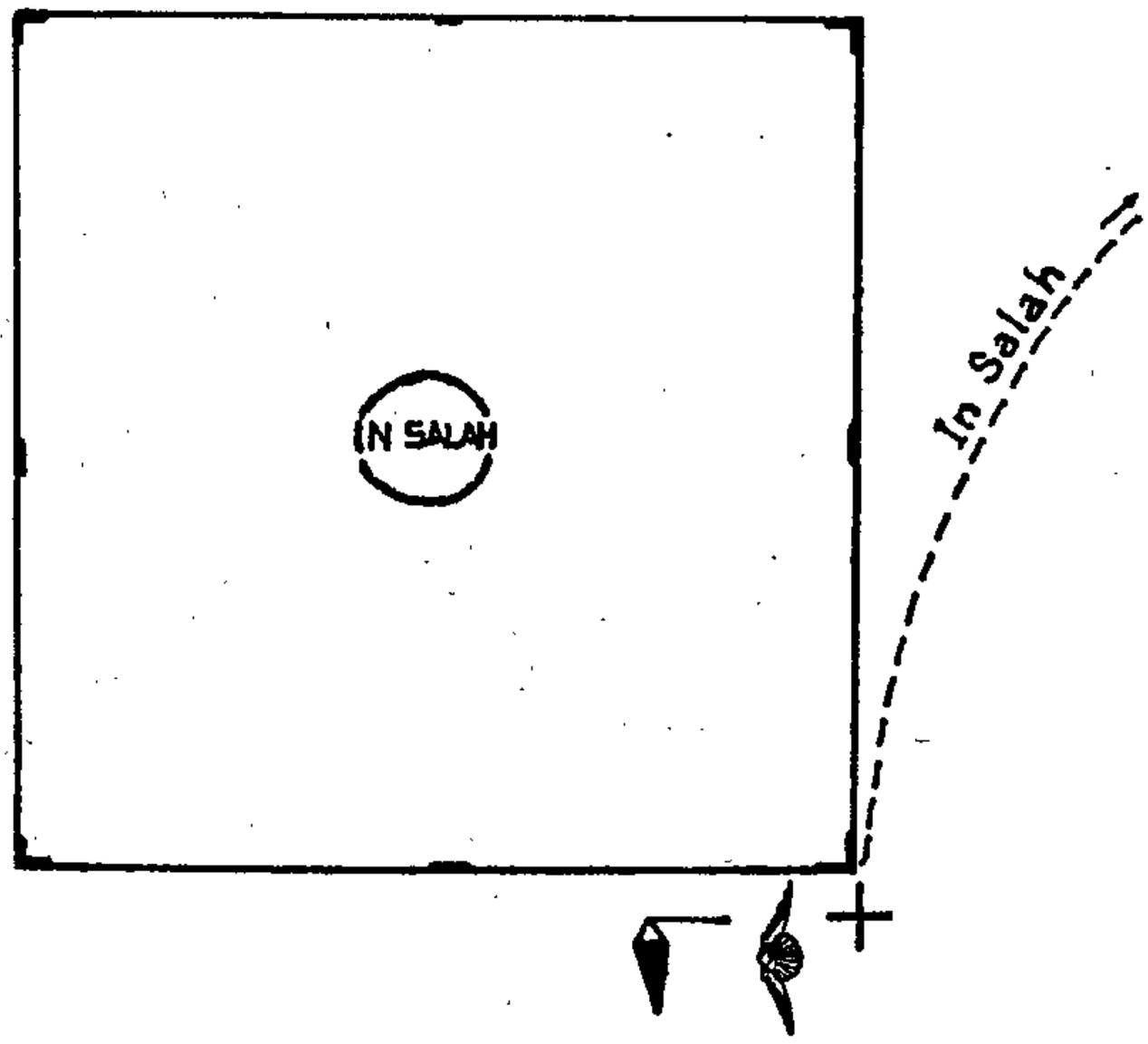
Angles et cercle marqués à la chaux.

Indication de vent :

Manche à air, à l'W. de l'alvéole.

Nature du sol :

Sablonneux, ferme.



Obstacles :

Néant.

Installations :

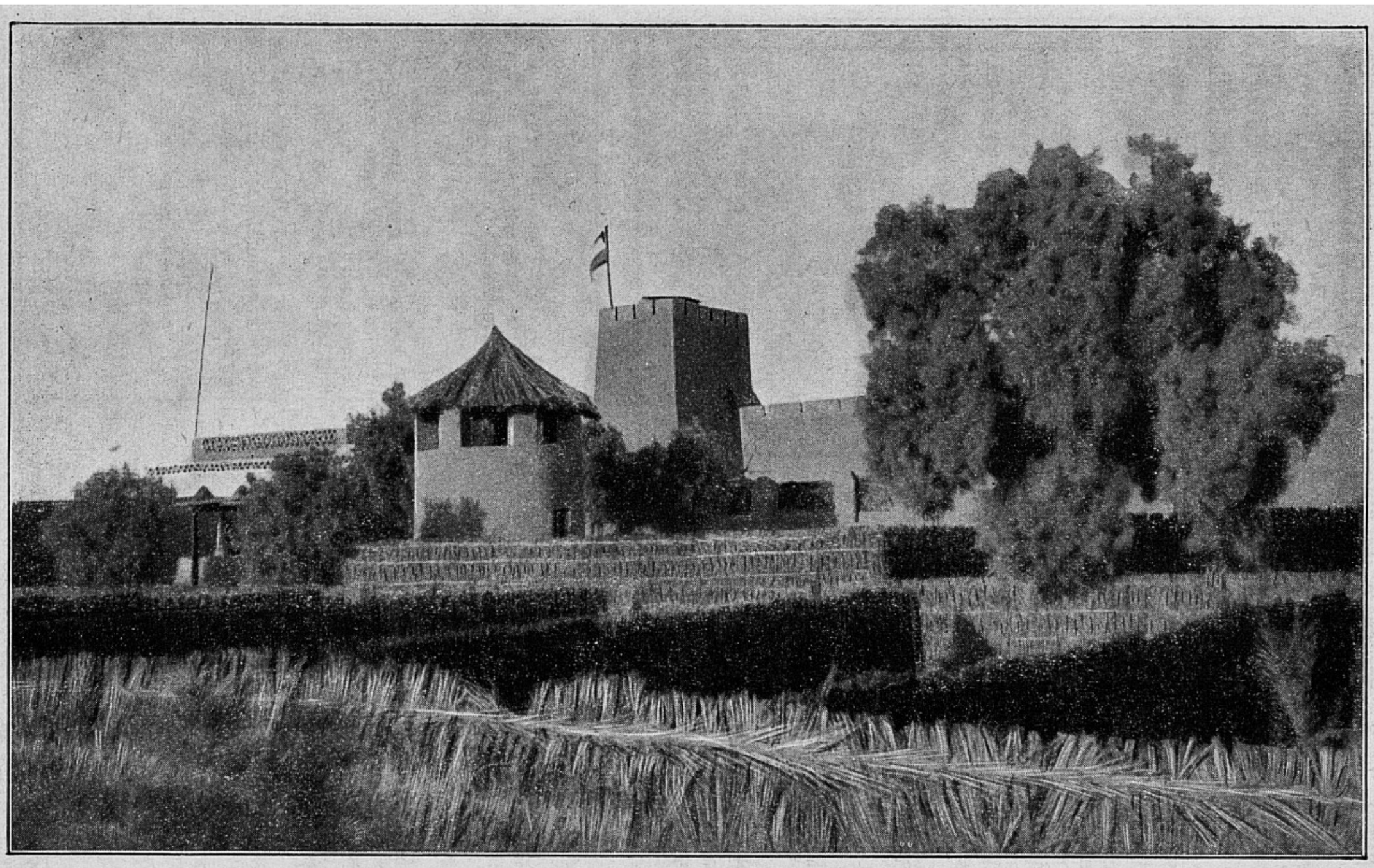
1 alvéole.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo :

Poste de météo militaire à In-Salah.



IN-SALAH. — Le poste militaire

Cliché SHELL

D'IN-SALAH à REGGAN

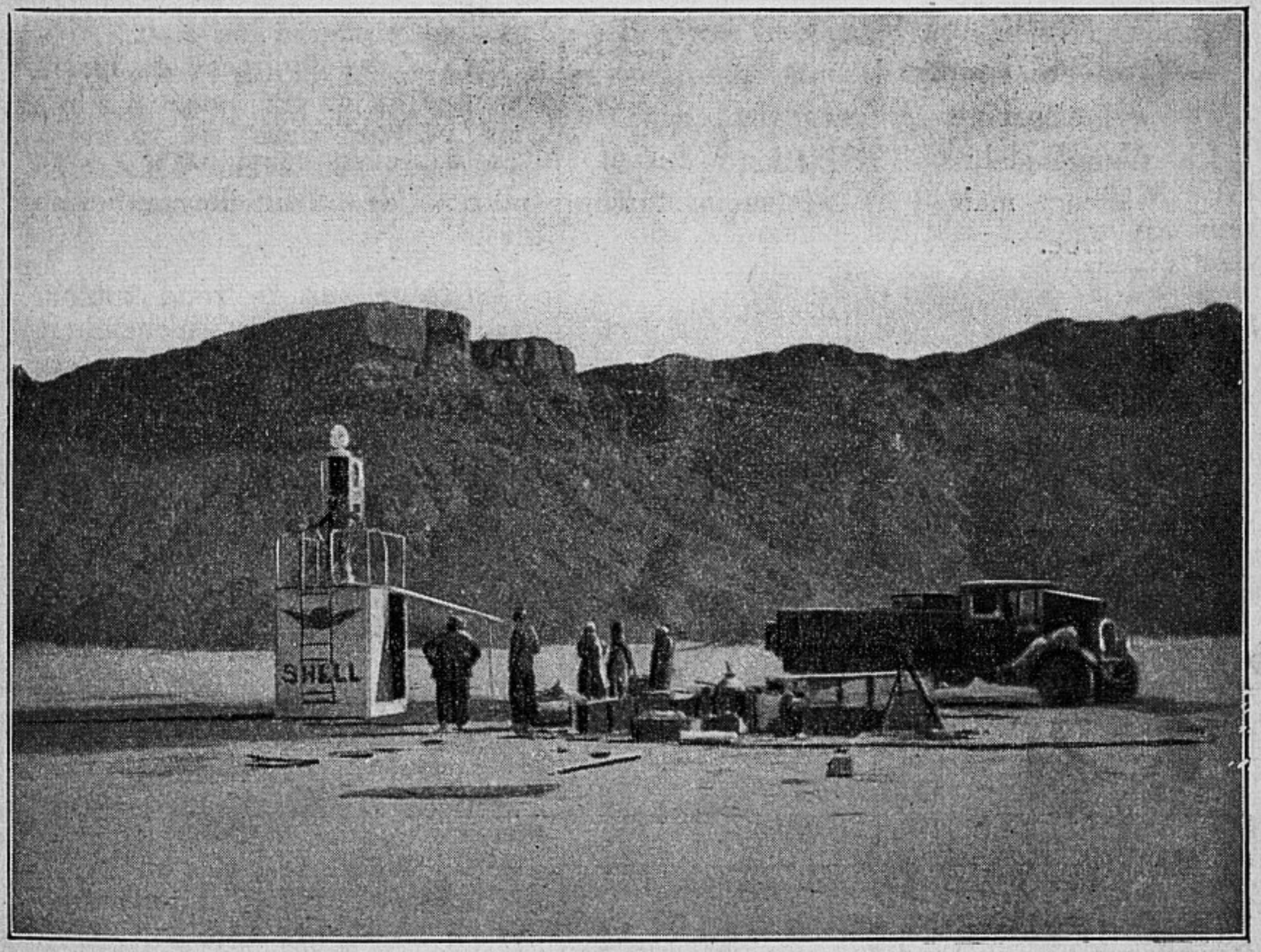
Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste traverse la palmeraie puis rencontre, à gauche et à droite, les deux lacs d'In-Salah.		Au départ du terrain d'aviation d'In-Salah, plaines sablonneuses au S. et au N. de la piste ; plus au N., plateau rocheux d'Habdada.
La piste est assez roulante, quoique parfois lourde dans certains passages, durant une quarantaine de kilomètres, puis s'améliore (reg très ferme avec. de temps à autre, des passages sablonneux).	60	La piste est légèrement accidentée puis se continue sur une plaine de reg uni.
La piste devient mauvaise et les vingt derniers kilomètres sont presque entièrement composés de fech-fech.	120	La piste contourne quelques collines et s'infléchit brusquement au S., puis revient au S.-W. ; elle se dessine très nettement sur le sol.
La piste arrive devant le poste militaire d'AOULEF, agglomération de pittoresques villages ; palmeraies et jardins importants. T.S.F. Pas d'hôtel ; vivres rares.	140	**Terrain d'aviation contre et à l'E. du bordj d'AOULEF** (construction blanche entourée de verdure) ; nombreuses palmeraies, à l'W. et au N.-W. ; plusieurs villages. Aoulef est l'une des bases sahariennes de la Compagnie Transafricaine d'Aviation. *Stock important d'essence Shell Aviation et d'huile AeroShell.*
La piste est également assez mauvaise au départ d'Aoulef, mais devient meilleure après une dizaine de kilomètres ; elle redevient pendant peu de temps sablonneuse par endroits ; la descente du plateau dominant l'agglomération de Reggan est assez mauvaise.		La piste se poursuit, assez peu visible, sur un terrain de reg légèrement sablonneux ; les contreforts du plateau dominant Reggan sont descendus par la piste peu avant TAOURIRT, village aux maisons rouges, entouré de palmiers.
La piste est ensuite très roulante jusqu'au village de TAOURIRT, entouré de palmiers.	231	**Terrain de secours de Taourirt marqué, 2 alvéoles (terrain lourd).**
Jusqu'à REGGAN, la piste est très bonne.	238	REGGAN, bordj de la Compagnie Générale Transsaharienne (couleur grise) en bordure de la piste et du **terrain de secours de Reggan, marqué.** A 500 m. au N., bordj militaire (couleur rouge). A 1 km. 500 à l'W., palmeraie et village (maisons de couleur rouge).
Distributeur d'essence dans la cour du bordj de la Compagnie Générale Transsaharienne.		

D'IN-SALAH à ARAK

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Au départ d'In-Salah (suivre la piste d'El-Goléa et prendre l'embranchement à droite, 300 m. après le bordj), la piste est très sablonneuse, mais néanmoins assez roulante ; il est préférable de ne pas s'en écarter, le sol environnant étant très mou.		
La piste devient ensuite excellente, et le demeure, jusqu'au puits d'HASSI-EL-KRENIG.	110	La piste qui traverse une vaste étendue sablonneuse est d'abord peu visible ; puis de légères ondulations apparaissent peu avant le puits d'HASSI-EL-KRENIG (difficilement visible).
Durant quelques kilomètres, la piste est moins bonne (fech-fech) puis, quoique légèrement accidentée, est néanmoins meilleure.		**Terrain de secours d'Hassi-el-Krenig, marqué, à l'W. de la piste.**
L'on aperçoit, à gauche, les premières barrières rocheuses du Hoggar.		La piste devient plus accidentée; à l'E. de la piste, barrière rocheuse sens N.-S. (premiers contreforts du Hoggar).
La piste passe à TIGUEL-GUEMINE et devient de plus en plus accidentée ; elle est cependant excellente.	180	La piste se rapproche du massif montagneux qu'elle longe à l'W., puis pénètre dans ses premiers contreforts peu avant TIGUEL-GUEMINE (difficilement visible).
Elle se déroule à nouveau en terrain plat peu avant le bordj de TADJMOUT (gardien indigène; pas de vivres ; pas de matériel de couchage). La piste est moins bonne, quoique assez roulante.	251	La piste suit le fond sablonneux de dépressions qu'encadrent des montagnes de couleur foncée ; ces dépressions sont couvertes d'une végétation assez rare, et plus fournie au bordj de TADJ-MOUT, construction de terre brune en bordure E. de la piste.
La piste contourne une suite nombreuse de petites montagnes, puis débouche dans une plaine que barre la falaise d'Arak ; la piste se dirige droit sur la falaise et pénètre dans les gorges ; quoique la piste soit bien aménagée, il est préférable de faire ce trajet de jour, certains passages étant étroits et quelques virages assez brusques.	290	La piste contourne dorénavant une succession de collines et de petits massifs montagneux et s'infléchit vers l'E. en arrivant au **terrain d'aviation d'Arak, marqué, au N. de la piste,** environné de montagnes d'une altitude relative de 200 à 500 mètres.

D'In-Salah à Arak (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
		Ne pas suivre la piste se dirigeant vers le S. (ancienne piste, très visible), mais suivre la piste se dirigeant vers l'E. et pénétrant dans les gorges, très encaissées, et dont le fond est couvert de végétation.
Deux cents mètres avant d'arriver au bordj d'ARAK qui se trouve au pied de l'une des parois des gorges, et masqué par de la verdure, embranchement, à droite, de la piste de Tamanrasset.	295	Bordj d'ARAK au N. de la piste, construction carrée de terre brune, entourée de végétation, sauf au N.
La Pompe SHELL se trouve située devant le bordj.		



ARAK. — Le relais « avion » Cliché SHELL

ARAK

(Territoire des Oasis)
Alt. 576 m.

Autorités : M. le Chef Radio du Poste de T.S.F.

T.S.F. — *Le courrier, affranchi, peut être remis, pour expédition, au gérant du bordj-hôtel de la S.A.T.T.*

SHELL :

M. le Gérant de la S.A.T.T., *représentant.* — *Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.*

Hôtel :

Bordj-Hôtel de la S.A.T.T.

Garage :

Les voitures peuvent être garées dans la cour du bordj.

Site :

Le bordj-hôtel est construit dans les Gorges d'Arak (longueur totale 45 Kms.), à 4 Kms. de l'entrée des gorges, en venant d'In-Salah ; c'est l'un des endroits les plus pittoresques du Sahara. Le lit de l'oued Arak qui emprunte ces gorges et coupe la piste devant le bordj est parsemé d'une nombreuse végétation ; durant l'hiver, cet oued coule parfois avec violence mais il est néanmoins toujours possible de passer dès la fin de la crue.

Excursions :

a) l'ascension des falaises qui dominent le bordj est très difficile, mais de leur sommet (surtout de celui de la falaise W.), le panorama que l'on découvre est véritablement grandiose.

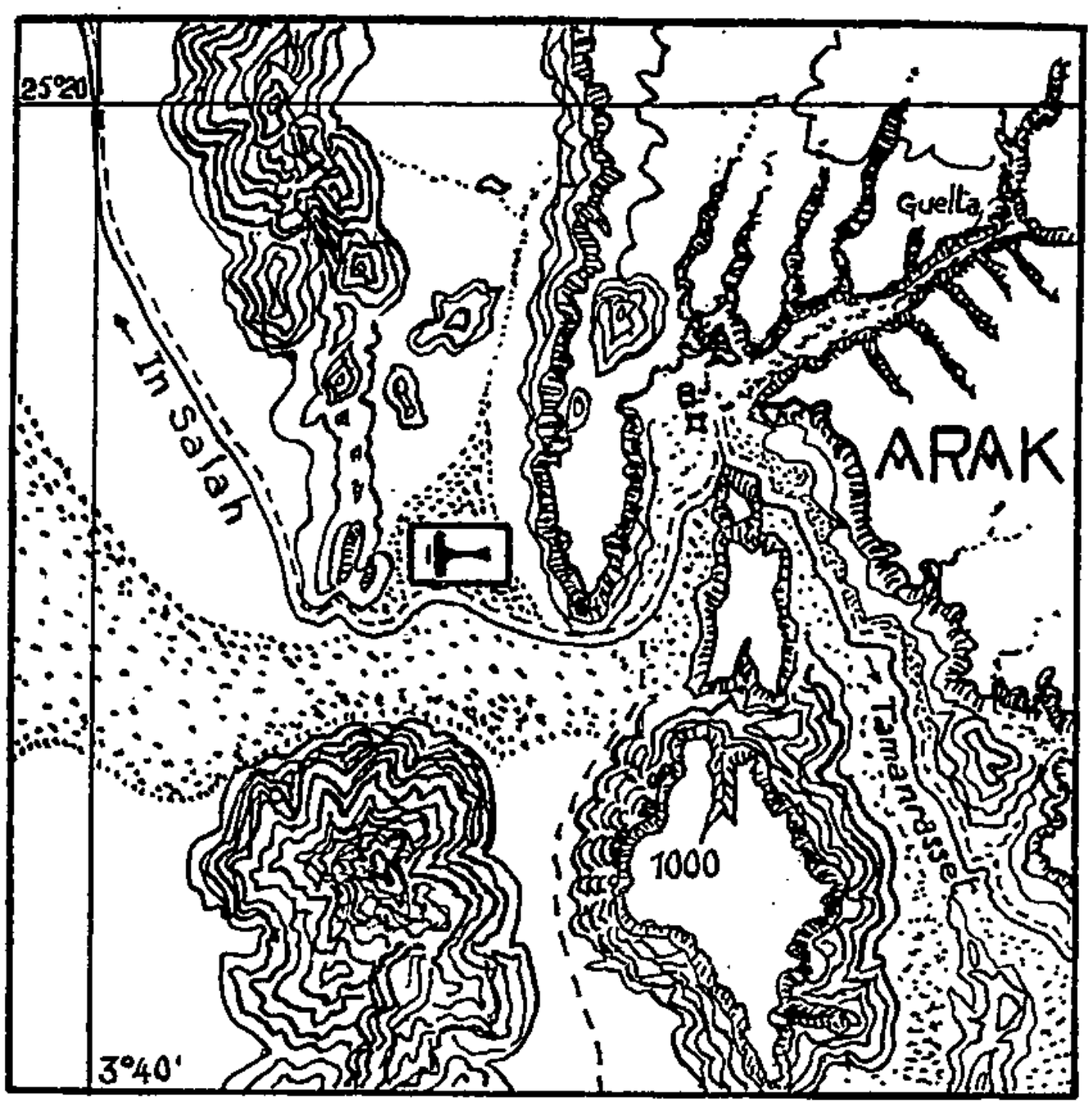
b) l'on peut se rendre à la guelta (14 Kms. aller et retour), promenade intéressante.

Chasse :

Mouflons, gazelles.

PARTEZ DE BONNE HEURE : LE SAHARA APPARTIENT A CEUX QUI SE LEVENT TOT

SHELL



TERRAIN DE SECOURS

Position :

5 Kms. S.-W. bordj d'Arak.

Repères :

E., barrière rocheuse sens N.-S. ; W., groupe de montagnes sens N.-S. ; pistes d'In-Salah à Arak et d'Arak à Tamanrasset.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m. × 800 m.

Marques d'atterrissage :

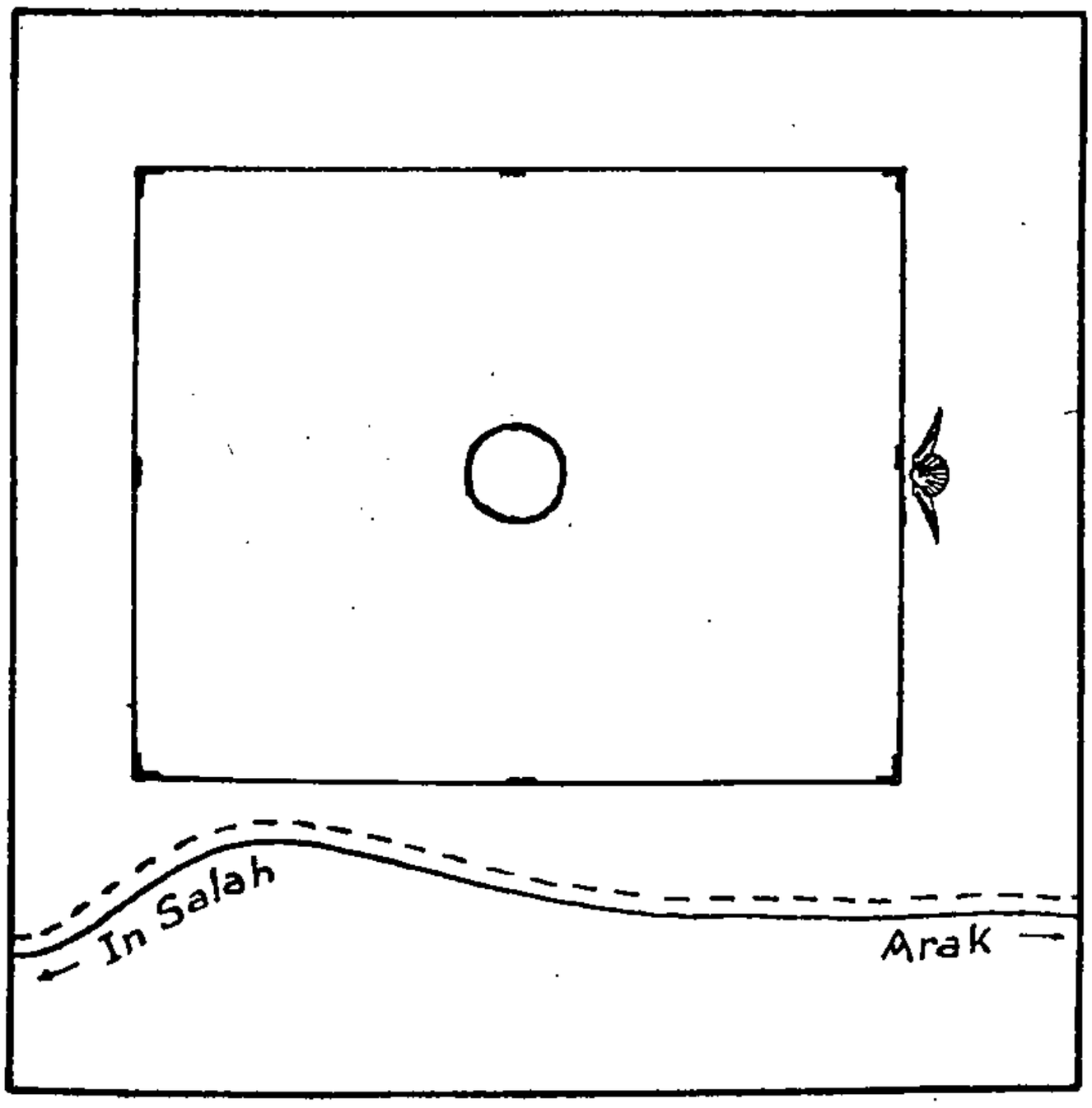
Angles et cercle tracés en pierres noires.

Indication de vent :

Néant.

Nature du sol :

Sablonneux, ferme.



Obstacles :

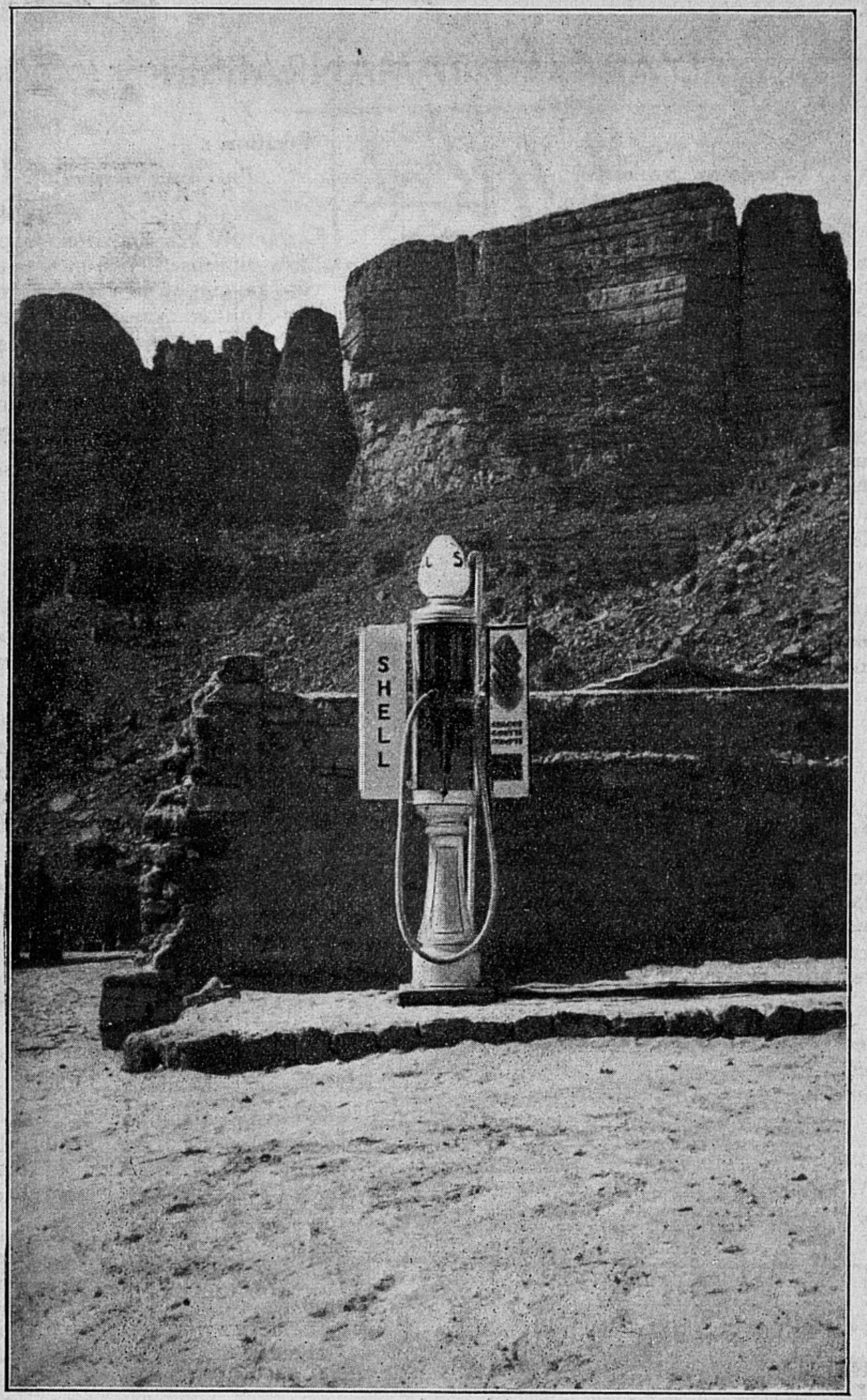
500 m. W et 1 Km. E., montagnes d'une hauteur variant de 200 à 500 m.

Installations : Néant.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Néant.



Cliché SHELL

ARAK. — La pompe « auto » située au milieu des gorges

D'ARAK à TAMANRASSET

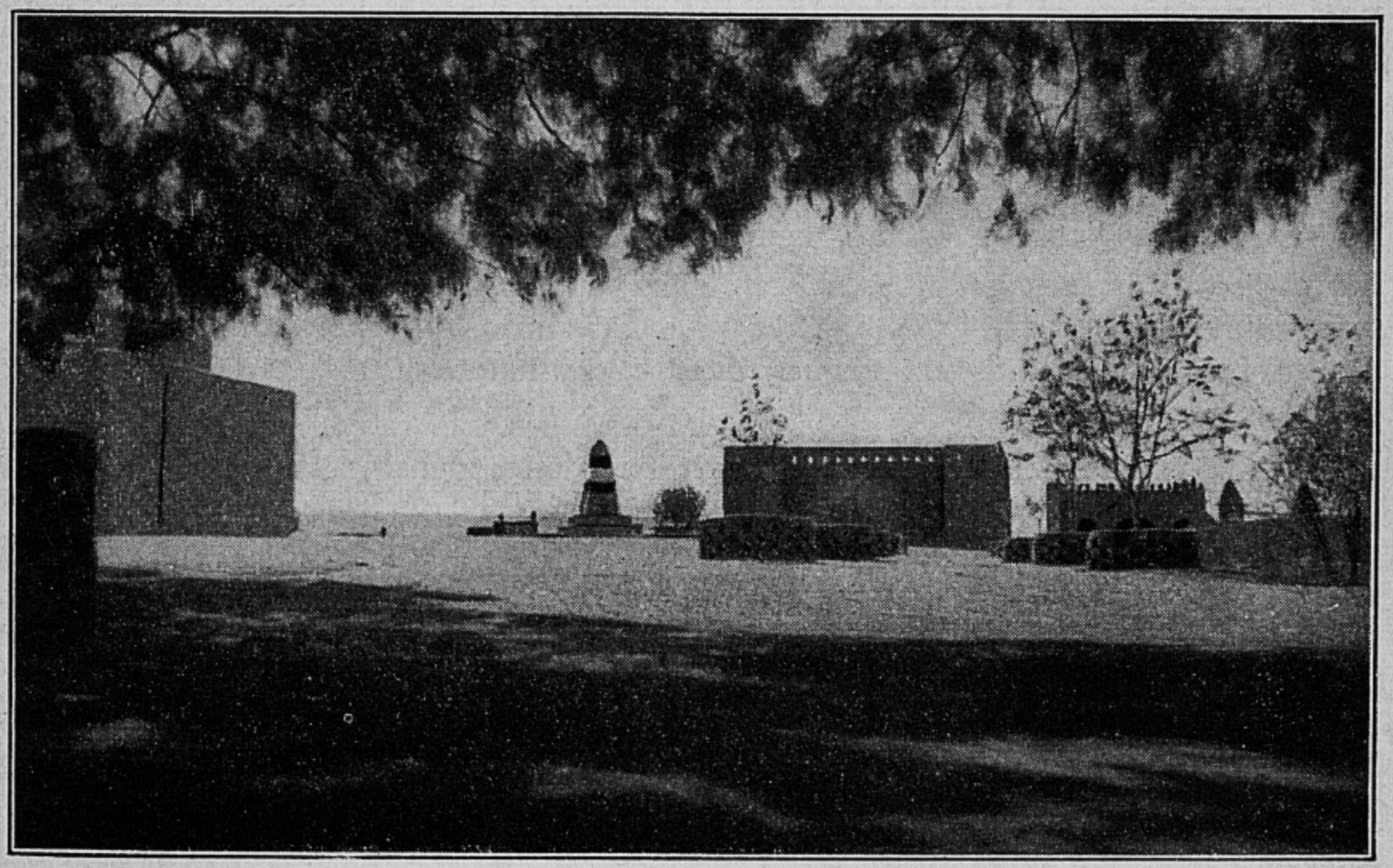
Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste, très sinueuse, emprunte tantôt la rive gauche, tantôt la rive droite de l'Oued Arak, durant 40 Kms. Quoique bien aménagée, certains de ses passages sont étroits et quelques-uns des virages sont très brusques ; il est préférable d'effectuer ce trajet de jour, ce qui, du reste, permettra d'admirer ces gorges, à juste titre célèbres.		Durant 40 Kms environ, la piste, très sinueuse, emprunte tantôt le côté gauche ou le côté droit des gorges (l'altitude du plateau atteint 1.345 m. à certains endroits).
La piste se poursuit ensuite sur de petites plaines que cernent des collines, et après quelques passages très sablonneux, un peu avant MENIET (puits à gauche de la piste), redevient très roulante, jusqu'à :		La piste se déroule ensuite dans une succession de plaines sablonneuses, parsemées d'amas de pierres noires.
	80	A MENIET (1.091 m.), massif de montagnes noires, au sommet arrondi, au N. de la piste.
		La piste, sablonneuse, est bordée, à droite et à gauche, de petites montagnes au sommet décapé, d'un noir brillant, en arrivant
TESNOU, puits (embranchement à droite), région très curieuse de montagnes, collines et roches d'un noir brillant et de formes bizarres, ayant pris par l'érosion, des apparences de tables, coupoles, colonnes, vasques, etc...	140	et en quittant le puits de TESNOU.
		Terrain de secours de Tesnou marqué, à l'W. de la piste, face à la montagne de Tesnou (1.307 mètres).
La piste devient très sablonneuse (plusieurs passages de fech-fech), puis s'améliore et est ensuite très bonne.		La piste se poursuit, de moins en moins accidentée, et longe à l'E., une longue dépression parsemée de verdure.
		Embranchement, à l'E., de la piste d'Amguid ; sur le sol, les directions sont indiquées par des
Embranchement, à gauche, de la piste d'Amguid.	230	inscriptions en galets noirs, de 2 m. de grandeur.
		La montagne d'Iniker (2.079 m. et 1.100 m. de hauteur relative), massive, de couleur foncée, domine le bordj d'INIKER, construction de terre brune en bordure W. de la piste.
La piste se poursuit, excellente, jusqu'au bordj d'INIKER, au bord et à droite de la piste ; (gardien indigène; pas de vivres, sauf quelques légumes et du pain indigène ; matériel de couchage).		**Terrain de secours d'Iniker, marqué, à l'E. de la piste, au S.-E. du bordj.**

D'Arak à Tamanrasset (suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est bonne et se déroule au milieu d'un paysage pittoresque de curieux pitons et de petites montagnes ; puis elle pénètre dans le cœur de la région montagneuse et devient très accidentée ; les montées, descentes et virages se succèdent continuellement mais la piste est bien aménagée.		La piste se déroule d'abord sur une plaine sablonneuse parsemée de pitons et de collines, à l'E. d'une barrière rocheuse sens N.-S. La piste pénètre ensuite dans le cœur de la région montagneuse et tranche, très claire, sur le sol environnant, assez foncé.
L'on arrive, par une piste entourée de hauts roseaux, à l'oued In-Amgel ; le passage de l'oued est assez mauvais ; les rives sont très brusques et le fond de l'oued, parfois inondé, est sablonneux.	284	L'oued In-Amgel, large de 200 m. et couvert de roseaux très verts s'aperçoit de loin.
Le village d'IN-AMGEL groupe quelques maisons (vivres très rares, pas de possibilités de couchage).	286	Le village d'IN-AMGEL est composé de petites maisons de terre brune, clairsemées, situées sur les collines environnantes.
Peu après le village, succession de fortes montées ; la piste, quoique très accidentée, est bonne.		La piste, au profil mouvementé, se détache toujours très nettement sur le sol environnant.
La piste débouche sur un plateau de reg, peu avant l'embranchement, à droite, de la piste allant à Silet et à Tin-Zaouatene.	365	La piste débouche sur un petit plateau un peu avant l'embranchement de la piste de Silet et Tin-Zaouatene à l'W.
Au village de TIT (vivres rares, pas de possibilités de couchage), passage d'oued assez mauvais ; la piste redevient bonne ensuite.	370	Village de TIT : quelques maisons de terre brune et des huttes de branchages, sur les rives N. et S. de l'oued Tit, qui se poursuit couvert de végétation, dans une direction E.-W.
Embranchement, à droite, de la piste menant à la gara « Cottenest » où se livra en 1902 un combat décisif qui nous assura la conquête du Hoggar.	372	Embranchement, à l'W., de la piste menant à la gara « Cottenest ».
La piste a de nouveau un profil mouvementé, mais est excellente.		

D'Arak à Tamanrasset (suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste débouche dans la vaste plaine, cernée de montagnes au centre de laquelle se trouve TAMANRASSET ; l'on pénètre dans le village en passant sous une grande porte.	405	La piste. toujours très montagneuse, laisse au N. le massif de l'Atakor (mont Tahat, 2.850 m. ; Pic Illaman, 2.760 m.), puis débouche dans une vaste plaine cernée de montagnes, au milieu de laquelle se trouve située TAMANRASSET, village de maisons de terre brunâtre, entouré d'une nombreuse végétation et que longe l'oued Tamanrasset.
Pompe SHELL à l'entrée du village, à droite.	410	
Deux cents mètres plus loin, à gauche, hôtel de la S.A.T.T. et en face, garage; plus loin, à gauche, poste militaire que l'on atteint par une avenue bordée de splendides éthels.		



Cliché SHELL

TAMANRASSET. — Le monument du général Laperrine et du Père de Foucauld

TAMANRASSET

(Territoire des Oasis)
Alt. 1.420 m.
Chef-Lieu d'Annexe

Autorités : M. le Capitaine, Chef d'Annexe.
Médecin militaire et Infirmerie indigène.
Bureau de Poste auxiliaire - T.S.F.
Observatoire Jules Carde (Institut de physique et de météorologie du globe).

SHELL :

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

Hôtel :

de la S.A.T.T.

Piscine :

Très grande et très agréable, à 500 m. à l'E. de Tamanrasset.

Garage et Atelier de réparations :

S.A.T.T.

Site :

Tamanrasset est construit dans une vaste plaine que cernent les hautes montagnes du Hoggar ; le panorama est très beau et l'éclairage, le soir, rend généralement féerique le spectacle des montagnes environnantes. Par suite de l'altitude, le climat est tempéré et la végétation, très vive, est européenne : céréales, arbres fruitiers, fleurs. Le bordj du Père de Foucauld existe toujours, près du poste militaire et du monument élevé à sa mémoire et à celle du Général Laperrine.

Objets locaux :

a) de grosses cuillères en bois sculpté et gravé au feu, très curieuses.
b) dans les boutiques des locaux de l'ancienne « Foire de Tamanrasset », la plupart des articles du Soudan (bijoux en argent, et notamment les curieuses croix d'Agadès, tentures, nattes, coussins en cuir, naïls, armes, etc...).

Coutumes locales :

Très curieuses danses touareg dites « des bâtons ».

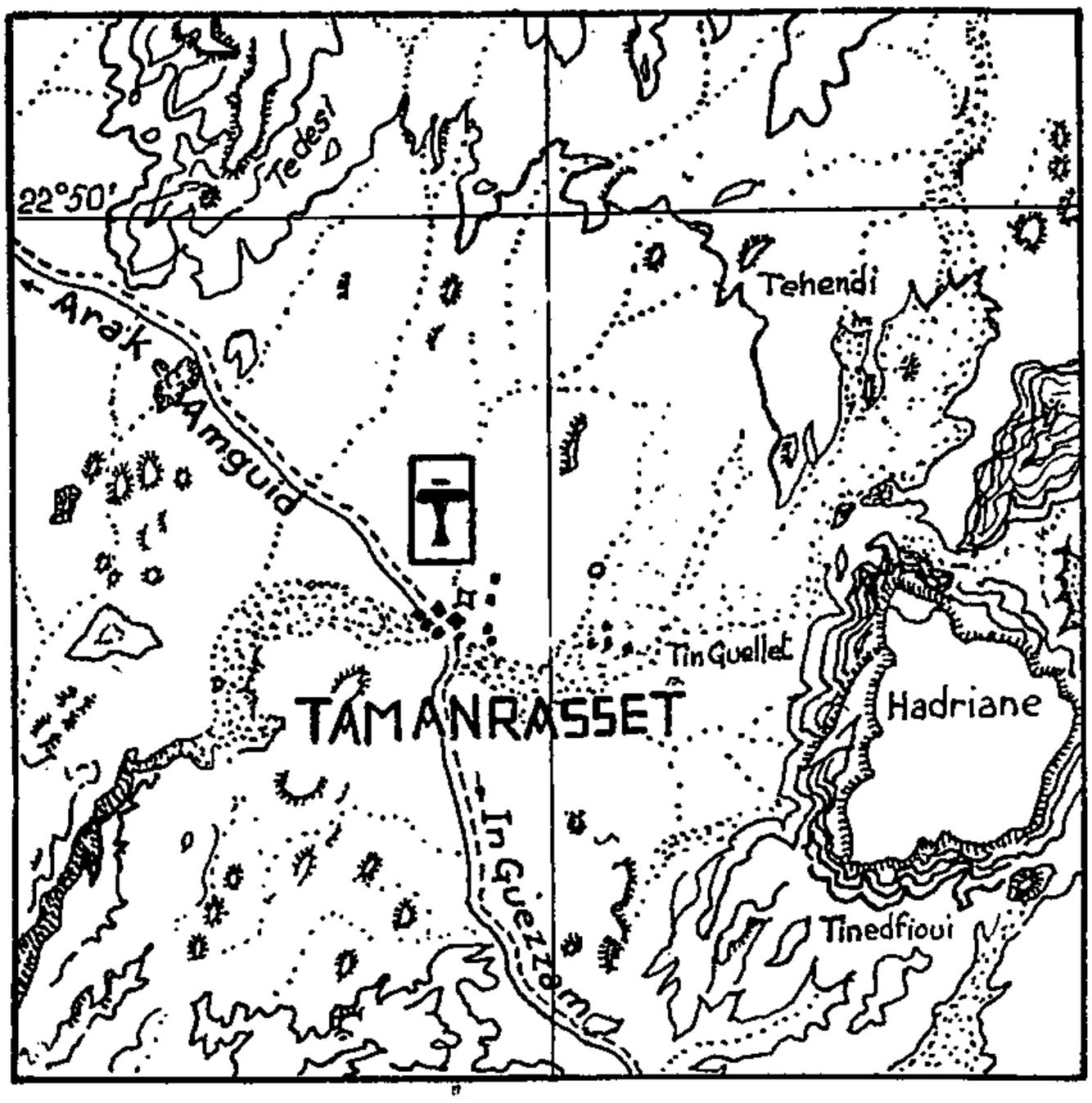
Excursions :

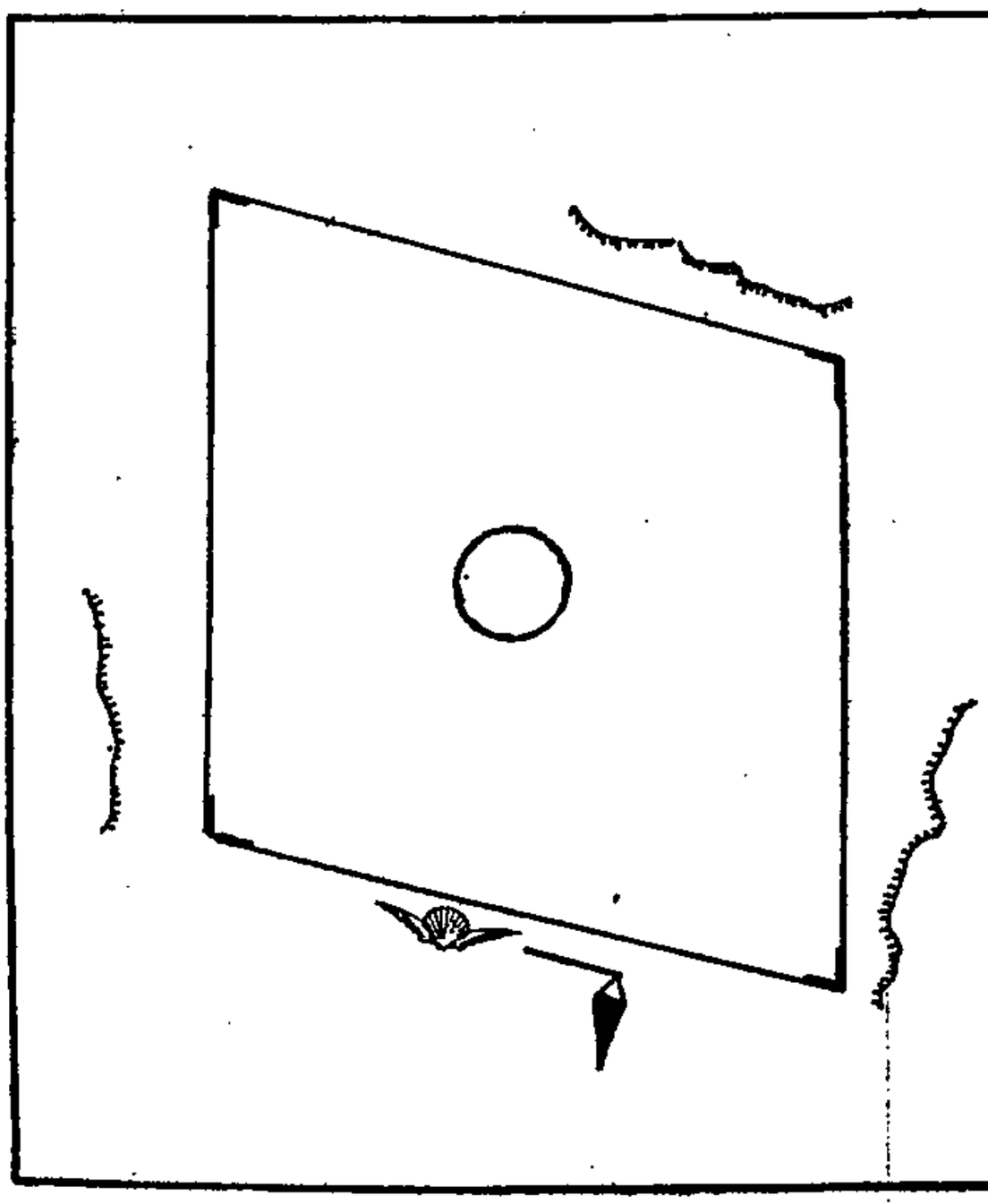
De nombreuses excursions peuvent être faites dans le Hoggar (qui permettent en même temps la rencontre et la visite de campements nomades touareg), notamment :

a) à pied ou à méhari, à la Source thermale d'Aderian (10 Kms.)
b) en automobile, à la Gara de Tit, siège en 1902 d'un combat célèbre entre les troupes françaises et touareg (40 Kms.) ; l'on y aperçoit encore un grand nombre d'ossements.
c) à méhari, à l'Assekrem (ermitage du Père de Foucauld), d'où l'on a une vue admirable sur la Koudia du Hoggar (60 Kms.).
d) en automobile, à Abalessa où a été retrouvé le tombeau de la reine Tin-Hinane (78 Kms.)
e) tout autour de Tamanrasset, dans un rayon d'une quinzaine de kilomètres, existent de nombreux « ateliers » préhistoriques dans lesquels on retrouve encore des haches, polissoirs, etc...

Chasse :

Mouflons, gazelles.





TERRAIN DE SECOURS

Position :

0 Km. 500 N. Tamanrasset.

Repères :

N. et E., importants massifs montagneux. Village de maisons brunes en bordure de la piste d'Arak à Tamanrasset et de Tamanrasset à In-Guezzam.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

600 m. × 500 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle de pierres noires.

Indication de vent :

Manche à air sur socle en maçonnerie, S. du terrain.

Nature du sol :

Sablonneux, ferme.

Obstacles :

W., à 50 m. collines ;
N., à 100 m. collines ;
E., à 30 m. collines, à 300 m. pylone de T.S.F. de 30 m. de hauteur.

Installations : Néant.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo :

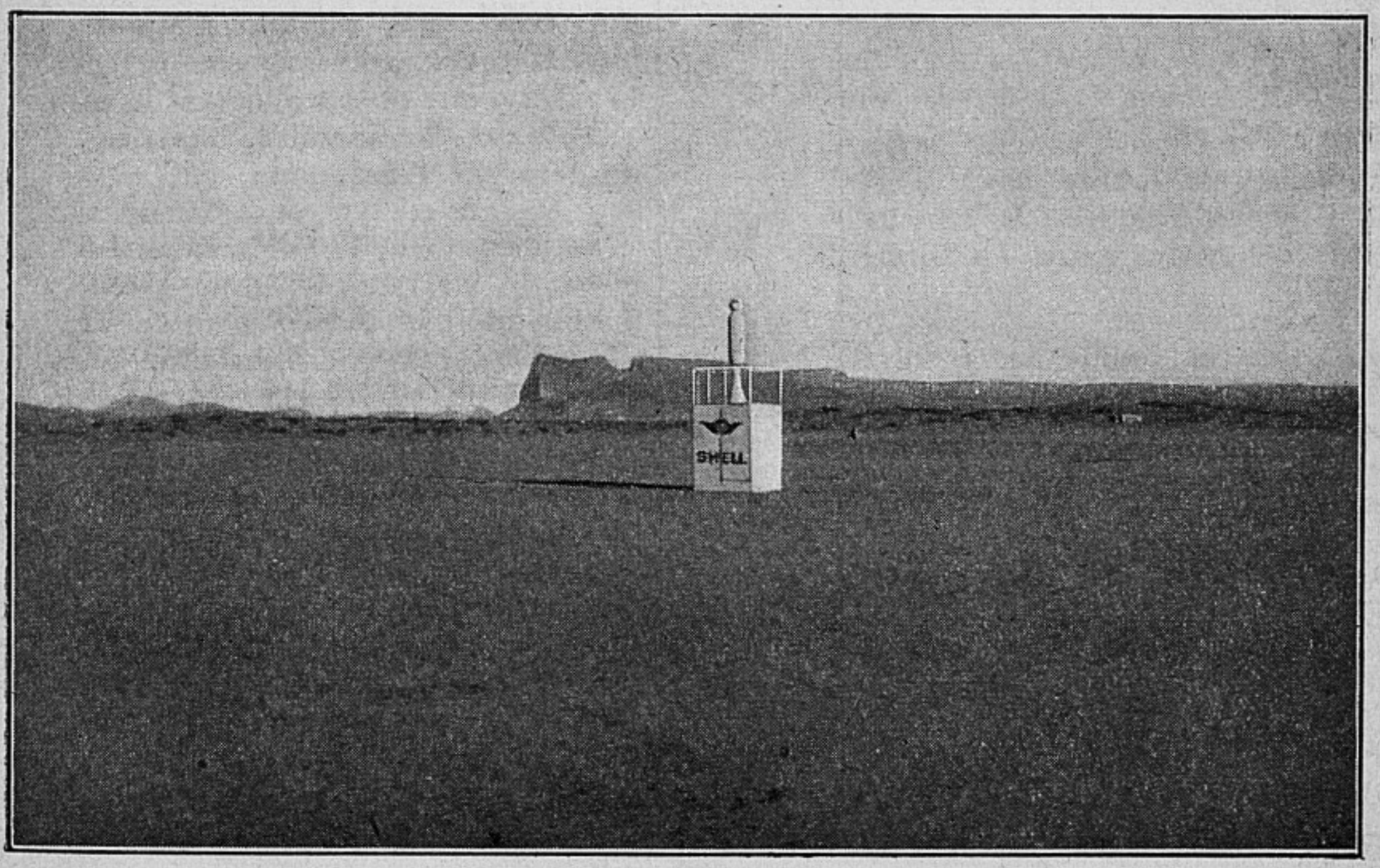
Poste de météo militaire à Tamanrasset.

De TAMANRASSET à TIN-ZAOUATENE

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est la même que celle de Tamanrasset à Arak jusqu'au Km.	45	Cette région n'a été survolée, en 1920, que par les avions du Général Laperrine et du Général Vuillemin, lors de la première traversée aérienne du Sahara ; depuis lors, aucun avion n'a emprunté cet itinéraire.
La piste quoique accidentée, est assez bonne jusqu'à l'Oasis de SILET (bordj, village indigène, palmeraie).	133	Il n'y a aucun terrain d'atterrissage aménagé. La piste, accidentée, est assez bien tracée jusqu'à SILET, dont on aperçoit de très loin la palmeraie, puis le bordj et le village indigène.
A droite, embranchement d'une piste extrêmement difficile (du reste à peine tracée et non aménagée), rejoignant la piste de Bidon-5 à Gao.		A l'W., embranchement, invisible, d'une piste rejoignant la piste de Bidon-5 à Gao.
La piste se poursuit sur un terrain légèrement accidenté, puis très accidenté ; elle devient mauvaise (passages sablonneux, cassis) et certaines traversées d'oueds sont difficiles.		La piste, qui se poursuit sur un terrain légèrement accidenté devient, par endroit, peu visible ; l'on aperçoit difficilement. à l'E., l'embranchement conduisant au puits de TIN-RERHOH (à 22 Kms.)
Embranchement à gauche, peu visible, conduisant au puits de TIN-RERHOH (à 22 Kms.).	359	
La piste, toujours accidentée, continue à être mauvaise, mais s'améliore légèrement en arrivant à l'embranchement, à gauche, du puits d'IN-TADEINI (à 16 Kms)	429	La piste devient plus visible, et l'embranchement. à l'E., du puits d'IN-TADEINI (à 16 Kms.) se voit distinctement.
La piste traverse un terrain de reg, tantôt ferme, tantôt assez lourd, jusqu'à l'embranchement, à droite, de la piste de Tin-Zaouatene.	480	La piste, qui se déroule dans un terrain à peu près plat, se distingue ensuite sans difficulté jusqu'à l'embranchement de la piste de Tin-Zaouatene.

De Tamanrasset à Tin-Zaouatene (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Les derniers kilomètres se déroulent sur un terrain légèrement accidenté ; la piste contourne des collines et des amas de rochers à demi ensablés, et l'on arrive à TIN-ZAOUATENE (bordj), où durant l'hiver, un dépôt d'essence SHELL est constitué.	485	Des amas de rochers et des collines de teinte foncée entourent le bordj de TIN-ZAOUATENE qui tranche nettement sur le sol environnant.
De TIN-ZAOUATENE, une piste difficile, en très mauvais état, se dirige vers le poste militaire de Kidal (Soudan Français) distant de 270 Kms., et se continue, légèrement meilleure, jusqu'à la piste de Bidon-5 à Gao qu'elle atteint 25 Kms. avant Tabankort (voir page 48, « de Bidon-5 en Afrique Occidentale »).		De TIN-ZAOUATENE, une piste très peu visible, contourne au S. le Massif de l'Adrar des Iforas en empruntant ses derniers contreforts, et atteint le poste militaire de Kidal (Soudan Français) à 270 Kms. au S.-W., où existe un terrain de secours ; de Kidal, une piste bien tracée et très visible se dirige vers la piste de Bidon-5 à Gao qu'elle atteint 25 Kms. avant Tabankort (voir page 48, « de Bidon-5 en Afrique Occidentale »).



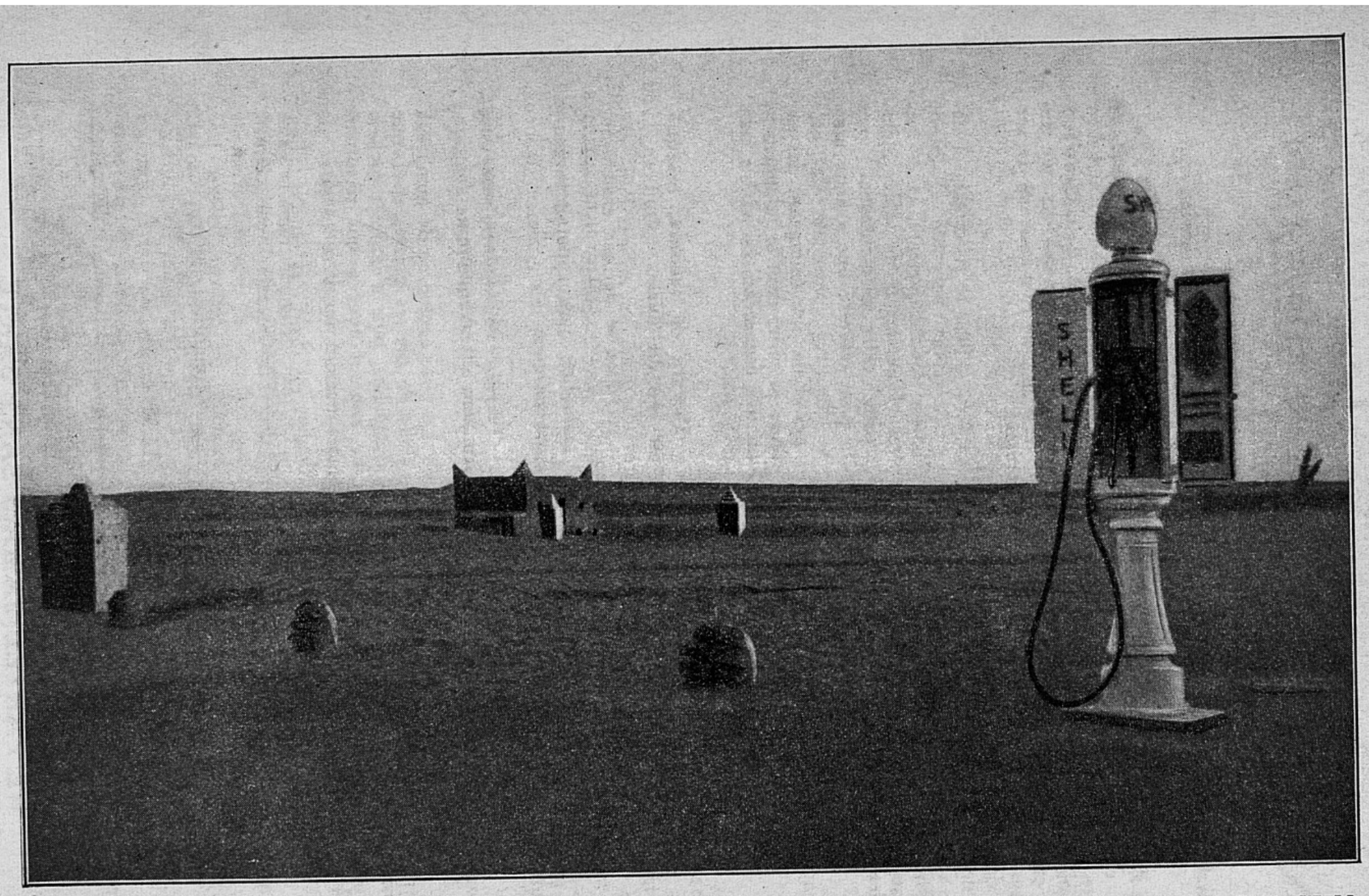
Cliché SHELL

TAMANRASSET. — Le relais « avion »

De TAMANRASSET à IN-GUEZZAM

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Au départ de Tamanrasset, traversée de l'oued, bien aménagée ; la piste est très montagneuse (fortes rampes), mais est bien entretenue et assez roulante. Quelques passages d'oueds, sablonneux, sont assez difficiles ; puis la piste devient de moins en moins accidentée et se poursuit sur une grande plaine parsemée de collines et de pics que séparent de grands intervalles de sables.		La piste, très montagneuse, est bien marquée et tranche nettement sur les montagnes, de couleur foncée ; les oueds nombreux que traverse la piste sont couverts de verdure. Peu à peu, le relief du sol devient moins accentué (l'altitude baisse très rapidement), et de larges affleurements de sables apparaissent entre les montagnes ; puis la piste traverse une grande plaine de reg parsemée de collines et de pics émergeant des sables; la piste, dont le jalonnement est très rapproché, est visible sans difficulté.
Passages de fech-fech nombreux ; ne pas s'écarter de la piste, le tracé jalonné étant reconnu comme rencontrant le moins de sables mous. La piste devient par endroits très lourde. Elle s'améliore ensuite, mais néanmoins est lourde assez souvent ; la piste longe de curieux massifs de pierres noires en forme d'aiguilles. La piste se faufile alors entre des collines couvertes de pierres aux formes étranges, entourées de sables très clairs, puis débouche dans une vaste plaine.		**Terrain de secours, marqué, au lieu dit Zazir.** La piste se déroule ensuite sur une vaste étendue sablonneuse, sans relief, mais apparaît toujours bien marquée. **Terrain de secours, marqué, au lieu dit Abalemma.** La piste contourne de nombreux amas de pierres noires, en forme d'aiguilles, puis d'énormes rochers de couleur foncée qui ressortent parfaitement sur le sol clair. La piste débouche dans la vaste plaine d'In-Guezzam (que cernent des collines et des affleurements rocheux, de couleur laiteuse très caractéristique au S.-W.) quelques kilomètres avant IN-GUEZZAM bordj de terre brunâtre entouré de quelques petites constructions, en bordure W., de la piste.
Les derniers kilomètres sont très roulants jusqu'au bordj d'IN-GUEZZAM, au bord et à droite de la piste. *Pompe SHELL devant le bordj*	210 305 406	

NE PARTEZ JAMAIS SANS CARTE SHELL



IN-GUEZZAM. — Une pompe « auto » à plus de 2.500 kms d'Alger...

Cliché SHELL

IN-GUEZZAM

(Territoire des Oasis)

Autorités : M. le Chef Radio du Poste de T.S.F.

T.S.F. — *Le courrier, affranchi, peut être remis au gérant du Bordj-Hôtel.*

SHELL :

M. le Gérant de la S.A.T.T., *représentant.* — *Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.*

Hôtel :

Bordj-Hôtel de la S.A.T.T.

Garage :

Possibilité de garer les voitures à l'intérieur du Bordj-Hôtel.

Site :

Le centre d'In-Guezzam se compose du Bordj-Hôtel construit en 1932 et de deux petits bâtiments, situés près du puits, au milieu d'une plaine que cernent à l'horizon de petites collines et des affleurements rocheux. La végétation est très réduite : un minuscule jardin potager près du bordj et, dans quelques replis de terrain avoisinant, des gommiers épineux.

In-Guezzam est le poste frontière de l'Algérie et du Territoire du Niger (frontière à 8 Kms 500 au S.) ; cette frontière est du reste toute théorique ; aucune formalité douanière.

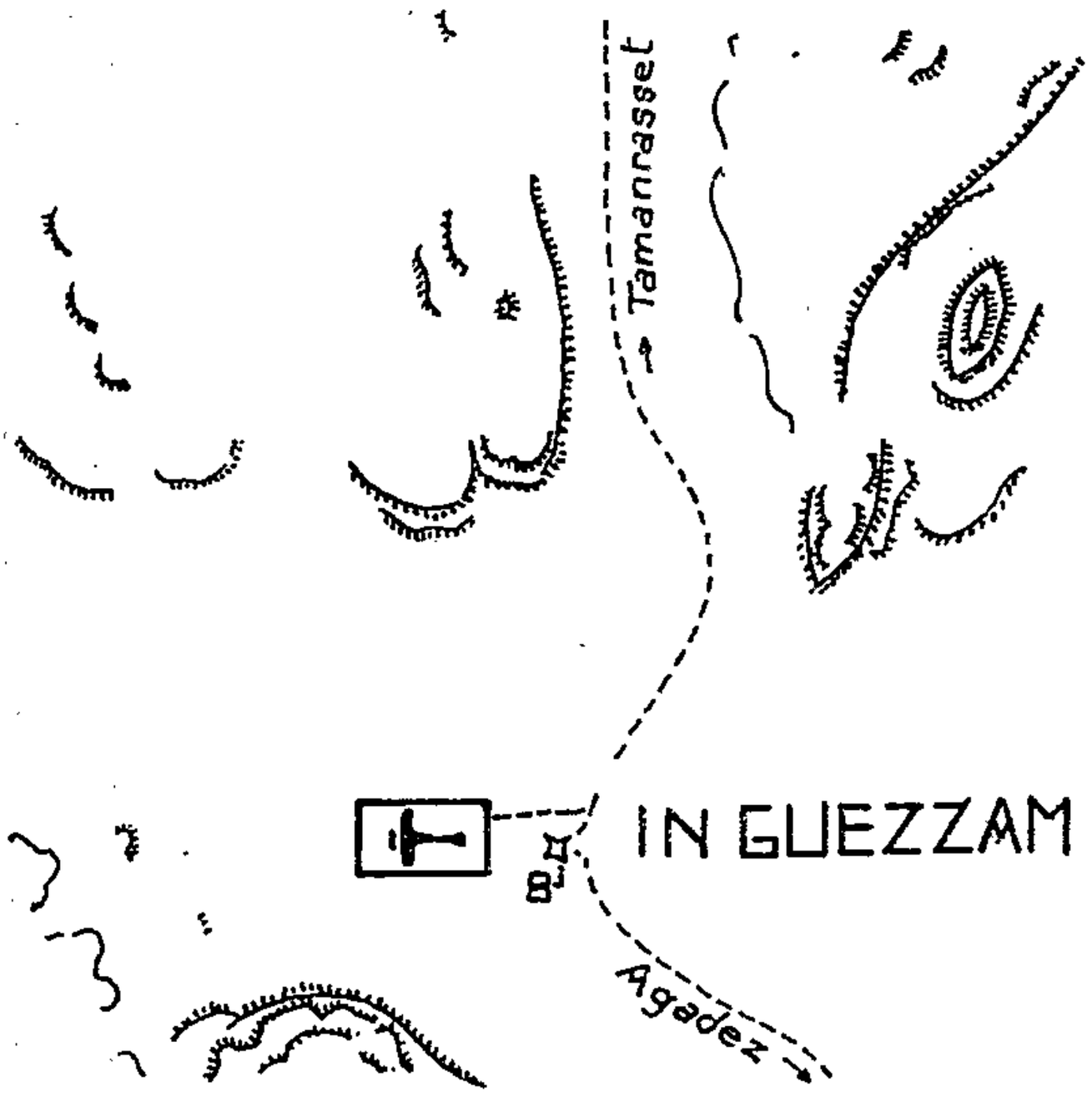
Excursions :

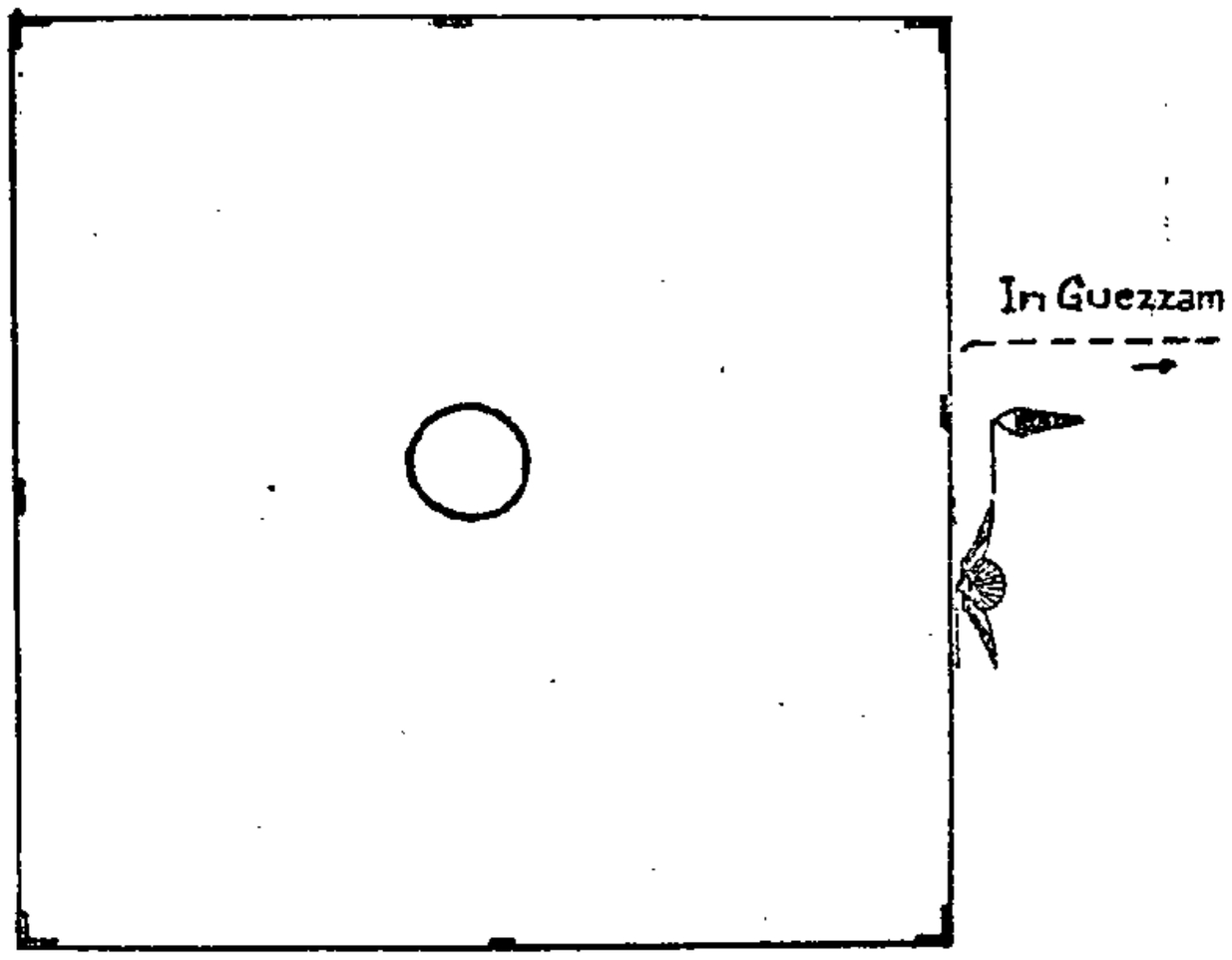
a) de très nombreux « ateliers » et tombes préhistoriques se trouvent dans les environs d'In-Guezzam et en particulier au S.-W. et au N. ; l'on y trouve encore, notamment, de très belles haches et des pilons, gisant à même le sol.

b) A 6 Kms. au N.-E., collines très curieuses (multitude de pics en forme d'aiguilles).

SIGNALEZ TOUJOURS VOTRE DEPART AUX AUTORITES LOCALES

SHELL





TERRAIN DE SECOURS

Position :

1 Km. W. du bordj d'In-Guezzam.

Repères :

N., collines sens E.-W. de couleur foncée ; E., bordj de couleur brune en bordure W. de la piste de Tamanrasset à In-Guezzam et d'In-Guezzam à Agadès. S.-W., affleurements rocheux de couleur blanchâtre.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m. × 1.000 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle de pierres noires.

Indication de vent :

Manche à air sur socle en maçonnerie, bordure E. du terrain.

Nature du sol :

Sablonneux, ferme.

Obstacles :

Néant.

Installations : Néant.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

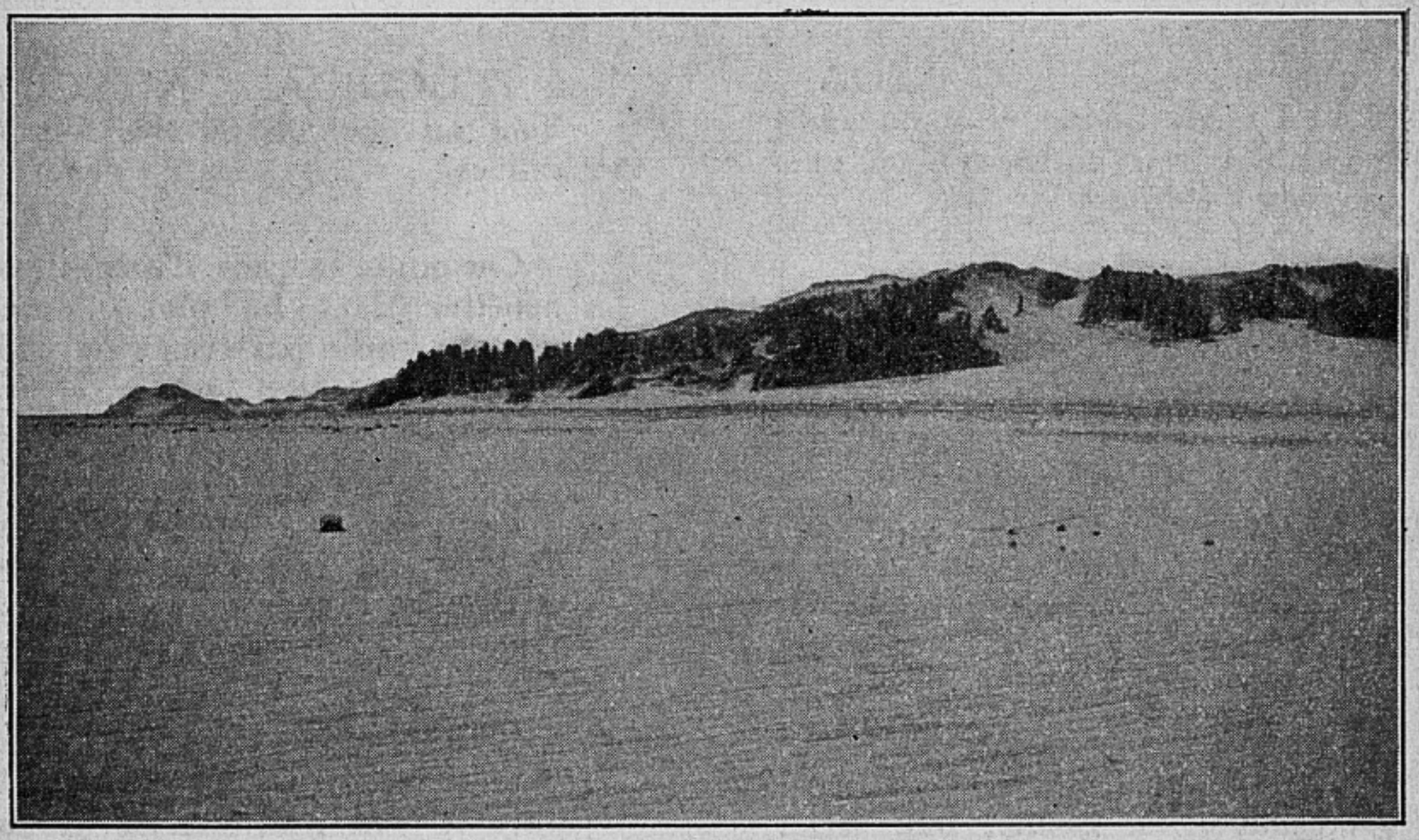
Météo : Néant.

D'IN-GUEZZAM en AFRIQUE OCCIDENTALE

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Au départ d'IN-GUEZZAM, la piste est bien tracée et assez bonne.	8	Au départ d'IN-GUEZZAM, la piste s'aperçoit très nettement jusqu'à la frontière du Territoire du Niger.
On pénètre dans le Territoire du Niger, qu'indique un poteau de signalisation.		
La piste emprunte une succession de vallées couvertes de végétation ; la piste est moins bonne, puis s'améliore en arrivant au puits d'IN-ABBANGARIT.	211	La piste emprunte une succession de vallées sens N.-S. ; elle devient ensuite peu visible par endroits ; le sol se couvre de végétation qui deviendra de plus en plus fournie après IN-ABBANGARIT dont le puits se distingue assez bien.
La piste traverse une région pittoresque très boisée que coupe une multitude de koris (lits asséchés de petites rivières) dont les traversées ont été bien aménagées.		La région est, à certains moments, très boisée, et ravinée par des koris (lits asséchés de petites rivières) ; la piste est bien marquée.
	310	
On arrive à TEGGUIDA-N'TECUM (salines et montagne fourmilière très curieuses) où un camping a été installé.		TEGGUIDA - N'TECUM, dont on aperçoit de très loin les salines.
La piste, mauvaise par temps de pluie, est alors très roulante par temps sec.		On quitte la zone d'arbres pour pénétrer dans les plaines, inondées en partie par temps de pluie, de l'Irraz Agadès (argiles de teinte rougeâtre).
	398	
A IN-GALL (bordj), piste à droite vers Tahoua et Birni-N'Konni, et à gauche vers Agadès.		Le village d'IN-GALL se voit de loin ; au S., piste vers Tahoua et Birni-N'Konni, à l'E. piste vers Agadès.
La piste, qui traverse une région intéressante, est bonne, puis très bonne en arrivant à AGADES.	525	Cette région, légèrement accidentée, est très pittoresque ; la piste se voit parfaitement jusqu'à AGADES.
		Terrain d'atterrissage, marqué

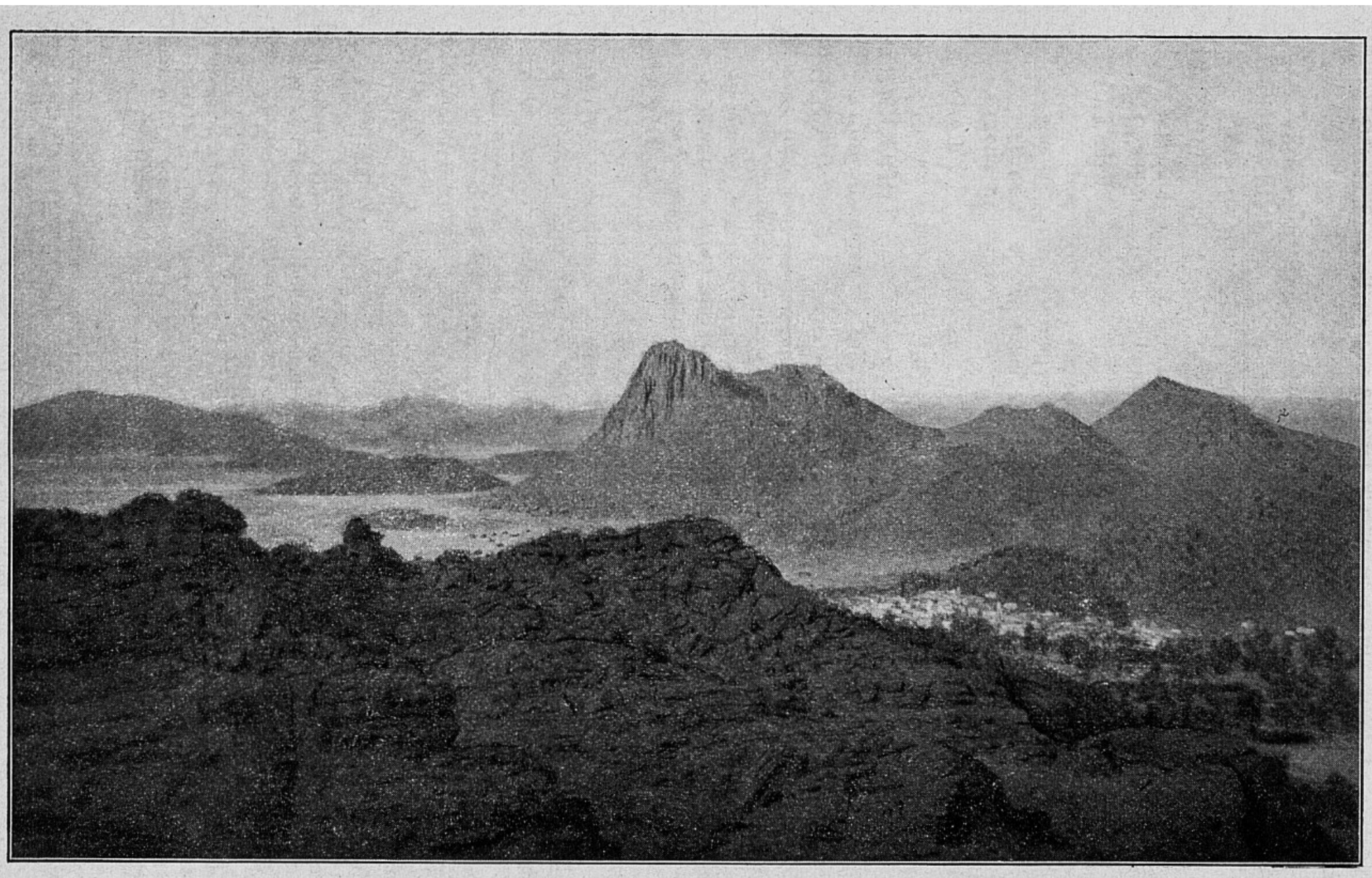
D'In-Guezzam en Afrique Occidentale (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
D'AGADES on peut se rendre, par des pistes assez bonnes, sur Zinder et de là sur la Nigéria Anglaise et le Tchad, région de grandes chasses.		D'AGADES vers le Tchad par Zinder et la Nigéria Anglaise, les pistes sont assez visibles et des terrains d'aviation (assez exigus pour les terrains secondaires) jalonnent ces itinéraires.
D'AGADES on peut également se diriger, via In-Gall, sur Birni-N'Konni et de là sur le Dahomey, le Soudan et la Côte d'Ivoire, par de bonnes pistes.		D'AGADES vers le Dahomey, le Soudan ou la Côte d'Ivoire, par In-Gall et Birni-N'Konni, les pistes sont très visibles et la plupart des centres, même secondaires, sont dotés de terrains d'atterrissage, toutefois assez petits pour les terrains de secours aménagés entre les principales villes.



Cliché SHELL

IN-GUEZZAM. — Les étranges massifs de pierres dressées



Cliché SHELL

Le ksar d'AZELOUAZ, dans le Tassili, la région la plus pittoresque de la ligne des Ajjers

LA LIGNE DES AJJERS

La ligne des Ajjers relie l'Algérie (Sud Constantinois) à l'Afrique Occidentale (Niger Français) et à l'Afrique Equatoriale (Tchad Français). Partant de Biskra, la ligne des Ajjers passe par Touggourt, Ouargla, Flatters, Amguid, Djanet, et atteint les premiers centres importants du Niger à Bilma et Agadès, et du Tchad à Abécher et Fort-Lamy.

L'une des premières entreprises de transports sur cette ligne fut la Maison Deviq qui comprit immédiatement l'intérêt de réaliser au Sahara des liaisons réellement commerciales avec des véhicules de fort tonnage; depuis plusieurs années adjudicatrice des transports de l'armée, les « poids lourds » (6 et 8 tonnes) de la Maison Deviq sillonnent le Sahara Oriental et c'est la seule Maison utilisant de tels poids lourds sur les pistes du désert : l'esprit d'initiative et la remarquable activité de M. Deviq, qui dirige sa maison avec une énergie bien connue, sont la démonstration que tous les problèmes de transports sont possibles au Sahara.

L'Entreprise de Transports Lagleyze exploite sur cette ligne les services réguliers suivants :

— toute l'année, service automobile tri-hebdomadaire de Touggourt à Ouargla ;
— d'Octobre à Mai, service automobile bi-mensuel d'Ouargla à Djanet ;
— de Juin à Septembre, service automobile mensuel d'Ouargla à Djanet.

Aucun service de dépannage régulier n'est organisé sur la ligne des Ajjers.

La Société Algérienne des Transports Tropicaux exploite :

— d'Octobre à Mai, un service automobile hebdomadaire sur la piste transversale d'Ouargla à El-Goléa.

Les conditions appliquées dans les différents Hôtels, Dar Diafs et Campings de cette ligne sont les suivantes :

BISKRA :

Plusieurs hôtels de différentes catégories (prix selon catégorie).

TOUGGOURT :

Plusieurs hôtels de différentes catégories (prix selon catégorie).

OUARGLA :

Hôtel du Sahara :
(prix : ch. 20 ; pet. déj. 4 ; déj. 20 ; dîn. 20).

Ancien Hôtel Transatlantique :
(prix : ch. 25 ; pet. déj. 5 ; déj. 25 ; dîn. 25).

FLATTERS :

Chambres d'hôtes au poste militaire (s'adresser préalablement à M. le Commandant Militaire du Territoire des Oasis à Ouargla).

AMGUID :

Chambres d'hôtes au bordj (d° Flatters).

TOUKMATINE :

Abri, 2 chambres (d° Flatters).

DJANET :

Dar Diaf (s'adresser en arrivant à Djanet à M. le Chef de Poste).

Ces conditions, étant susceptibles de variation, sont indiquées sous toutes réserves.

BISKRA

Commune de plein exercice, résidence de l'Administrateur de la Commune indigène
Alt. 125 m.

Autorités : Administrateur de la Commune ; Commissaire de Police.
Chemin de fer : N. vers Batna (voie normale) ; S. vers Touggourt (voie métrique)
Médecins : Civils et militaires, oculiste. Hôpital.
Poste, Télégraphe et Téléphone.

Banques :

MM. Brulebois, correspondants de la Banque de l'Algérie, Société Générale, Crédit Lyonnais, Société Marseillaise de Crédit.
Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie.
Compagnie Algérienne.

Syndicat d'Initiative :

Grand'Place.

SHELL :

Service-Station, Grand'Place. — MM. BRULEBOIS, *agents.*

Hôtels :

Transatlantique, Royal, Palace Hôtel, Victoria, du Sahara, des Zibans, de l'Oasis, Terminus, etc...

Piscine :

Etablissements Thermal d'Hammam Salahine (7 Kms.)

Cafés :

du Casino, du Glacier, du Sahara, Brasserie de l'Etoile, etc...

Garages et Ateliers de réparations :

Tourenq, Adjus, Lloret, Letailleur, Gréco (location de voitures à tous les garages).

Site :

Biskra est un centre touristique important et très intéressant que domine au N. et à l'E. de hautes montagnes. Ville européenne et indigène ; beaux jardins dont le principal est le jardin Landon ; palmeraie importante entourant de nombreux villages.

Coutumes locales :

Danses des Ouled-Naïl.

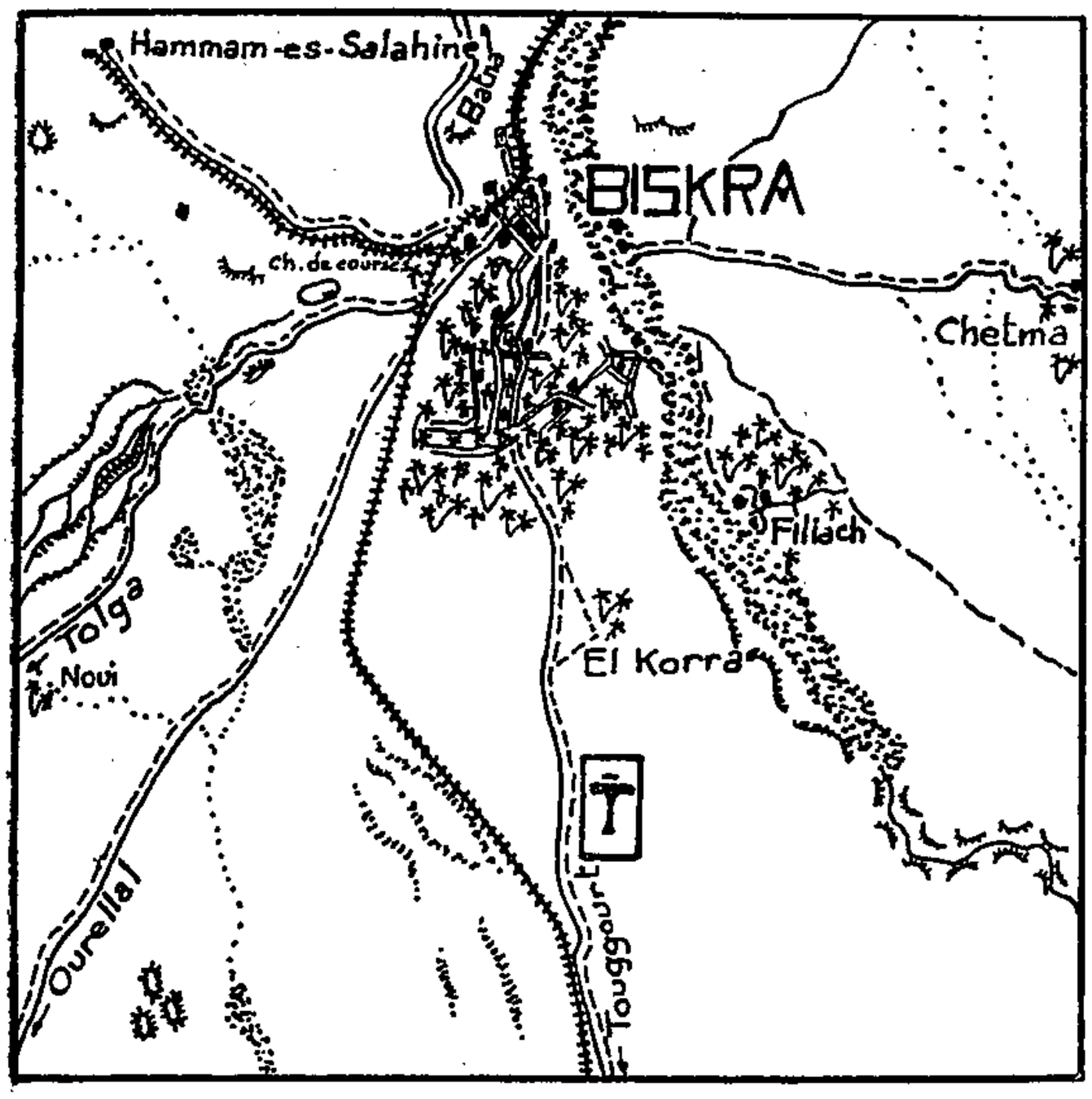
Objets locaux :

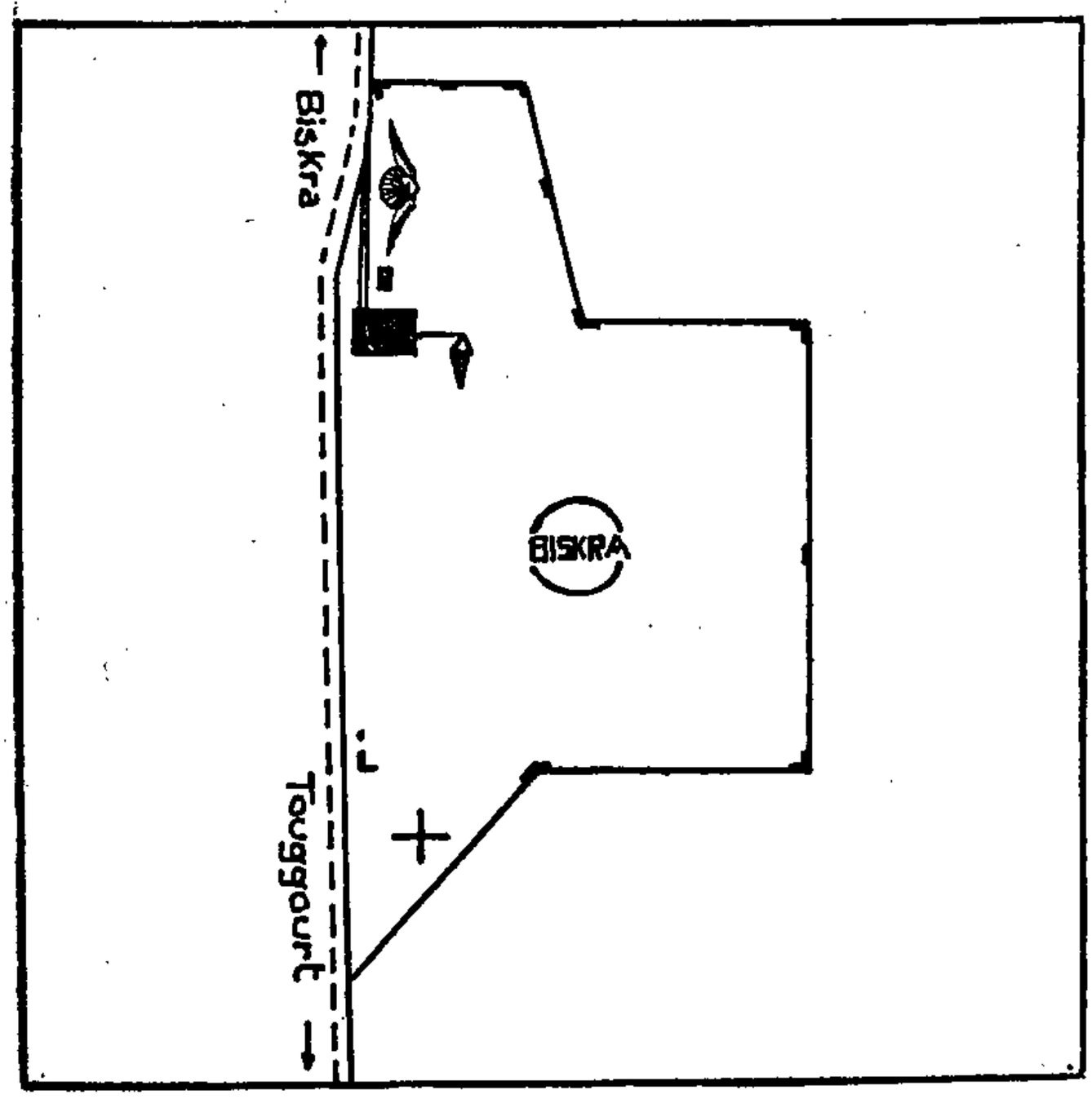
Tous objets habituels de fabrication indigène (bijoux, tentures, etc...)

Excursions :

A l'intérieur même de l'agglomération, de nombreuses promenades sont à faire, dans les jardins, dans la palmeraie et au Vieux Biskra. A l'extérieur, notamment :

a) aux dunes (7 Kms.)
b) au Marabout de Sidi Okba.
c) aux pittoresques Gorges de M'Chounèche.
d) aux Gorges renommées d'El Kantara.





TERRAIN DE SECOURS

Position :

7 Kms. S. de Biskra. Lat. 34°50' N. — Long. 5°44' E.

Repères :

N., palmeraie et ville de Biskra ; E., oued Biskra ; W., en bordure immédiate, la piste de Biskra à Touggourt, à 600 m. voie ferrée (métrique) de Biskra à Touggourt.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

900 m. × 600 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs avec inscription réglementaire BISKRA.

Indication de vent :

Manche à air sur le hangar ; anémomètre sur le Club House.

Nature du sol :

Ferme.

Obstacles :

Néant.

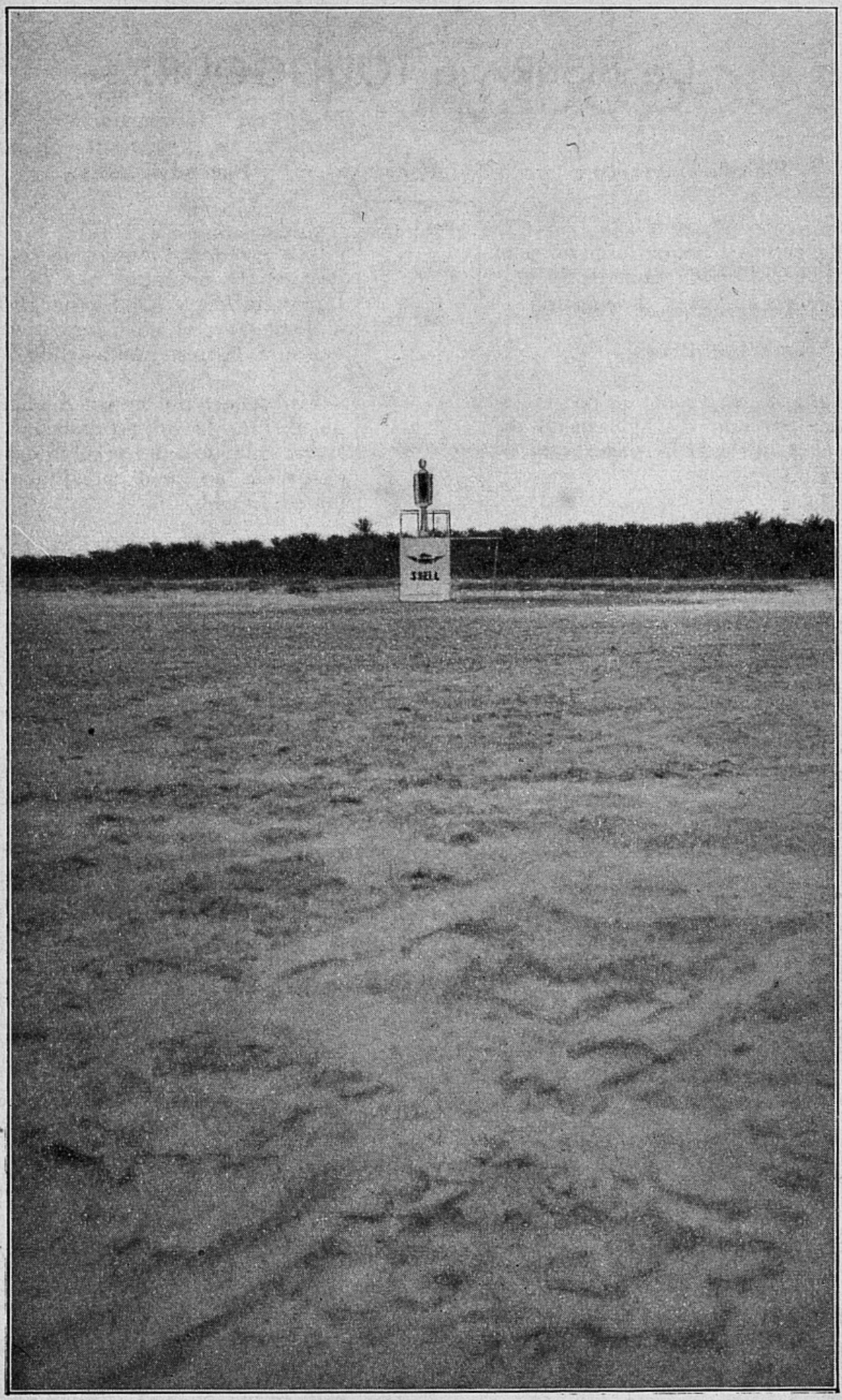
Installations : Hangar métallique de 500 m².
Club House (bar, lavabos, téléphone).
Atelier.

SHELL : *Essence : distributeur spécial sur le terrain.*
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Poste de météo militaire, téléph. 0.63 à Biskra.

De BISKRA à TOUGGOURT

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est bonne jusqu'au pont de l'oued Djeddi (pont de la voie ferrée de Biskra à Touggourt).		Un excellent balisage de cet itinéraire est constitué par la voie ferrée (métrique) qui relie Biskra à Touggourt et qui longe presque toujours la piste automobile.
La piste est ensuite un peu moins bonne par suite d'affleurements rocheux ; quelques passages sablonneux.	22	Au départ du terrain d'aviation de Biskra, le sol est parsemé de larges plaques de végétation qui s'espacent au pont métallique de l'oued Djeddi.
Bordj désaffecté de CHEGGA ; à gauche, piste d'El-Oued, puis dépression du chott Melrir (après les pluies, durant l'hiver, l'eau atteint souvent la piste).	56	Bordj en ruine de CHEGGA, en bordure de la piste ; à l'E., piste d'El-Oued puis chott Melrir, très important.
La piste, qui longe toujours à peu de distance la voie ferrée, redevient très roulante ; près du chott Merouane, elle est excellente par temps sec, mais très mauvaise par temps de pluie, où les embourbements sont à craindre.		
A l'entrée de la palmeraie d'OURIR, prendre la piste de droite (la piste directe mène à une propriété privée).	104	La piste longe le chott Merouane et atteint la grande palmeraie d'OURIR.
La piste est moins bonne jusqu'à M'RAIER, oasis très importante, puis s'améliore et devient bonne.	112	La voie ferrée suit toujours la piste à peu de distance ; l'on atteint l'oasis de M'RAIER, l'une des plus importantes de la région.
A DJAMAA, on peut visiter le vieux Djamâa et les oasis voisines de Sidi-Yahia et de Tamerna. A main gauche, embranchement d'une piste menant à El-Oued.	169	La piste traverse ensuite la palmeraie de DJAMAA ; à l'E., piste vers El-Oued.
La piste est bonne et très roulante, quoique légèrement sablonneuse, jusqu'à TOUGGOURT.	224	Le sol est, par endroits, très légèrement vallonné jusqu'à l'oasis de TOUGGOURT, terminus de la voie ferrée du sud constantinois.
Pompe SHELL devant le Garage Ducastin, rue principale.		



Cliché SHELL

TOUGGOURT. — Le Relais « avion »

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., Téclès.

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 :

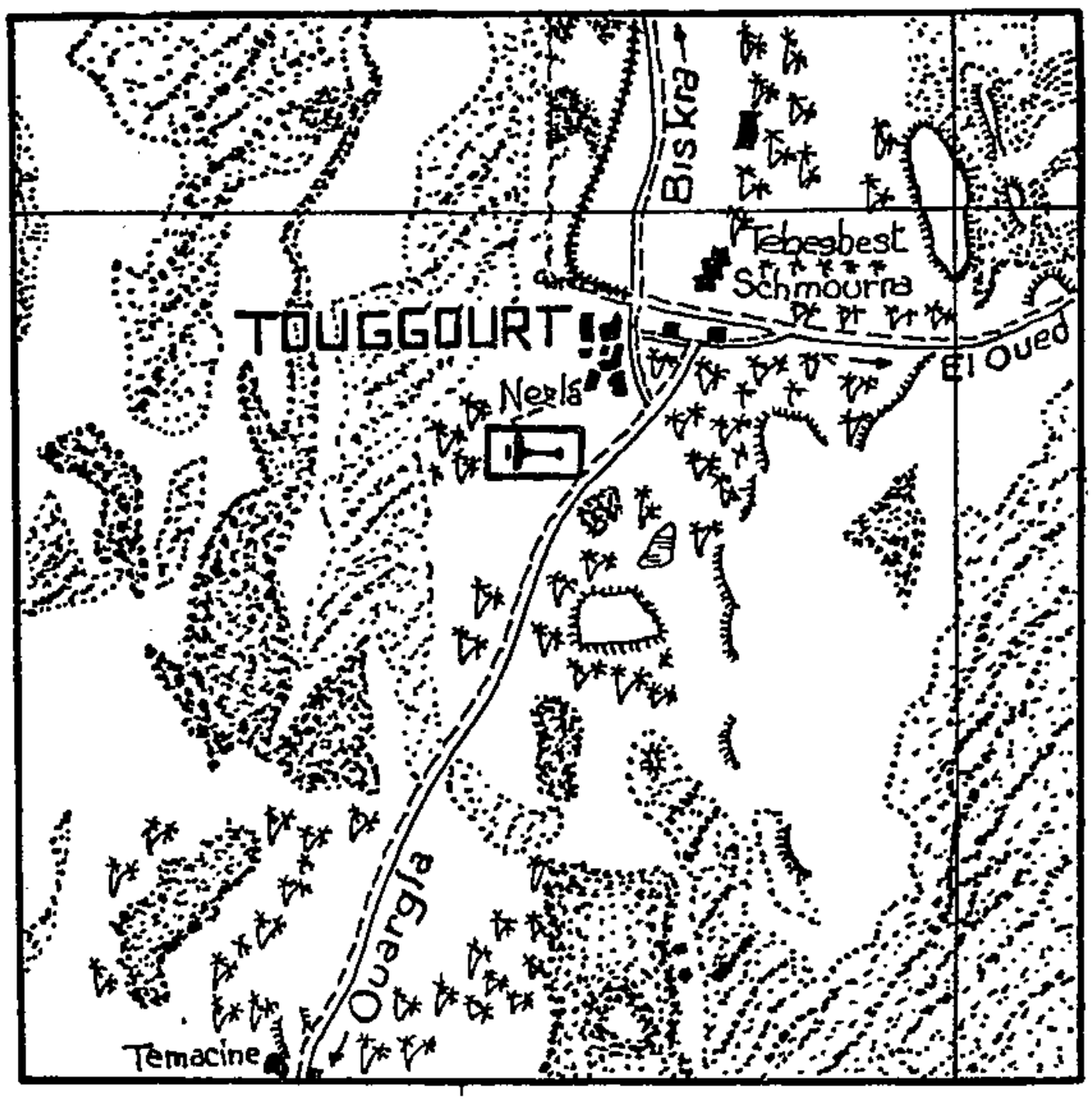
Danses des Ouled-Naïl.

Excursions :

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

Chasse :

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



TERRAIN DE SECOURS

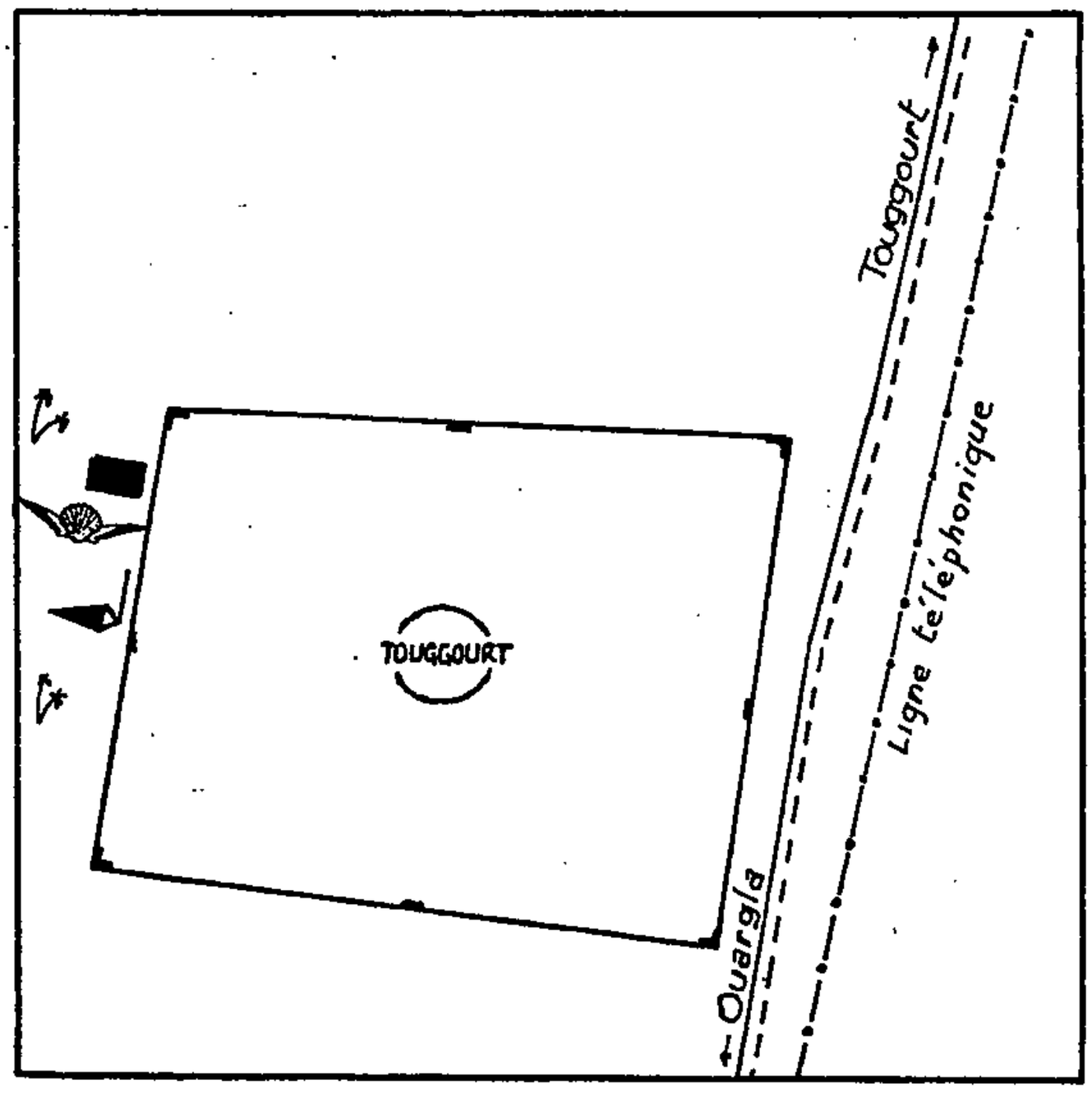
Position :

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

Repères :

Terrain entouré de palmeraies. E. piste de Touggourt à Ouargla.

DESCRIPTION :



Zone d'atterrissage :

700 m.×700 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs.

Indication de vent :

1 T. orientable et 1 manche à air, au S. du hangar.

Nature du sol :

Sablonneux ; lourd après pluie.

Obstacles :

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

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.

De TOUGGOURT à EL-GOLÉA par GHARDAIA

Parcours terrestre	Kms.	Parcours aérien
		Au départ de Touggourt, la piste qui traverse, durant une quinzaine de kilomètres, une succession de dunes, est peu visible.
La piste est très sablonneuse durant une quinzaine de kilomètres, puis est bonne jusqu'à HASSI-DOULAH (eau mauvaise).	41	Le puits d'HASSI-DOULAH ne s'aperçoit que difficilement.
La piste redevient sablonneuse, mais est néanmoins assez roulante.		
Bordj de DZIOUA (gardien indigène) ; embranchement, à droite de la piste d'Ouled Djellal.	85	La piste est ensuite bien marquée jusqu'au bordj de DZIOUA ; embranchement, au N., de la piste d'Ouled Djellal.
La piste, bien marquée, est bonne jusqu'à GUERRARA, ville très pittoresque et oasis importante (P.T.T. ; chambres d'hôtes au bordj).	185	La piste est très visible jusqu'à GUERRARA dont la palmeraie et la ville aux maisons blanches, bleues, roses et jaunes s'aperçoivent de très loin.
Au départ de Guerrara, la piste est assez roulante ; le passage de l'oued Nimel, quoique sablonneux, ne présente que peu de difficultés.		La piste, tout d'abord peu visible, se détache ensuite plus nettement.
Embranchement de la piste d'OUARGLA.	247	L'embranchement de la piste d'OUARGLA, au S., est très visible.
La piste devient rocailleuse, puis elle est bonne jusqu'à l'embranchement de la piste de Laghouat à GHARDAIA.	273	La piste est très bien marquée jusqu'à l'embranchement, au S. de la piste de LAGHOUAT à GHARDAIA.

La piste est désormais celle de Laghouat à El-Goléa

AUTOMOBILISTES, SUIVEZ LA PISTE : VOUS POUVEZ VOUS ENSABLER OU VOUS PERDRE EN DEHORS D'ELLE

SHELL

De TOUGGOURT à OUARGLA

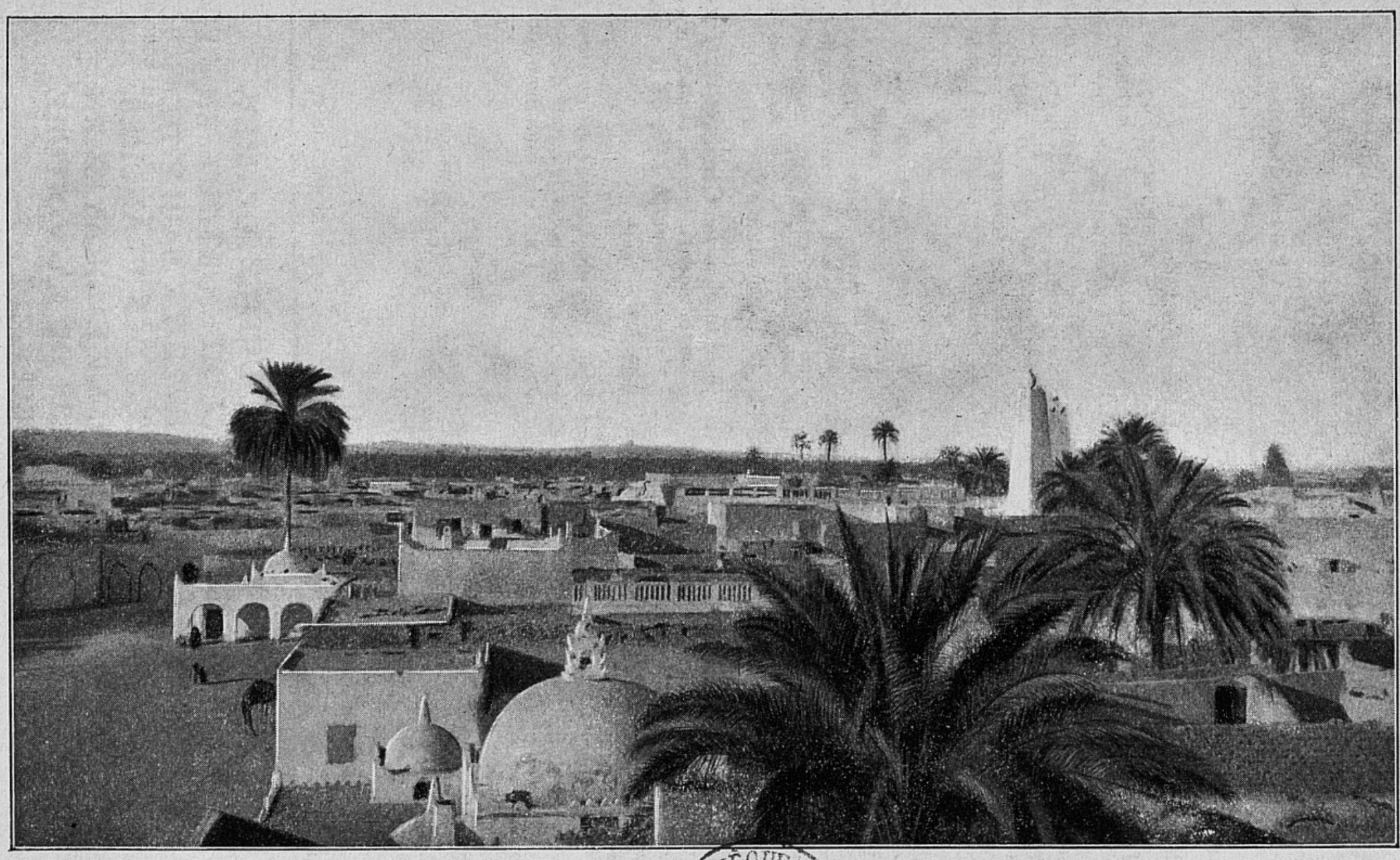
Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
		Cet itinéraire n'est pas balisé pour l'aviation ; la ligne téléphonique reliant Touggourt à Ouargla qui longe la piste, constitue cependant un précieux point de repère. Dans la seconde moitié du parcours, la piste, très droite et d'une grande largeur, se détache parfaitement sur le terrain environnant, parsemé de touffes d'herbes.
La piste est bonne, sauf par temps de pluie, jusqu'à TEMACINE, village très pittoresque où l'on doit visiter le tombeau du marabout Sidi-el-Hadj Ali.	13	TEMACINE, village de maisons en terre brune entouré de palmeraies.
La piste est assez mauvaise dans la traversée du Chott de Kerdache et est inondée dès qu'il pleut.		A l'E., succession de massifs de dunes.
La piste quitte le chott au village de BLIDET AMOR, et prend le profil de montagnes russes.	24	La piste coupe le chott de Kerdache jusqu'au village de BLIDET AMOR, situé au milieu d'une palmeraie.
Elle redevient ensuite meilleure quoique sablonneuse par endroits, et se déroule sur terrain plat.		La piste est ensuite aménagée sur des dunes pendant quelques kilomètres ; elle est très visible, et tranche nettement sur le sol, puis se déroule sur un terrain plat couvert de végétation.
A la GRANDE GUEMIRA, la plupart des passages sablonneux ont été recouverts de drinn ; aux emplacements les plus mauvais et jusqu'à Ouargla, cinq essais de route bitumée ont été effectués.	84	Lieu dit GRANDE GUEMIRA. Cinq essais de route bitumée ont été effectués aux endroits les plus sablonneux de la piste entre la Grande Guemira et Ouargla ; ces tronçons de route, de couleur noire, constituent d'excellents panneaux de direction. L'on aperçoit à l'W. au fond d'un entonnoir de sable très encaissé, une tache de verdure (des palmiers) : c'est le « Square Bresson ».
A la Grande Guemira, la piste se dirigeant sur la droite est une piste « poids lourds » qui recoupe la piste principale au Km.	105	Une piste réservée aux poids lourds se dirige à l'W et recoupe la piste principale au Km. 105.

De Touggourt à Ouargla (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est assez sablonneuse.		
Une piste « poids lourds » meilleure que celle aménagée pour les voitures légères, se détache à gauche et rejoint la piste d'Ouargla à Flatters, au lieu dit « TROIS PITONS » (groupes de pitons dont trois se détachent particulièrement), que l'on contourne en les laissant sur la droite.	120 155	A l'E. piste menant également à Ouargla (dite « Poids lourds »), qui contourne à l'E. un groupe de collines et de pitons et rejoint la piste de Flatters, balisée pour l'aviation (on aperçoit du reste près de l'embranchement la première balise, en tôle peinte en blanc).
La piste est ensuite assez bonne, puis bonne, jusqu'à la palmeraie d'OUARGLA, dont la traversée est bien aménagée ; on aperçoit la ville européenne peu après avoir laissé le chott à main droite. Tourner à droite, cent mètres avant d'arriver aux bâtiments du Territoire des Oasis, puis prendre, encore à droite, l'avenue principale ; l'on passe sous la porte commémorative du centenaire de l'Algérie ; suivre la piste se présentant à gauche, conduisant d'abord à l'ancien hôtel Transatlantique, puis à l'hôtel du Sahara et au bureau de Poste.	170	La piste longe une chaîne de dunes, laisse le chott à l'W. et pénètre dans la palmeraie d'OUARGLA, villes européenne et indigène aux maisons de couleur blanche (deux minarets de 35 m. de hauteur). La piste de Ghardaïa, près de laquelle se trouve le **terrain d'aviation**, aboutit à l'W. de la ville indigène.
Pompe SHELL devant l'hôtel du Sahara.		

EN CAS D'ENSABLEMENT, EVITEZ DE METTRE EN MARCHE AVANT ET SURTOUT EN MARCHE ARRIERE : ENLEVEZ LE SABLE DEVANT LES ROUES, PLACEZ DES PLANCHES, NATTES OU TREILLAGES, ET EMBRAYEZ EN PREMIERE, LES PASSAGERS DE LA VOITURE POUSSANT CELLE-CI

SHELL



OUARGLA. — Panorama de la ville indigène

Cliché SHELL

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
R.F.

OUARGLA

(Territoire des Oasis)
Alt. 128 m.
Siège du Commandement militaire du Territoire des Oasis et Chef-Lieu d'Annexe

Autorités : M. le Capitaine, Chef d'Annexe.

Médecin militaire, Hôpital militaire et Infirmerie indigène.

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

Eglise.

SHELL :

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

Hôtels :

du Sahara.
Ancien Hôtel Transatlantique.

Garage :

Possibilité de garer les voitures dans les cours des hôtels.

Atelier de réparations :

Aucun atelier civil ; il existe un important atelier militaire (Section d'Autos Spéciales Sahariennes).

Site :

La ville moderne, blanche, est d'architecture très originale, et la perspective de l'avenue principale est fort belle. La ville indigène est curieuse et mérite d'être longuement visitée ; l'on peut monter sur les minarets d'où l'on a un joli coup d'œil. La palmeraie d'Ouargla est l'une des plus importantes du Sahara ; nombreux jardins.

Coutumes locales :

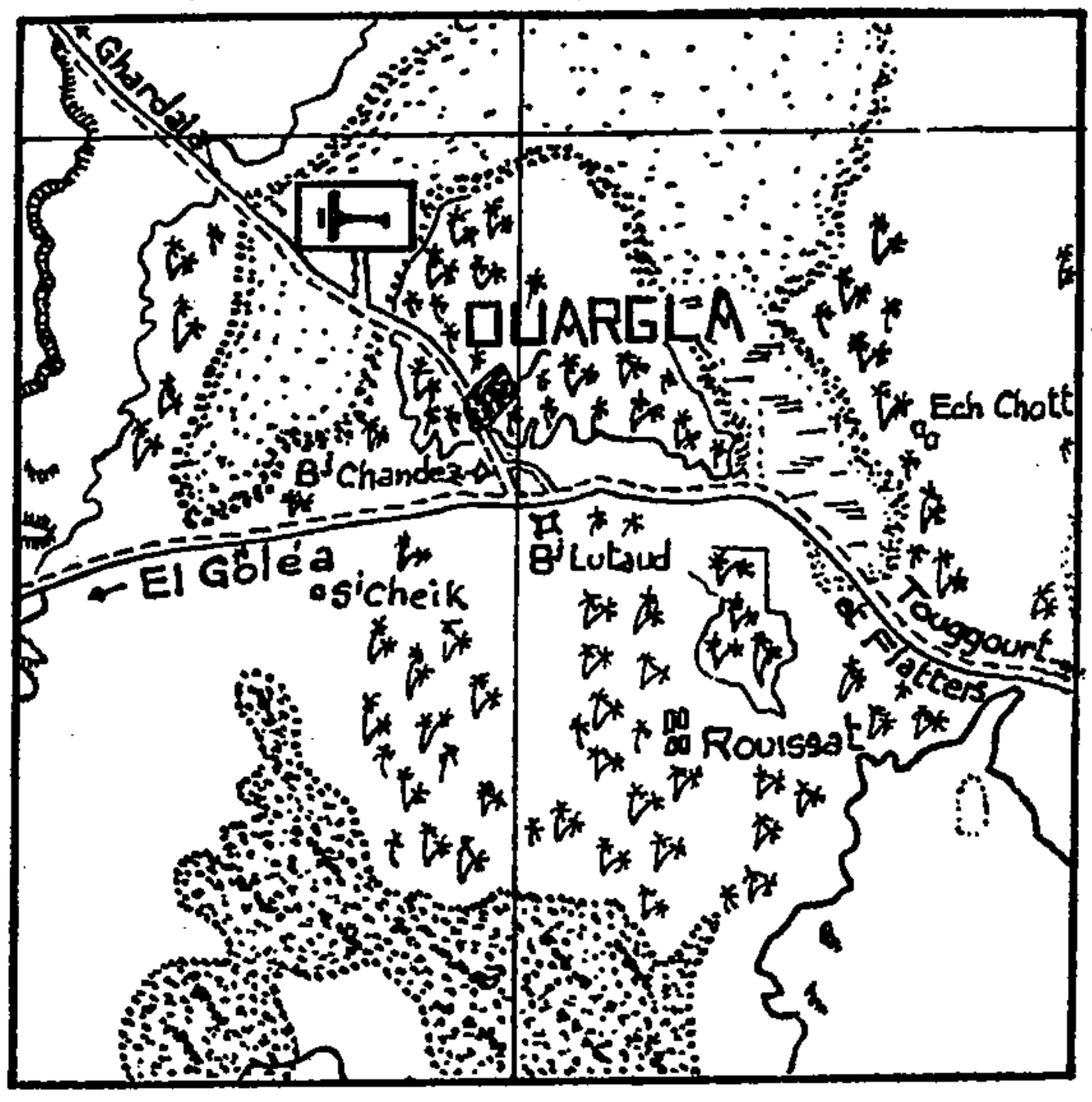
Danses dites de l'Achoura, très originales.

Excursions :

a) à pied, âne ou auto, aux ruines de Ba Mendil (4 Kms.).
b) promenades intéressantes dans la palmeraie ; voir en particulier les jardins de la Zaouïa.
c) aux dunes de Sidi-Kouïled (9 Kms.)
d) à méhari à l'ancienne ville de Sedratta (21 Kms. aller et retour).
e) à la gara Krimma, plateau tabulaire entouré de dunes et sur lequel s'élevait autrefois une ville.
f) en automobile, tour du Chott, pittoresque à effectuer surtout au coucher du soleil.
g) au plateau dominant la piste de Ghardaïa, où au coucher du soleil, l'on découvre un magnifique panorama.

Objets locaux :

L'ouvroir des Sœurs Blanches fabrique de très beaux tapis, des tentures, des coussins, etc...



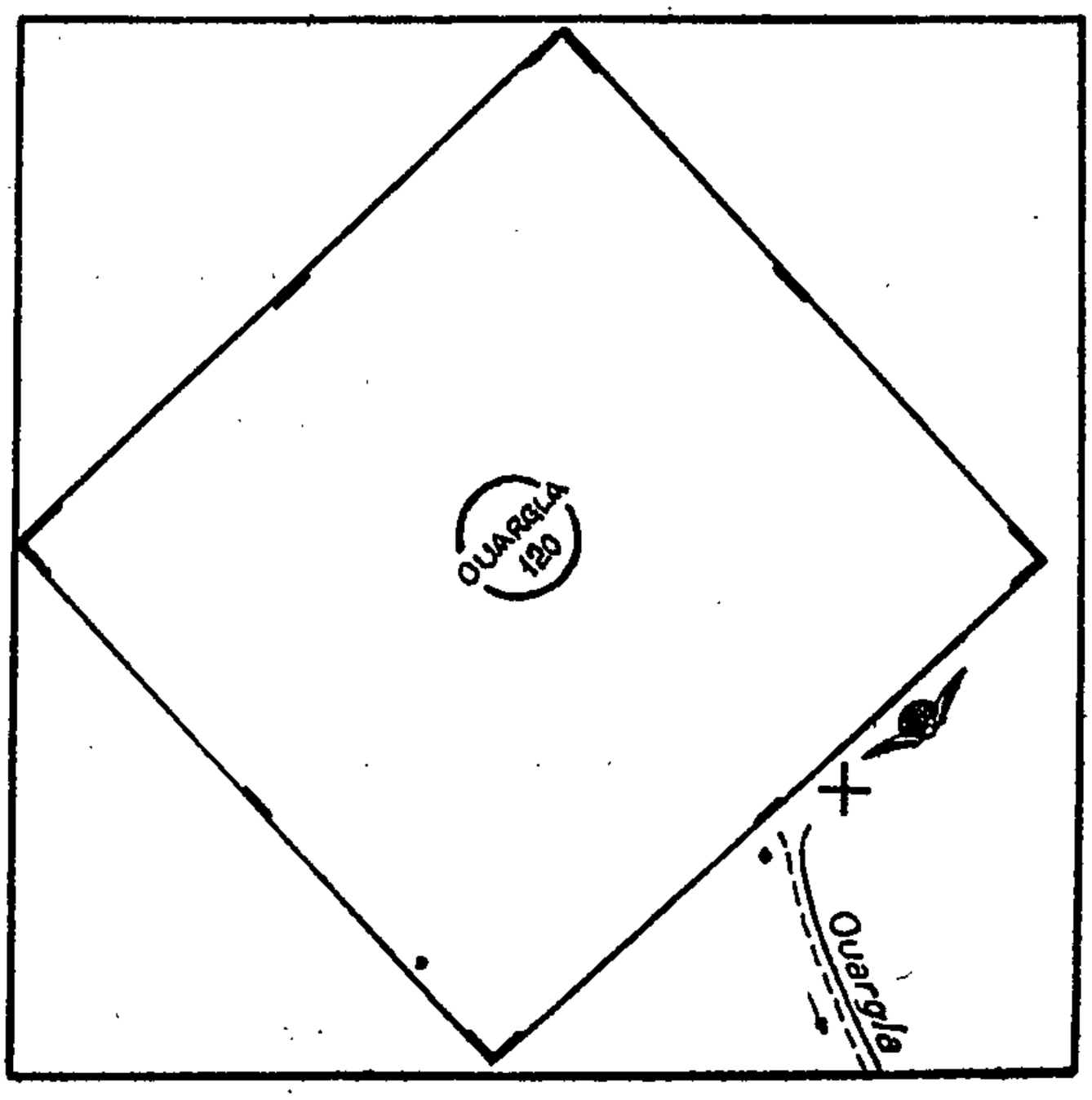
TERRAIN DE SECOURS

Position :

3 Kms. N.-W. d'Ouargla.
Lat. 31°58' N. — Long. 5°18' E.

Repères :

W., palmeraie ;
E., palmeraie entourant la ville indigène d'Ouargla (blanche) ;
Piste d'Ouargla à Ghardaïa.



DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m. × 1.000 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs avec inscription réglementaire OUARGLA 120.

Indication de vent :

Néant.

Nature du sol :

Reg ferme.

Obstacles :

Néant.

Installations :

1 alvéole.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo :

Poste de météo militaire à Ouargla.

D'OUARGLA à EL-GOLÉA

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est bonne jusqu'au pied du plateau qu'elle gravit par une montée bien aménagée.	8	La piste escalade le versant du plateau ; au S., immense tache blanchâtre d'une sebkra occupant le fond de la dépression.
La piste est alors moins bonne puis devient rocailleuse et très mauvaise ; le sol, légèrement accidenté, est assez rocheux et défoncé jusqu'à HASSI-EL-HADJAR, bordj désaffecté (gardien indigène, puits, ni vivres ni matériel de couchage).	91	La piste se poursuit dans un terrain plat, puis légèrement accidenté, qui prend une coloration blanchâtre quelques kilomètres avant d'arriver à HASSI-EL-HADJAR, bordj désaffecté que marque à 3 Kms. au Sud, une chaîne de dunes.
Embranchement de l'ancienne piste menant à HASSI-INIFEL (la nouvelle piste s'embranche maintenant sur la piste d'El-Goléa à In-Salah).	93	L'on aperçoit, au S., l'embranchement encore assez visible de la piste, abandonnée maintenant, qui menait à HASSI-INIFEL.
La piste s'améliore durant quelques kilomètres puis redevient légèrement accidentée et mauvaise, la surface dure du sol ayant été arrachée ; la piste est par endroits complètement défoncée et les ensablements sont à craindre.		La piste se déroule ensuite sur un sol légèrement accidenté, coupé de bancs de rocailles de couleur brune et de dunes ; elle est par endroits peu visible.
Passages sablonneux assez difficiles ; la piste redevient très caillouteuse, mais s'améliore légèrement ; elle se déroule sur terrain plat.	184	La piste se poursuit sur un terrain très rocailleux, de couleur grisâtre.
Embranchement de la piste de Ghardaïa.	232	Embranchement à l'W. de la piste d'El-Goléa.

La piste est désormais celle de Ghardaïa à El-Goléa

AU SOL MEFIEZ-VOUS DU VENT, ATTACHEZ VOS COMMANDES

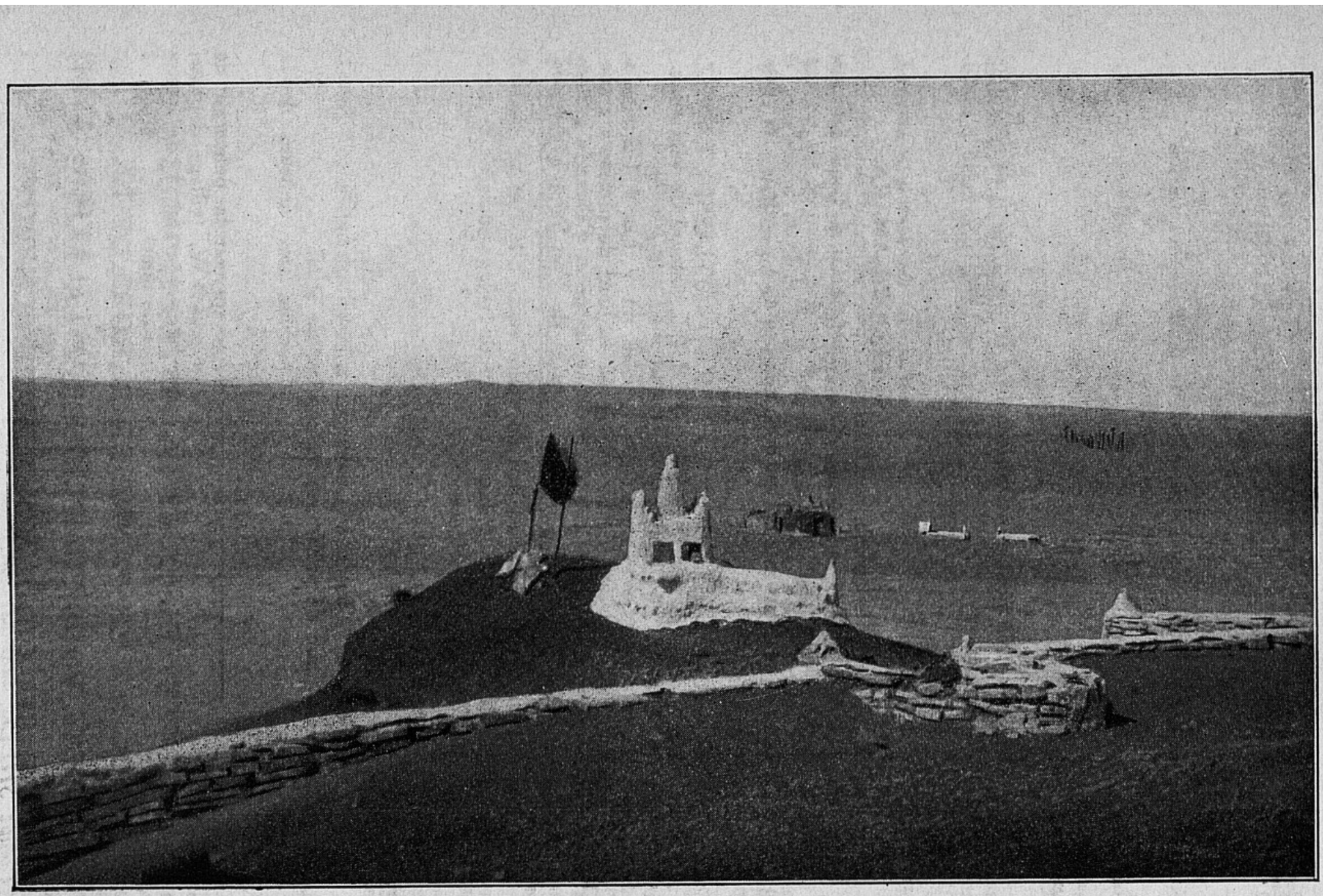
SHELL

D'OUARGLA à FLATTERS

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est la même que celle d'Ouargla à Touggourt jusqu'au Km.	15	
La piste contourne les collines de Mekhadma, et devient légèrement accidentée.		Cet itinéraire est entièrement balisé pour l'aviation (balises en tôle peintes en blanc, espacées d'environ 10 Kms.).
Les passages les plus sablonneux ont été bien aménagés par la construction de banquettes ; le profil de la piste est mouvementé, mais les descentes et montées des cuvettes et des vallées se font sans trop de difficultés.		Durant la presque totalité du parcours, jusqu'à Fort-Lallemand, la piste est légèrement accidentée.
La piste est très sablonneuse à l'embranchement conduisant à Fort-Lallemand.	171	A l'E., embranchement de la piste menant à Fort-Lallemand.
		Terrain de secours, marqué, à l'angle formé par les pistes allant de Fort-Lallemand à Ouargla et de Fort-Lallemand à Flatters.
FORT-LALLEMAND, bordj désaffecté (puits, gardien indigène ; ni vivres ni matériel de couchage).	172	FORT-LALLEMAND, bordj militaire désaffecté, en pierres grises.
La piste est assez sablonneuse par endroits (fech-fech) puis s'améliore peu avant l'entrée du GASSI-TOUIL, couloir de reg cerné de deux hautes chaînes de dunes.		La piste tranche nettement sur le sol environnant couvert de plaques de végétation.
Il est recommandé de suivre la piste automobile balisée par des tas de sable et de pierres, et non pas n'importe quelles traces de roue se dirigeant vers le Sud, de nombreux automobilistes s'étant momentanément égarés dans des couloirs adjacents.	232	La piste entre maintenant dans le GASSI-TOUIL, couloir de reg, sens N.-S., que longent à l'E. et à l'W. de hautes chaînes de dunes ; ce couloir en lui-même ne constitue pas un point de repère infaillible, étant donné qu'à l'E. et à l'W. se déroulent plusieurs autres couloirs semblables. Il est donc recommandé de ne pas perdre de vue le balisage, la piste auto n'étant pas toujours très visible.
Embranchement, à droite, conduisant au puits d'Hassi Touareg (à 6 Kms.).	286	**Terrain de secours, marqué, d'HASSI-TOUAREG, à l'W. de la piste.**
La piste est généralement bonne, durant toute la traversée du Gassi-Touil, à part quelques passages assez lourds, surtout après la pluie.		

D'Ouargla à Flatters (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
De très curieux mirages et phénomènes de réverbération se produisent sur cet itinéraire.		
Au milieu du Gassi-Touil, embranchement, à gauche, conduisant au bordj désaffecté d'HASSI-TARTRAT (puits).	345	Embranchement, à l'E., conduisant au bordj désaffecté d'Hassi-Tartrat. **Terrain de secours, marqué, de RHOURD-AMARA.**
La piste, à la sortie du Gassi-Touil, est assez sablonneuse et défoncée durant quelques kms. ; elle emprunte ensuite le lit de l'oued Igharghar et s'améliore.	460	Sortie du Gassi-Touil. La piste se déroule maintenant sur un reg, à certains endroits mamelonné et recouvert de légers bancs de sable.
A partir du puits d'HASSI-TANEZROUFT (eau très magnésienne), la piste est très rocailleuse, jusqu'au lieu dit « Les 4 Chemins » où la piste est bonne, (à gauche piste vers Fort-Saint, tout droit vers Flatters et à droite piste vers Amguid).	490 542	Puits d'HASSI - TANEZ-ROUFT, entouré de végétation. Lieu dit « Les 4 Chemins », situé au bord du plateau : croisement des pistes d'Ouargla à Flatters et de Fort-Saint à Amguid.
Au lieu dit « Les 4 Chemins » balise d'aviation aménagée en abri et intitulée « Hôtel des 4 Chemins » ; à quelques mètres, hutte de branchage avec un grand écriteau « Annexe de l'hôtel ».....		
La descente du plateau a été bien aménagée ; quelques virages à angle droit et un passage très étroit.	543	Descente très sinueuse de la piste.
La piste, au fond de la dépression, est assez sablonneuse ; elle est ensuite, par temps de pluie, très lourde. La piste laisse sur la droite la palmeraie et le village indigène, et atteint FORT-FLATTERS par une rampe bien aménagée.		L'on aperçoit la palmeraie de Flatters à l'W. (village de maisons brunes) et au S. de hautes chaînes de dunes.
Pompe SHELL dans la cour du bordj.	556	FORT-FLATTERS, bordj militaire en pierres grises.



FLATTERS. — Un curieux marabout

Cliché SHELL

FORT-FLATTERS (Territoire des Oasis)

Autorités : M. le Maréchal des Logis, Chef de poste.

Bureau de Poste militaire - T.S.F.

SHELL :

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

Hôtel :

Pas d'hôtel mais des chambres d'hôtes au Poste militaire (aménagement sommaire). Difficultés à se procurer des vivres, le dépôt de vivres militaires ne pouvant en céder qu'à titre exceptionnel et du reste suivant ses possibilités qui sont très restreintes. Il est donc indispensable d'apporter ses vivres.

Garage :

Possibilité de garer les voitures dans la cour du Poste Militaire.

Site :

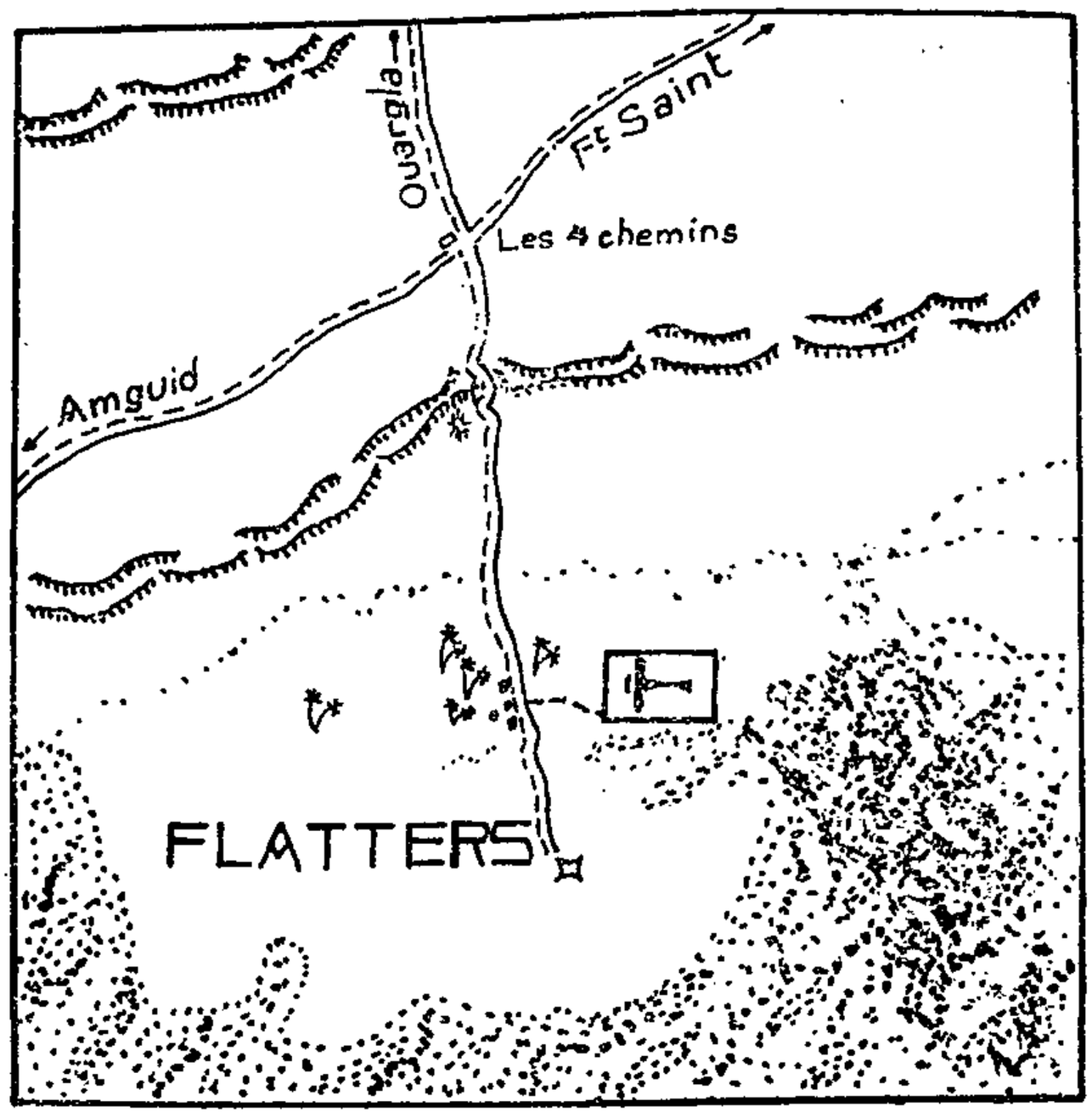
Flatters se trouve au centre d'une grande dépression que domine un vaste plateau au N. et des chaînes de dunes au S. ; le fort est construit sur une petite éminence à 3 Kms. environ du village indigène et de la palmeraie, de peu d'importance.

Excursions :

Du fort, l'on peut se rendre à la palmeraie et au village indigène (3 Kms.) ; promenade à faire de préférence au coucher du soleil.

SUIVEZ TOUJOURS LA PISTE : SI VOUS TOMBEZ EN PANNE EN DEHORS DE LA PISTE VOUS COMPLIQUEREZ LA TACHE DE CEUX QUI VOUS RECHERCHERONT

SHELL



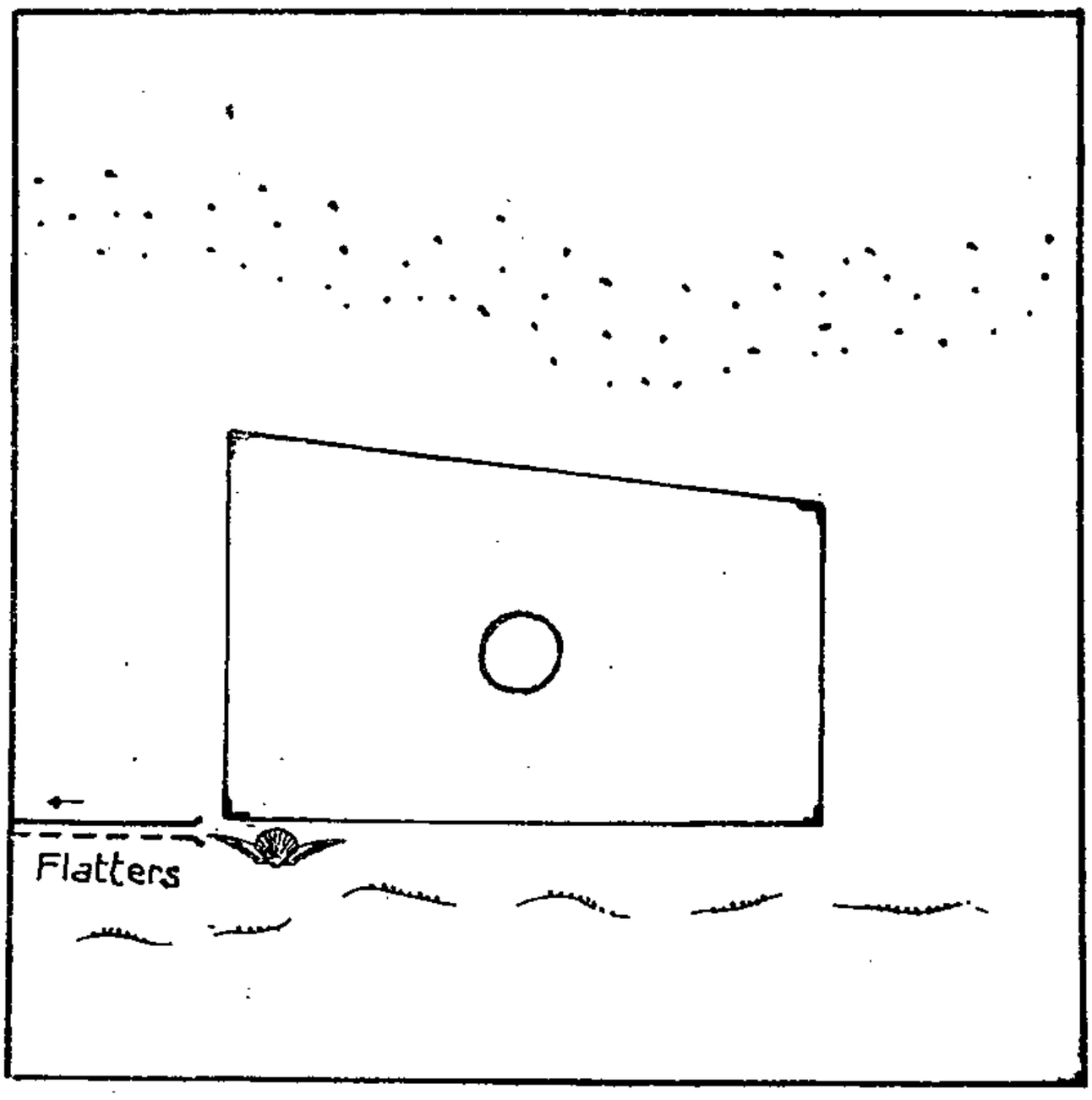
TERRAIN DE SECOURS

Position :

3 Kms. N. de Flatters.
Il existe à Flatters 2 terrains d'aviation : l'un situé à 3 Kms. N. (celui décrit ici sur lequel il est préférable d'atterrir, étant donné l'éloignement du second terrain), l'autre situé à 14 kilomètres S.).

Repères :

1 Km. W., village de maisons brunes et blanches, en bordures d'une petite palmeraie ; 3 Km. S. bordj militaire, de couleur grise.



DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

700 m. × 500 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs.

Indication de vent :

Néant.

Nature du sol :

Un peu lourd ; très lourd durant 4 jours après pluie.

Obstacles :

S. à 50 m., chaîne de collines, sens E.-W., hauteur 15 m.

Installations : Néant.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo :

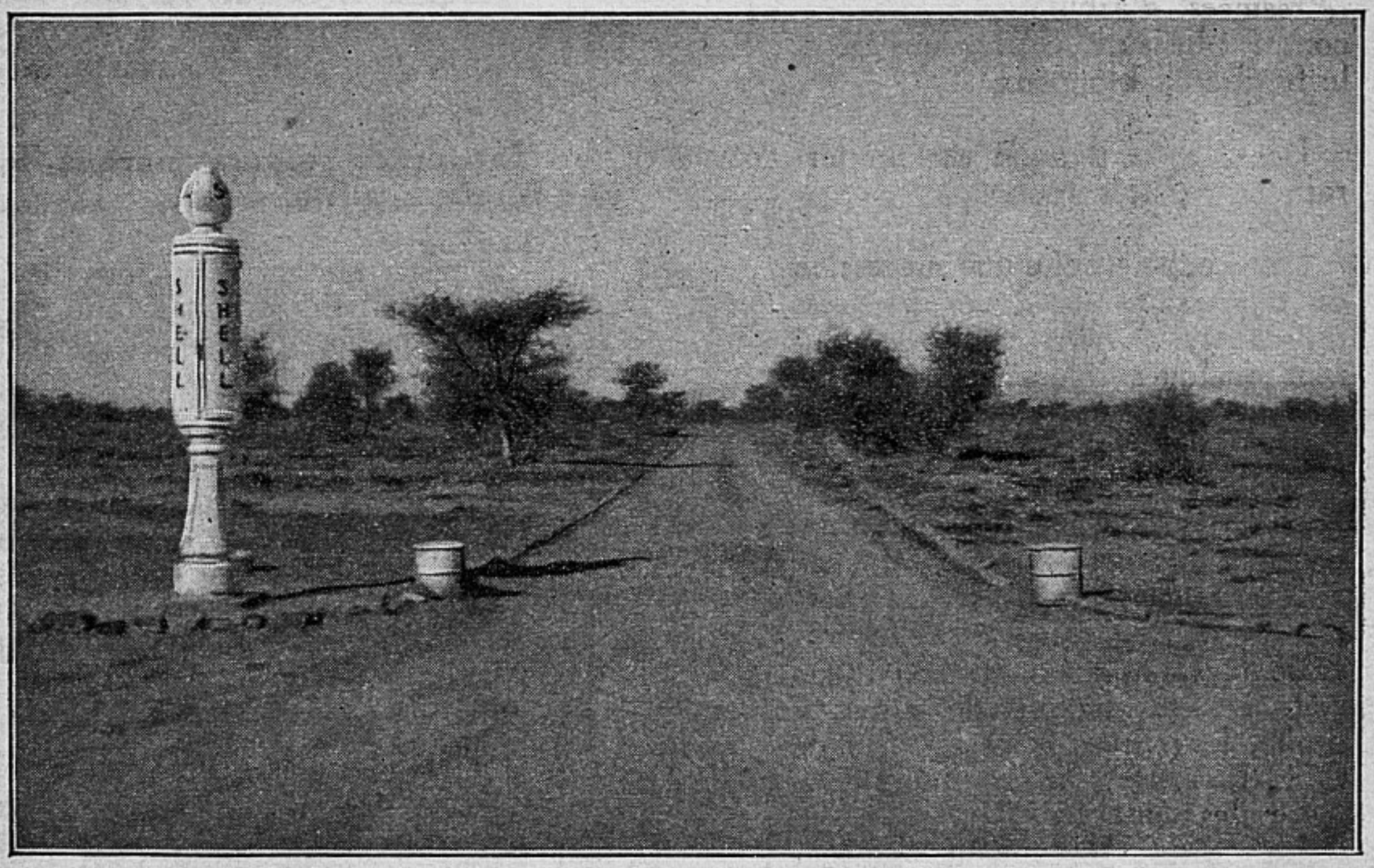
Poste de météo militaire à Flatters.

De FLATTERS à AMGUID

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est la même que celle de Flatters à Ouargla jusqu'au Km.	14	
La piste est très bonne jusqu'à la descente du plateau, bien aménagée.		Cet itinéraire est entièrement balisé pour l'aviation (balises en tôle peintes en blanc, espacées d'environ 10 Kms.)
La piste est ensuite moins bonne; elle se déroule sur un terrain assez mou (passages de fech-fech que l'on supprime peu à peu par la construction de banquettes).	44	La piste redescend le plateau qu'elle avait escaladé avant d'arriver aux « 4 Chemins ».
La piste se poursuit alors sur un terrain de reg généralement ferme.	100	Des banquettes, qui ont été aménagées dans les passages les plus sablonneux, se dessinent très nettement sur le sol et constituent d'excellents panneaux de direction.
L'on traverse une succession de plaines de reg et de vastes étendues parsemées d'arbustes très clairsemés (gommiers épineux principalement).		La piste se déroule sur une vaste plaine de reg que coupent de temps à autre de grandes plaques de végétation.
		Terrain de secours, marqué en bordure W. de la piste, au lieu dit Ticeras.
		Puis l'on aperçoit à l'E. les premiers contreforts du Tassili des Ajjers.
La piste traverse l'oued Amguid dont les passages ont été bien aménagés ; le sol est ensuite très dur et par endroits légèrement raviné.	256	L'oued Amguid (que coupe la piste) se resserre dans un défilé ; à la sortie du défilé, la falaise d'Amguid, à l'E., prend sa direction N.-S., qu'elle conserve durant une cinquantaine de Kms. ; à l'W., chaîne de dunes parallèle.
La piste est resserrée entre la falaise d'Amguid, à gauche, et l'oued Amguid à droite.		
La piste escalade la dune d'Amguid qu'il est préférable, afin d'éviter les ensablements, de passer à la fraîcheur, le matin très tôt ou le soir peu avant la tombée de la nuit.	290	L'oued Amguid, couvert de végétation, contourne à l'W. une dune de sable très importante que la piste escalade.
		La piste se poursuit ensuite sur un sol caillouteux.

De Flatters à Amguid (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Une ancienne piste passe par l'oued Amguid (très mauvaise). La piste est ensuite bonne puis très bonne jusqu'au bordj d'AMGUID.	295	AMGUID, en bordure de la piste, petit bordj de terre brune accolé à une ancienne alvéole à demi démolie (le nouveau terrain d'aviation se trouvant à 5 Kms. au S.-W.).
Pompe SHELL devant le bordj.		

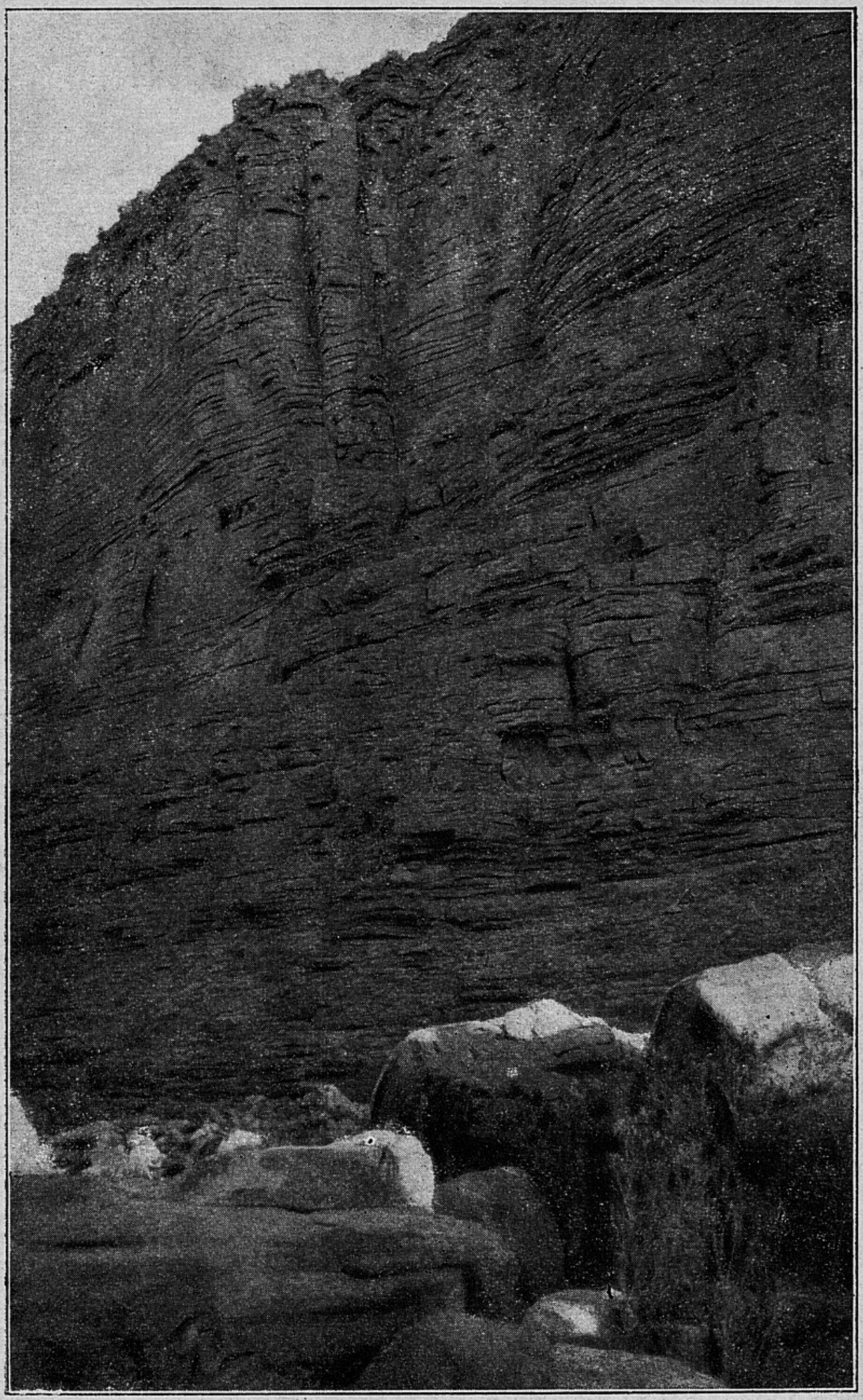


Cliché SHELL

AMGUID. — La pompe « auto »

De FLATTERS à FORT-SAINT

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est la même que celle de Flatters à Ouargla jusqu'au Km.	14	
La piste, au début, est assez bonne, quoique rocailleuse puis sablonneuse par endroits.		Cet itinéraire est entièrement balisé pour l'aviation (balises en tôle peintes en blanc, espacées d'environ 10 Kms.). La piste automobile est par endroits peu visible.
Puits d'HASSI - TABANKORT, au milieu d'un oued couvert de végétation.	93	Point d'eau d'HASSI-TABANKORT entouré de végétation.
La piste devient très sablonneuse puis escalade le plateau, qui la dominait jusqu'ici, par une forte rampe, cependant bien aménagée; la piste est assez bonne ; elle rencontre plusieurs dépressions dont le fond est sablonneux.		La piste escalade la falaise qu'elle longeait, emprunte quelques dépressions, puis se poursuit ensuite sur un terrain de reg plat.
La piste se déroule sur un terrain de reg très roulant.	200	**Terrain de secours, marqué, à l'W. de la piste.**
Elle coupe ensuite une succession de dépressions (quelques passages difficiles), devient meilleure durant quelques kilomètres, puis redevient très sablonneuse (fech-fech).	305	La piste traverse de nouvelles dépressions, puis suit la falaise de l'Areg Tinghaless (nombreux affleurements de sables).
La piste devient meilleure en arrivant au petit poste militaire de BORDJ-MESSAOUDA, dernier poste de l'Algérie ; elle traverse la Gara-Kala, et l'on aperçoit, à une dizaine de Kms. à droite, la palmeraie et la ville de GHADAMES (Tripolitaine).	410	La piste atteint le petit poste militaire de BORDJ - MESSAOUDA, dernier poste de l'Algérie ; l'on aperçoit parfaitement à 10 Kms. à l'E., la palmeraie et la ville de GHADAMES (Tripolitaine).
La piste légèrement sablonneuse, est ensuite assez bonne jusqu'à FORT-SAINT (Tunisie).	426	Poste militaire de FORT-SAINT (Tunisie).
		Terrain d'aviation à 1 Km. S.



Cliché SHELL

AMGUID. — La guelta

AMGUID

(Territoire des Oasis)
Alt. 648 m.

Autorités : M. le Maréchal des Logis, Chef de poste.

T.S.F. — *Le courrier, affranchi, peut être laissé au Chef de poste.*

SHELL :

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

Hôtel :

Pas d'hôtel, mais deux chambres d'hôtes au bordj. Pas de vivres ; il est donc indispensable d'apporter ses vivres.

Site :

Le bordj d'Amguid est construit au milieu d'une plaine pittoresque bornée à l'W. par une importante chaîne de dunes (hauteur relative 200 m. à 350 m.), et à l'E. par une falaise d'une hauteur relative de 400 m. à 1.000 mètres.

Excursions :

a) l'on peut se rendre à pied ou en auto à la guelta (3 Kms. 500) qui se trouve située à l'entrée des gorges d'Amguid, très encaissées et d'un parcours difficile ; il est possible de se baigner dans les petits étangs composant la guelta.

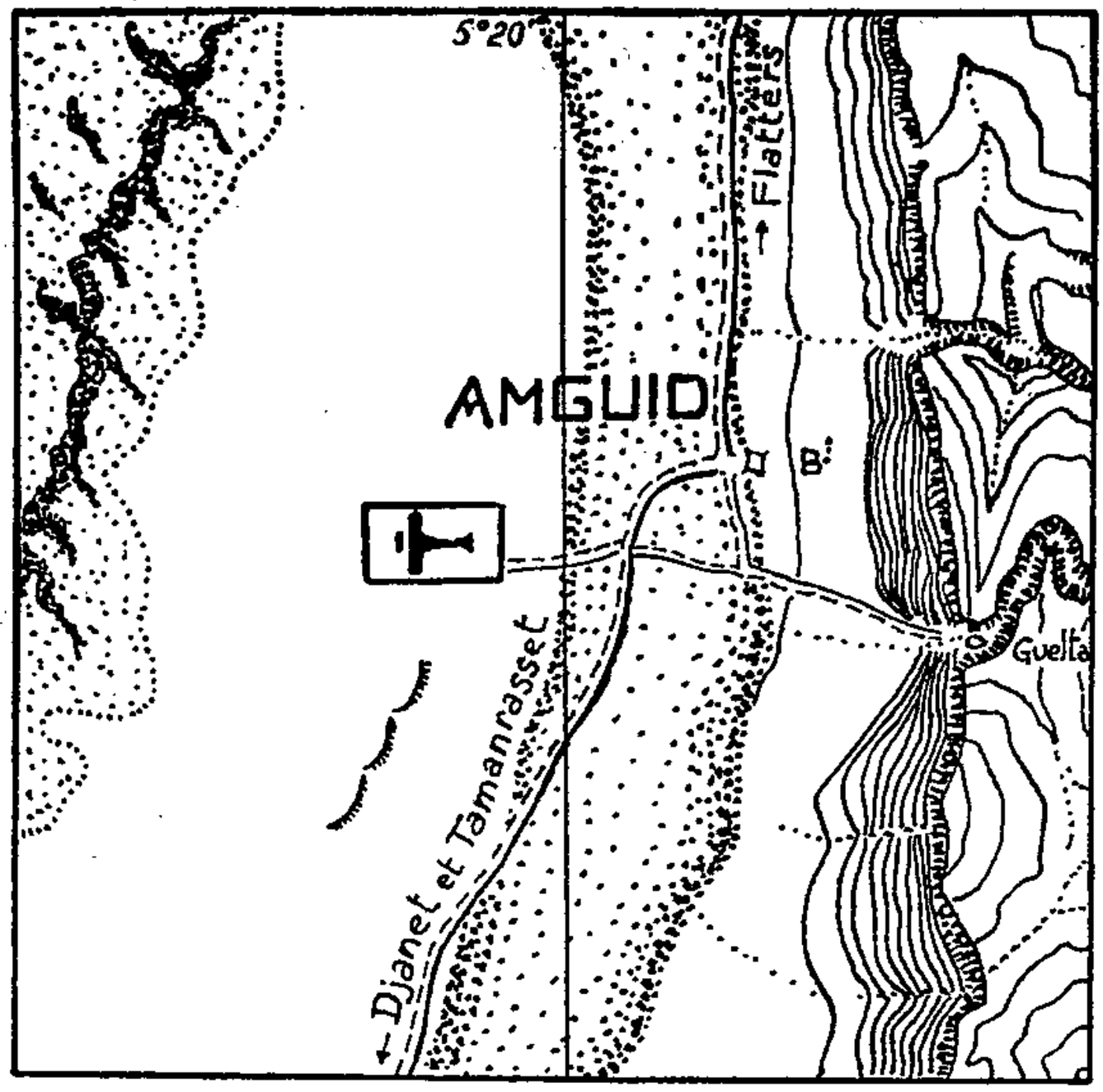
b) l'ascension de la falaise est assez difficile, mais de son sommet l'on contemple un très beau panorama et l'on aperçoit, dans la plaine, les traces (qui du sol sont presque invisibles) d'un très ancien camp.

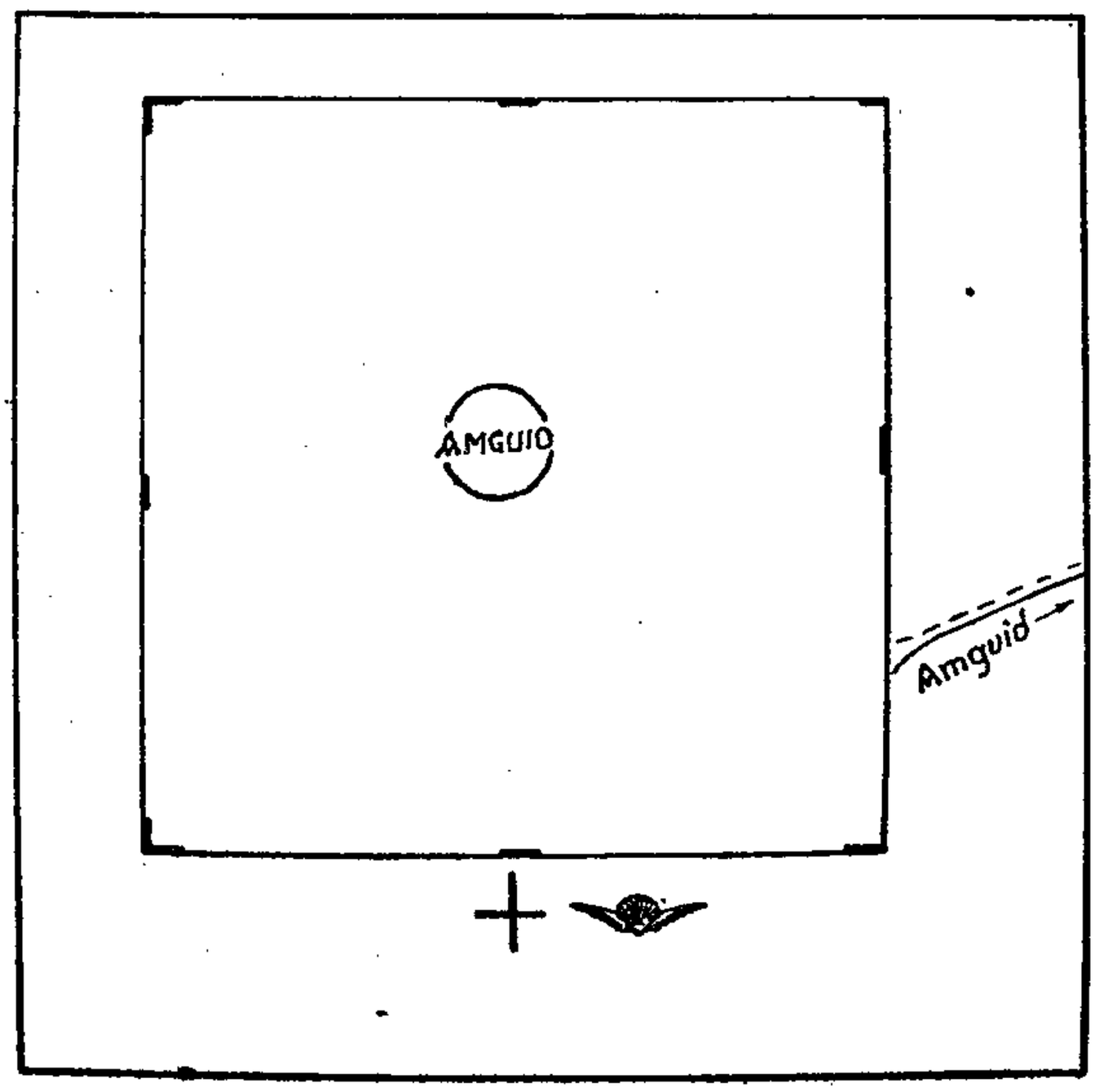
Chasse :

Gazelles et mouflons.

DANS LES TERRAINS TRES SABLONNEUX (OU DANS LES TERRES POURRIES) DEGONFLEZ VOS PNEUMATIQUES

SHELL





TERRAIN DE SECOURS

Position :

5 Kms. S.-W. d'Amguid.

Repères :

E. à 1 Km., lit de l'oued Amguid, sens N.-S., couvert de végétation ;
E. 6 Kms. barrière rocheuse, sens N.-S. ;
W., à 2 Kms. chaînes de dunes, sens N.-S.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m.×1.000 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs.

Indication de vent :

Néant.

Nature du sol :

Sablonneux, ferme.

Obstacles :

Néant.

Installations :

1 alvéole.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Néant.

D'AMGUID à TAMANRASSET

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Après avoir suivi durant 2 kilomètres le lit de l'oued Amguid, la piste est légèrement ondulée (phénomène appelé « planche à laver »).		La piste qui se dirige vers le S. se poursuit presque toujours sur terrain plat, empruntant un large couloir de reg formé à l'W. d'abord par une chaîne de dunes puis par une succession de petites collines, à l'E. par les premiers contreforts du Hoggar, d'où émerge la Gara Djenoun (2.330 m.). La piste est bien marquée.
Embranchement, à gauche, de la piste de Djanet.		
La piste, après un très court passage sablonneux, devient bonne, puis très bonne, les traversées d'oueds ayant été parfaitement aménagées.		
L'on aperçoit, dans le lointain, à l'E., le sommet de la fameuse montagne des Génies, la Gara Djenoun.		
La piste, peu fréquentée, est excellente et très roulante, et quoique sablonneux, le passage de l'oued In-Takoufi s'effectue sans difficulté.	175	La piste longe les monts Tefedest, puis se déroule sur un reg très clair. La piste, large et jalonnée à droite et à gauche de cailloux noirs, est très visible.
La piste longe une curieuse succession de petites montagnes, de pics, de collines de pierres foncées et brillantes ; le spectacle est très pittoresque.		
La piste est toujours excellente jusqu'à l'embranchement de la piste d'Arak à Tamanrasset.	245	A l'E. et à l'W., la plaine est parsemée d'une infinité de pitons, collines, montagnes à plateaux tabulaires. L'on aperçoit, au S. le sommet arrondi de la gara d'Iniker (2.080 m.), bien avant d'arriver à l'embranchement de la piste d'Arak à Tamanrasset.

La piste est désormais celle d'Arak à Tamanrasset

AYEZ TOUJOURS UNE BOUSSOLE

SHELL

D'AMGUID à DJANET

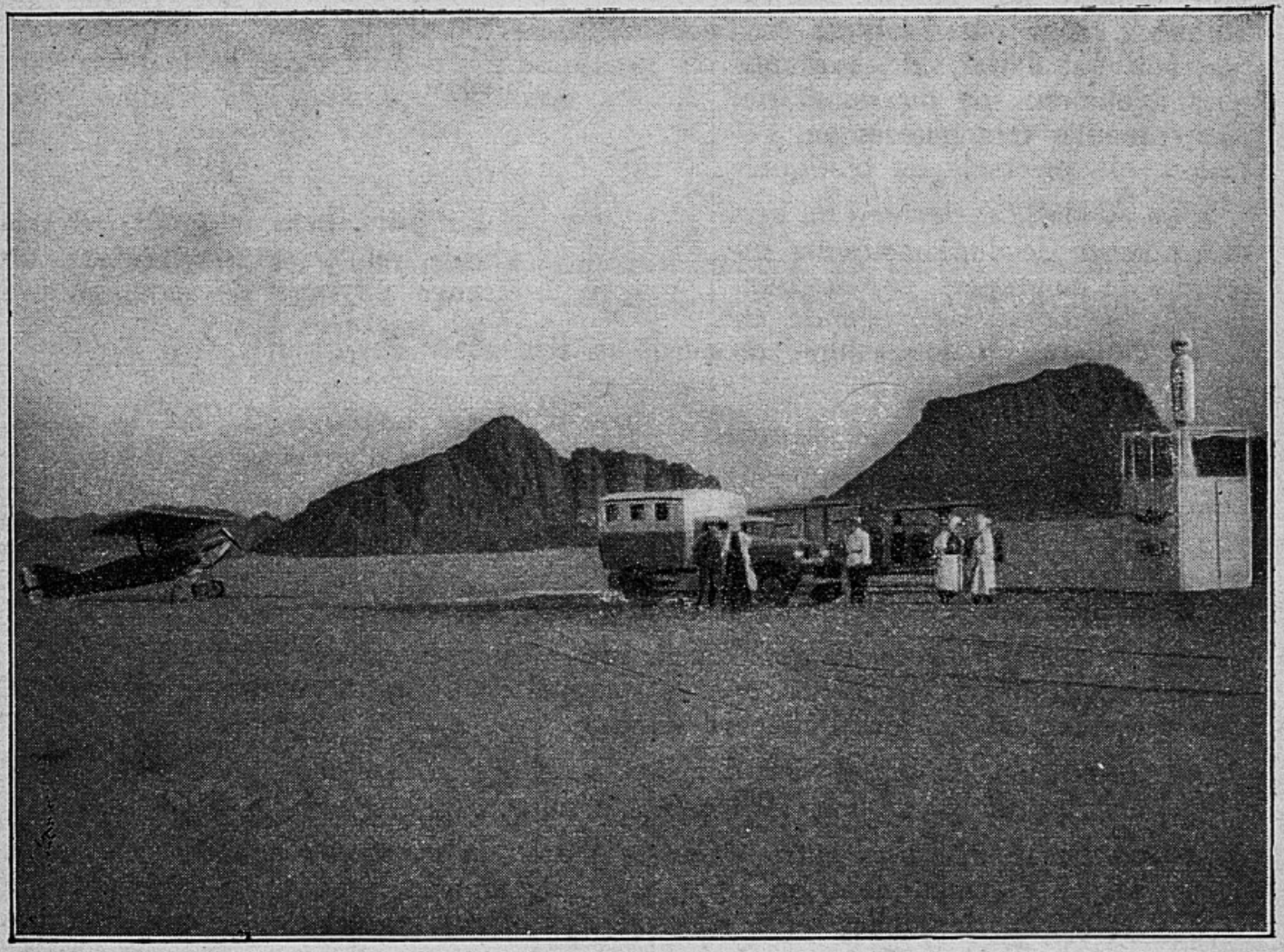
Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
		Cet itinéraire est entièrement balisé pour l'aviation (balises en tôle peintes en blanc, espacées d'environ 10 Kms).
Les premiers kilomètres de cette piste sont assez mauvais : le sol est tout d'abord sablonneux (parcours dans l'oued Amguid) puis ondulé (phénomène appelé « planche à laver ») ; on laisse, à droite, la piste de Tamanrasset ; puis la piste s'améliore légèrement, quoique sablonneuse dans de nombreux endroits.		La piste suit la falaise d'Amguid ; à l'W., piste de Tamanrasset.
	19	La piste s'infléchit sur l'E. suivant toujours la falaise d'Amguid qui se continue dans la direction W.-E.
La piste traverse dorénavant de nombreux oueds dont les passages ont été aménagés sommairement ; les rives sont assez sablonneuses ; quelques passages de fech-fech assez difficiles.	117	De nombreux oueds, couverts de végétation, longent ou traversent la piste qui apparaît très nettement.
Le profil de la piste est accidenté ; l'on contourne une succession de petites collines.	164	Le sol, en bordure du plateau du Tassili, est légèrement accidenté ; au sud, nombreuses chaînes de dunes, puis montagnes (premiers contreforts du Hoggar).
La piste redevient meilleure, puis légèrement sablonneuse dans la plaine de l'Erg Tihodaïne.	240	L'immense tache de l'Erg Tihodaïne apparaît au N. de la piste, entre celle-ci et le Tassili.
		La piste se poursuit sur un reg assez plat, avec au N. les premiers renflements du mont Oumane.
La piste est ensuite assez bonne, se continuant sur un terrain de reg très roulant ; l'on aperçoit au N. le massif du mont Oumane et l'on arrive à TOUKMATINE (maisonnette en bois sans gardien ; pas de vivres ni d'eau).	320	TOUKMATINE, maisonnette en bois en bordure de la piste.
La piste est assez roulante, puis se poursuit sur un terrain vallonné et devient moins bonne ; elle traverse une curieuse plaine parsemée de blocs de pierre, auxquels l'érosion a donné les formes les plus inattendues.		**Terrain de secours de Toukmatine, marqué.** Le terrain est d'abord très plat puis légèrement vallonné ; les plaines sont parsemées d'amas de pierres.
La piste, qui se poursuit toujours sur un terrain mamelonné, passe au S. du Mont Tozat, et est bonne.	455	Le Mont Tozat (alt. 1.610 m.) domine les massifs environnants ; le contourne par le S.

D'Amguid à Djanet (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Elle recoupe à nouveau une succession d'oueds assez sablonneux (quelques passages difficiles).		La piste traverse de nombreux oueds couverts de végétation ; elle est, à ces endroits, très visible.
Passage de l'oued Sersouf, au milieu duquel se trouve le puits d'HASSI - BOURAHLA, en bordure de la piste. Embranchement, à droite, de la piste de Djado par In-Afelalah. La piste traverse ensuite un terrain de reg très roulant, puis très sablonneux (extrémité N. de l'Erg d'Admer) ; de nouvelles traversées d'oueds sont assez difficiles.	501	Le puits d'HASSI-BOURAHLA, au milieu de l'oued Sersouf, est peu visible. **Terrain de secours, marqué.**
La piste pénètre maintenant dans une fantastique région de pitons, de rochers et de montagnes aux formes de chateaux-forts, et à demi ensablés ; jusqu'à Djanet, la piste se déroulera sur un sol sablonneux entre des collines aux plateaux tabulaires, de gigantesques avalanches de pierres et des pics travaillés étrangement par l'érosion ; le spectacle est féerique.		Au S., embranchement peu visible de la piste de Djado par In-Afelalah. L'on aperçoit l'extrémité N. de l'erg d'Admer. La piste traverse à nouveau plusieurs oueds dont les lits sont envahis de végétation. La piste passe désormais au milieu d'une multitude de collines, pics, plateaux tabulaires, de couleur foncée, entourés de sables blancs.
L'on escalade et descend un certain nombre de dunes toujours entourées de montagnes, par des banquettes qu'il est recommandé de suivre, le sol environnant étant très lourd.		La piste, bien jalonnée, est très visible, et se poursuit dans un étrange paysage de montagnes à demi ensablées.
On laisse, à main droite, le terrain d'aviation de Djanet qui occupe une vaste plaine (maisonnette et puits près de la piste) ; virage ensablé très difficile immédiatement après.	629	**En bordure S. de la piste. Terrain d'aviation de Djanet.**
La piste contourne une infinité de collines recouvertes de blocs de pierre ; l'on aperçoit, à l'E., le plateau du Tassili des Ajjers ; le sol, par moment, est assez lourd (fech-fech). A l'E., embranchement de la piste de Djado par In-Ezzane. L'on suit le lit de l'oued Arom, puis celui de l'oued Djanet, dominé de collines et de pics.		La piste se poursuit toujours au milieu de collines et de pitons aux formes étranges, et remonte brusquement vers le N. A l'E., embranchement peu visible de la piste de Djado par In-Ezzane.

D'Amguid à Djanet (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
Le sol est toujours très sablonneux.		La piste emprunte une succession de lits d'oueds et de couloirs sablonneux que domine, à l'E., le plateau du Tassili des Ajjers, et arrive à DJANET, agglomération de 3 villages aux murs blancs et bleu pâle, entourés de palmeraies et dominés par le poste militaire de FORT-CHARLET (bâtiments blancs).
On aperçoit la palmeraie de DJANET, et à gauche, FORT-CHARLET, construit sur une éminence.	654	
Deux embranchements :		
— à gauche, piste conduisant à une plate-forme (située juste au-dessous de Fort-Charlet) où les voitures séjournant à Djanet doivent être garées.		
Pompe SHELL en bordure de la piste, à l'entrée de la plate-forme.		
— à droite, piste conduisant à Fort-Charlet et à la palmeraie.		



DJANET. — Le Relais « avion » Cliché SHELL

DJANET

(Territoire des Oasis)
Alt. 980 m.
Chef-Lieu d'Annexe

Autorités : M. le Capitaine Chef d'Annexe.

Médecin militaire et Infirmerie indigène.

Bureau de Poste militaire - T.S.F.

SHELL :

M. BEDIDI AG YOUNES, *représentant. — Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.*

Hôtel :

Pas d'hôtel mais un Dar-Diaf (maison des hôtes).

Garage :

Sur la plate-forme située au-dessous du poste militaire.

Site :

Le poste militaire de Djanet (Fort-Charlet) est construit sur un piton rocheux, dans une région extraordinairement accidentée, la plus pittoresque du Sahara montagneux ; la population indigène est répartie en 3 ksour qui s'élèvent en bordure de la palmeraie, très importante. De Fort-Charlet, le panorama est grandiose ; au printemps, les jardins qui comprennent de nombreux pêchers donnent à l'oasis une couleur rose mauve très pittoresque.

Objets locaux :

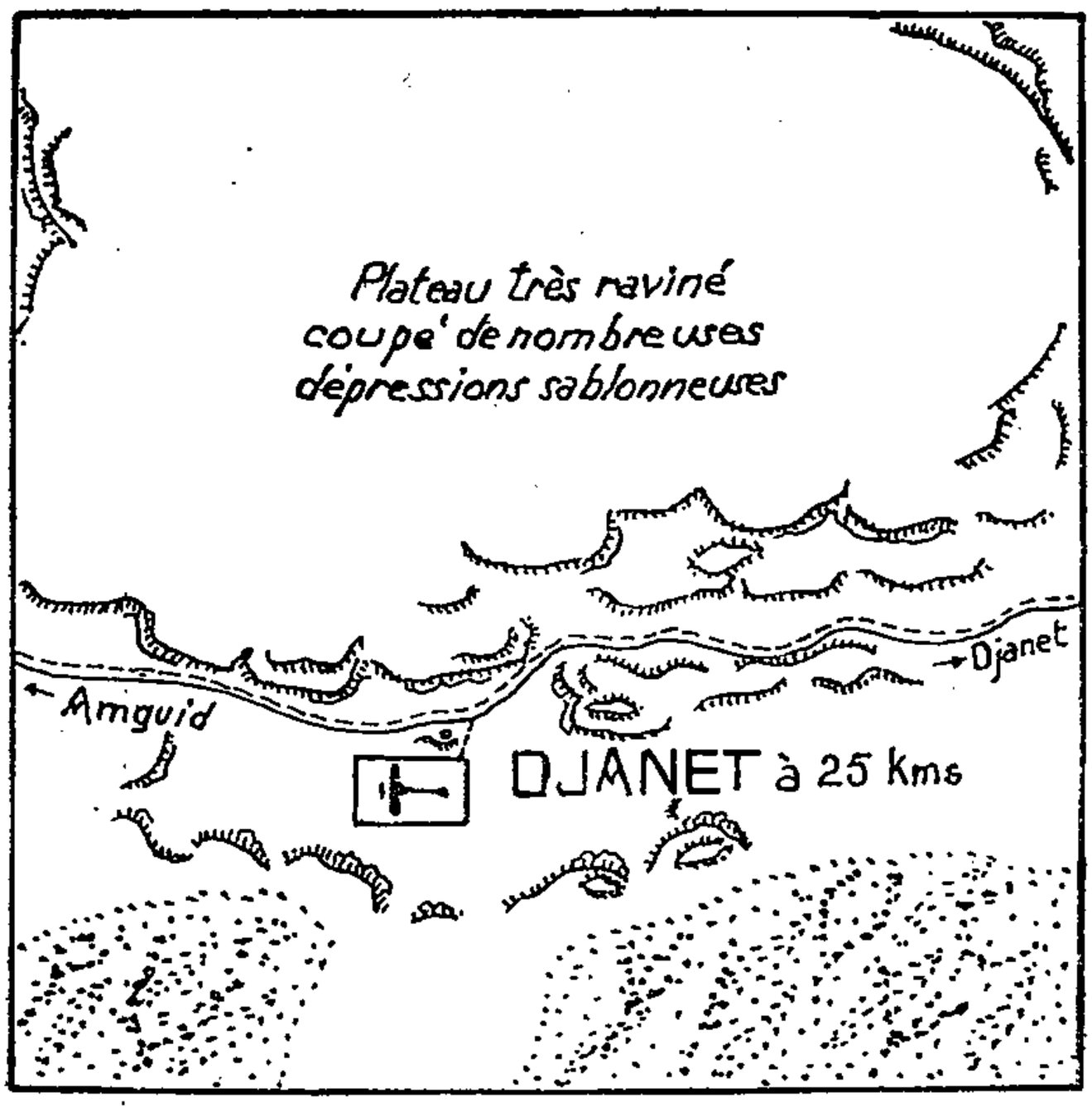
a) nombreux articles du Soudan (coussins en cuir, naïls, tentures, etc...)
b) tapis de Missourata (Tripolitaine).
c) cuillères en bois sculpté et gravé au feu, assez curieuses.

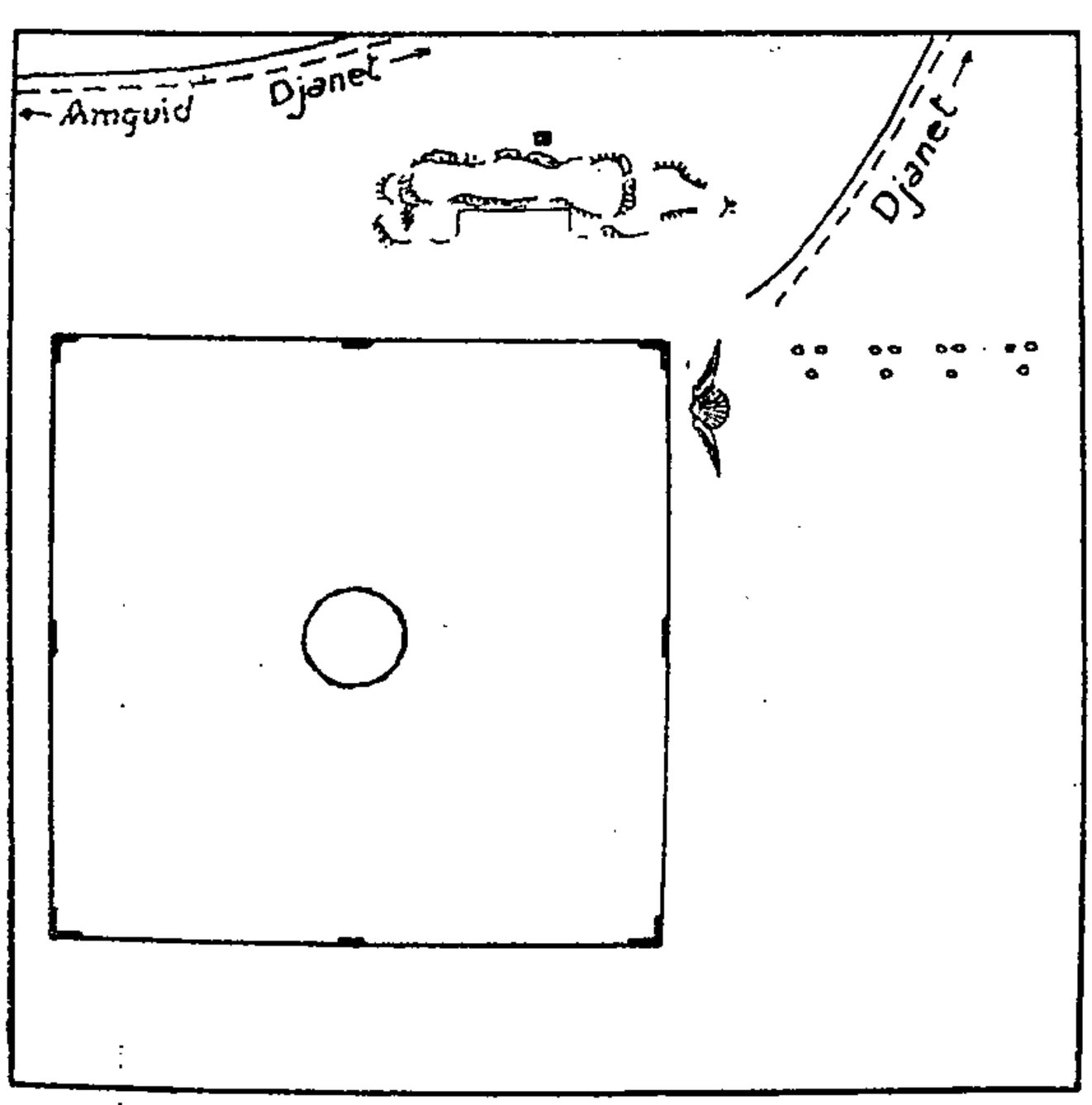
Coutumes locales :

Danses guerrières costumées, très originales.

Excursions :

a) à pied aux curieux villages d'Azelouaz, El-Mihan et Adjahil.
b) à méhari, à la guelta de Tamrit, sur le plateau qui domine Djanet à l'E., fantastique paysage de pierres auxquelles l'érosion a donné d'étranges apparences (2 jours aller et retour).
c) l'ascension du piton qui domine le village d'Azelouaz permet de contempler un panorama réellement féerique.
d) de très nombreuses autres excursions dans la montagne peuvent être faites selon le temps dont on dispose, et notamment à diverses cavernes sur les parois desquelles on a retrouvé des inscriptions et des dessins très anciens, d'une facture remarquable (chars garamanthiques, danseuses, éléphants, etc....) ; tous renseignements seront donnés au poste militaire.





TERRAIN DE SECOURS

Position :

25 Kms. S.-W. de Djanet.

Repères :

Piste d'Amguid à Djanet ; Le terrain est entouré à 400 m. environ par des montagnes d'une hauteur relative de 200 à 500 m.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.000 m. × 1.000 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs.

Indication de vent :

Néant.

Nature du sol :

Sablonneux, ferme.

Obstacles :

Angle N.-E. du terrain, à 40 mètres, colline de 10 m. de haut.

Installations :

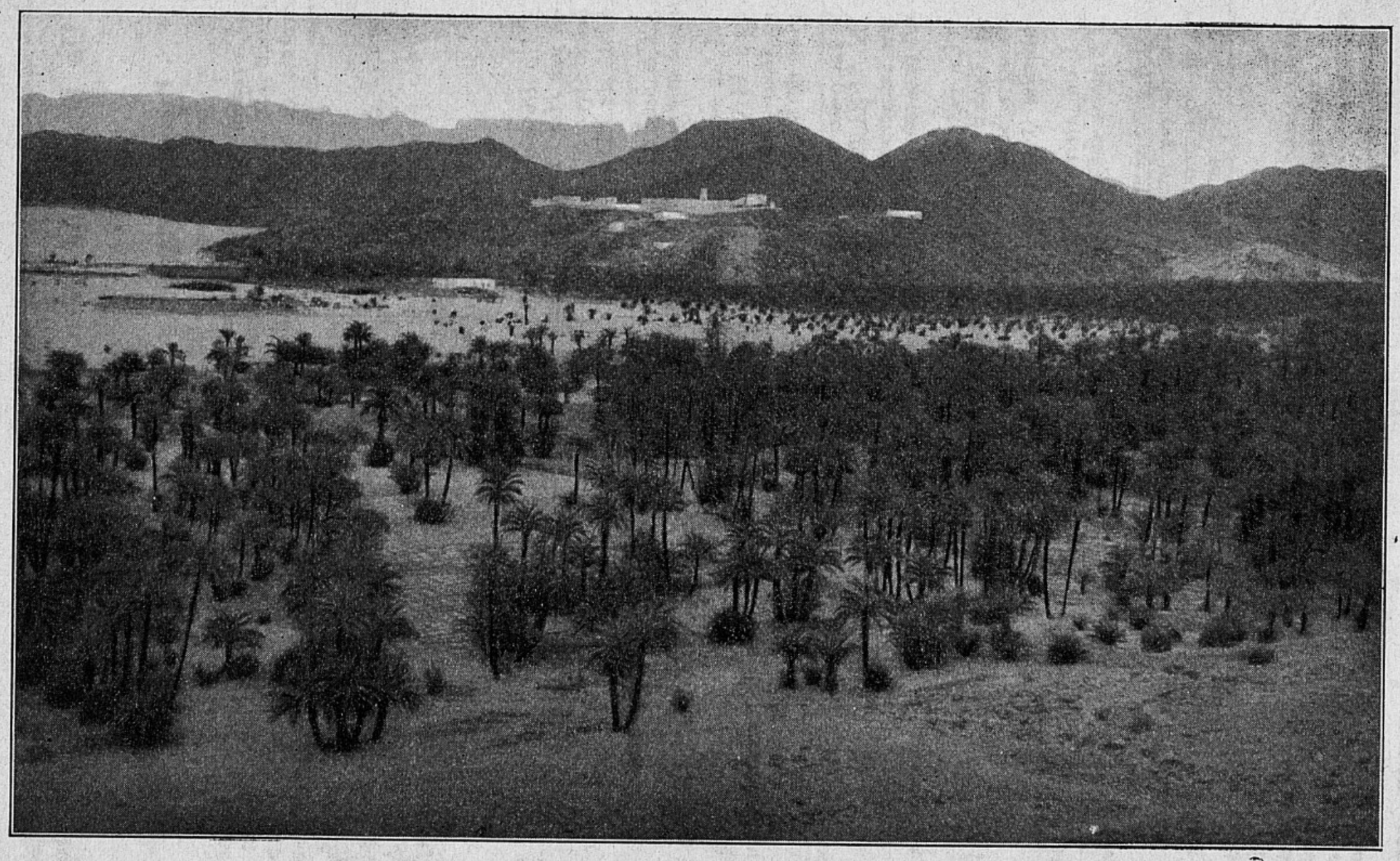
Anneaux d'amarrage, angle N.-E. du terrain.

SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo :

Poste de météo militaire à Djanet.



DJANET. — Fort Charlet

Cliché SHELL

De Djanet en Afrique Occidentale et Equatoriale

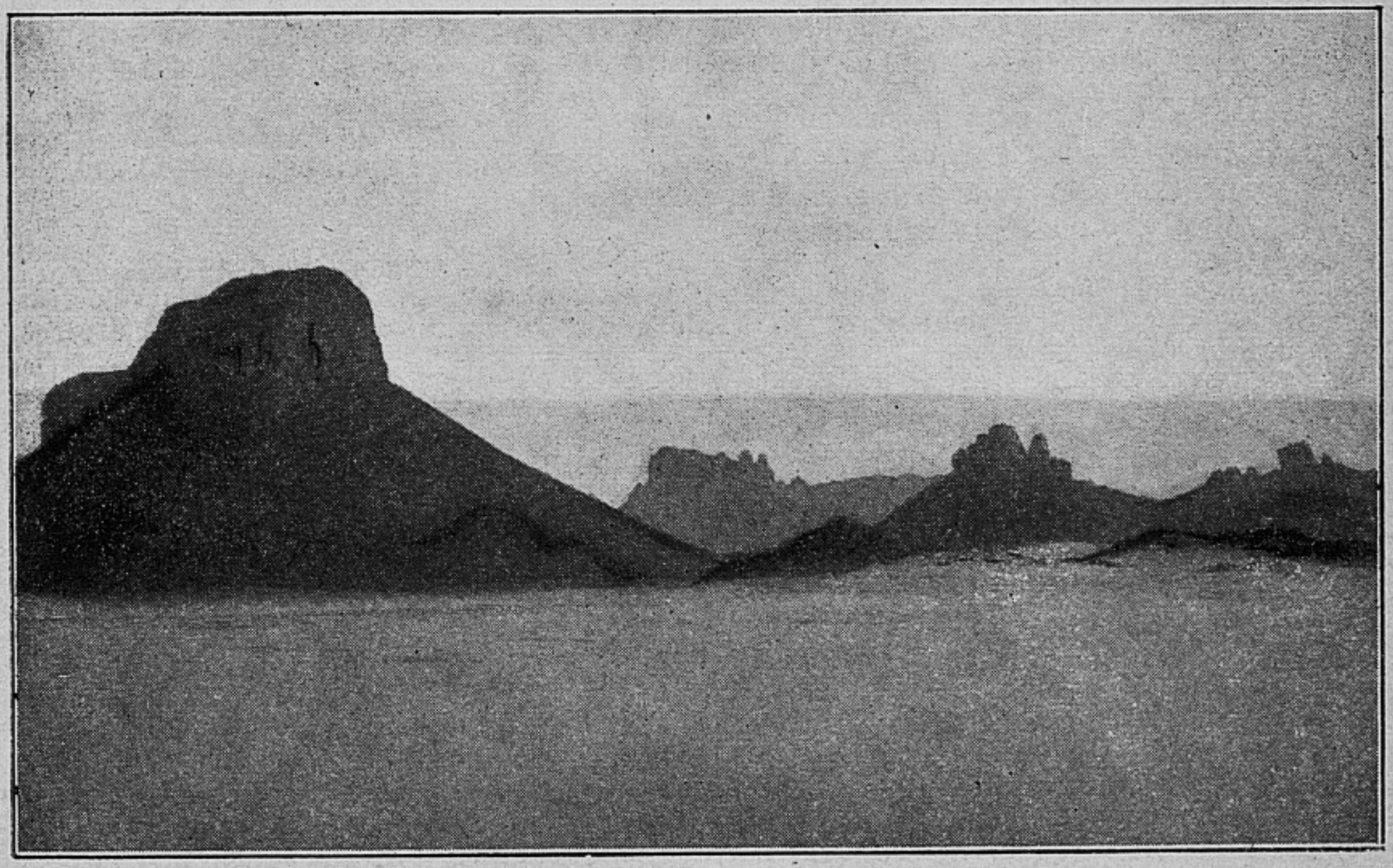
Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La reconnaissance des itinéraires reliant Djanet en Afrique Occidentale et Equatoriale est d'origine très récente.		Les régions reliant Djanet à l'Afrique Occidentale n'ont été survolées qu'à une seule reprise, par l'aviateur Coste, au début de 1932. Ces régions présentent des difficultés de survol considérables, d'autant plus qu'aucun terrain d'atterrissage n'y a encore été aménagé et que les pistes automobiles, peu tracées, sont presque partout invisibles.
1°) *Itinéraire de Djanet à Djado par Hassi-Bourahla et In-Afelalah* (reconnu en automobile au début de 1932).		1°) *Itinéraire de Djanet à Djado par Hassi-Bourahla et In-Afelalah.*
Cet itinéraire est très sommairement aménagé.		
L'on suit la piste d'Amguid jusqu'à HASSI-BOURAHLA, où se trouve l'embranchement de la piste de Djado.	153	Jusqu'à HASSI-BOURAHLA, on suit la piste d'Amguid.
La piste est assez bonne jusqu'à IN-AFELALAH (puits) quoique sablonneuse par endroits ; elle est peu marquée.	325	Région assez plate jusqu'au puits d'IN-AFELALAH, assez visible.
		Possibilités d'atterrissage non loin du puits.
La piste emprunte ensuite le lit de l'oued Tafassasset ; certains passages sont très sablonneux et difficiles (fech-fech).		La piste suit le lit de l'oued Tafassasset, bien tracé.
L'on arrive à la frontière du Territoire du Niger.	523	Rien n'indique la frontière du Territoire du Niger, si ce n'est que l'oued Tafassasset devient de moins en moins visible.
La piste se poursuit sur un terrain de reg très roulant, puis sur la fin du parcours (très pittoresque) devient légèrement accidentée.		Le sol est très plat.
L'arrivée à DJADO, petit poste militaire, village indigène et palmeraie, est moins bonne.	827	Désormais, les points de repère font défaut (**possibilités d'atterrissage sur presque tout l'itinéraire**) jusqu'aux collines qui apparaissent une cinquantaine de kilomètres avant DJADO et aux montagnes dominant Djado.
		Terrain de secours, marqué

De Djanet en Afrique Occidentale et Equatoriale (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
2°) *Itinéraire de Djanet à Djado par In-Ezzane* (reconnu en automobile de Djanet à In-Ezzane à la fin de 1932 et d'In-Ezzane à Djado au début de 1934).		2°) *Itinéraire de Djanet à Djado par In-Ezzane.*
Cet itinéraire, quoique beaucoup plus court que le précédent, est à peine tracé et non encore aménagé ; il est très difficile.		Région très accidentée ; le terrain ressemble beaucoup à celui de Djanet à Hassi-Bourahla; pas de possibilités normales d'atterrissage jusqu'à In-Ezzane.
Au départ de Djanet et jusqu'à In-Ezzane, la piste, très pittoresque, suit un parcours ressemblant beaucoup à celui de Djanet à Hassi-Bourahla (collines aux formes étranges, pitons, amas de rochers, montagnes à plateaux tabulaires, à demi ensablés).		
Certains passages, très sablonneux, sont extrêmement difficiles.		
IN-EZZANE, petit poste militaire (pas de T.S.F., ni vivres, ni possibilités de couchage), se trouve situé dans un site très spectaculaire.	197	Le petit poste d'IN-EZZANE (couleur blanche) est assez visible. **Possibilités d'atterrissage au S. du poste.**
La piste devient très mauvaise. Elle passe dans une succession de défilés rocheux, à la frontière du Territoire du Niger.	288	Le sol est ensuite très accidenté, principalement à la frontière du Territoire du Niger (couloirs rocheux sens N.-S.), puis l'on rencontre plusieurs plaines de reg (**possibilités d'atterrissage**).
Elle devient accidentée et rencontre de nombreux passages de fech-fech où l'on risque de graves ensablements.		
La piste s'améliore ensuite, traverse plusieurs plaines de reg très roulantes, puis redevient moins bonne peu avant DJADO.	541	La région redevient accidentée cent kilomètres environ avant Djado, et le demeure jusqu'à DJADO dont on aperçoit de loin la palmeraie (poste militaire de couleur blanche et village). **Terrain de secours, marqué**

De Djanet en Afrique Occidentale et Equatoriale (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
De Djado, on peut se rendre par Seguedine sur Sherda (Tibesti, Afrique Equatoriale), et redescendre sur Faya, Fada et Abécher ; de là, il est possible de gagner le Soudan Anglo-Egyptien ou de revenir sur le Tchad. Les pistes de ces itinéraires sont difficiles surtout jusqu'à Fada.		De Djado, les itinéraires se dirigeant par Seguedine sur Sherda (Tibesti, Afrique Equatoriale), Faya, Fada et Abécher, sont dotés de terrains d'atterrissage marqués dans tous ces centres, et de plusieurs terrains intermédiaires ; d'Abécher sur le Soudan Anglo-Egyptien et le Tchad, quelques terrains de secours, assez petits.
De Djado, on peut également se rendre par Seguedine sur Bilma (Territoire du Niger, Afrique Occidentale), ville très importante (curieuses salines) ; à Doumba, 100 kilomètres avant Bilma, piste vers Agadès et Zinder. Les pistes de ces itinéraires peuvent être suivies sans trop de difficultés.		De Djado, les itinéraires se dirigeant, toujours par Seguedine, sur Bilma (Territoire du Niger, Afrique Occidentale), et sur Agadès et Zinder, sont dotés de terrains de secours, marqués, dans tous ces centres et de plusieurs terrains intermédiaires, sommairement aménagés.



Cliché SHELL

L'un des extraordinaires paysages des environs de Djanet

CODE SAHARIEN DE LA ROUTE

ARRÊTÉ

Le Gouverneur Général de l'Algérie :

Vu le décret du 23 Août 1898, sur le Gouvernement et la haute administration de l'Algérie ;

Vu la loi du 24 Décembre 1902, portant organisation des Territoires du Sud de l'Algérie ;

Vu le décret du 14 Août 1905, sur l'organisation administrative et militaire des Territoires du Sud ;

Vu le décret du 14 Octobre 1932 modifiant l'article 2 du décret du 14 Août 1905 ;

Vu le décret du 4 Juillet 1924, portant règlement sur la police de la circulation et du roulage, notamment les articles 62 et 63 ;

Vu le décret du 5 Octobre 1924, modifiant l'article 64 du décret du 4 Juillet 1924 ;

Vu le décret du 19 Février 1931, modifiant les articles 4, 10, 11, 21, 23, 24, 28, 29, 34, 37, 41, 48 et 49 du décret du 4 Juillet 1924 ;

Vu le décret du 24 Septembre 1932 modifiant les articles 29, 34, 36 et 41 du décret du 4 Juillet 1924, modifiés par le décret du 19 Février 1931 ;

Vu l'arrêté du 31 Janvier 1930 réglementant la circulation automobile sur les pistes des Territoires du Sud ;

Sur le rapport de la commission instituée le 24 Avril 1934 pour remanier l'arrêté du 31 Janvier 1930 et la proposition du secrétaire général du Gouvernement ;

Vu l'avis émis par le Conseil du Gouvernement dans sa séance du 15 Juin 1934.

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Le présent arrêté annule et remplace l'arrêté du 31 Janvier 1930 réglementant la circulation automobile dans les Territoires du Sud.

ART. 2. — Dans les Territoires du Sud de l'Algérie, la circulation des voitures automobiles sur les pistes est soumise, additionnellement aux dispositions du décret du 4 Juillet 1924 modifié par les décrets des 5 Octobre 1924, 19 Février 1931 et 24 Septembre 1932, aux dispositions spéciales suivantes.

POIDS DES VEHICULES

ART. 3. — Pour les voitures circulant sur les routes ou sur les pistes spécialement aménagées pour les poids lourds, dites « pistes poids lourds », le maximum de poids admis par centimètre de largeur de pneumatique (cette largeur étant mesurée au contact avec un sol dur, sur un pneumatique en état de fonctionnement normal) pourra être au maximum, de 150 kilogrammes. La nomenclature de ces pistes sera fixée chaque année par un arrêté spécial.

Pour les pistes Ouargla, Amguid, Iniker, Amguid-Djanet, Amguid-In-Salah, Djanet-Polignac, Fort-Flatters-Polignac et toutes autres pistes construites et entretenues exclusivement à l'aide de crédits militaires et qui seront désignées

chaque année, des arrêtés pris sur la proposition de M. le Général Commandant la 19e corps d'armée, détermineront les conditions de la circulation. Dès maintenant et étant bien entendu que les taux admis pourraient être abaissés si l'expérience le démontrait nécessaire, les poids admis par centimètre de largeur de bandage calculés dans les conditions ci-dessus sont fixés pour les pistes dites « militaires » à :

— 65 kilogrammes pour les pneus non jumelés ;

— 55 kilogrammes pour les pneus jumelés.

Le poids total du véhicule en charge ne devant, en aucun cas, excéder huit tonnes.

Il est entendu, d'autre part, que, sur les pistes précitées, l'autorité militaire possède le droit de faire circuler tous véhicules qu'elle juge utile d'employer, pour des nécessités d'ordre militaire, à l'exclusion de toute servitude de tonnage ou de poids par centimètre de largeur de bandage.

Pour toutes les autres pistes des Territoires du Sud, dites « pistes à circulation réduite » le poids maximum des véhicules par centimètre de largeur de bandages calculés dans les conditions ci-dessous sera de :

— 80 kilogrammes pour les pneus non jumelés ;

— 70 kilogrammes pour les pneus jumelés.

Dans tous les cas, il ne sera fait usage du jumelage qu'à défaut de pneus de section suffisamment large pour permettre de rester dans les limites de poids imposées.

CARTE VERTE

ART. 4. — Tout véhicule circulant dans les Territoires du Sud, à l'exclusion des voitures de tourisme appartenant à des particuliers et non destinées à des transports faits en commun, doit être pourvu d'une carte verte qui sera délivrée par les commandants militaires ou la Direction des Territoires du Sud, sur la demande des intéressés.

Cette carte verte indiquera explicitement le poids mort du véhicule, la charge utile maximum autorisée sur les pistes « poids lourds », la charge utile maximum autorisée sur les pistes « militaires » et la charge utile maximum autorisée sur les pistes « à circulation réduite ».

Elle devra être présentée à toute réquisition des agents qualifiés de l'Administration, savoir :

— Les commandants militaires ou leurs délégués ;

— Les chefs d'annexe, de poste ou leurs délégués.

REMORQUES — PNEUS

ART. 5. — L'emploi des bandages pleins est interdit.

L'emploi des pneus à basse pression est obligatoire.

L'emploi des remorques d'un poids total en charge supérieur à une tonne est interdit.

LIMITATION DES VITESSES DANS LES AGGLOMERATIONS

ART. 6. — Les vitesses maxima dans les agglomérations sont fixées par arrêtés des administrateurs intéressés.

MESURES DE SECURITE

ART. 7. — Les pistes ne pouvant être parcourues sans mesures de sécurité particulières seront désignées chaque année par un arrêté spécial.

Les mesures de sécurité que nécessite la circulation automobile sur ces pistes sont les suivantes :

1° Avis aux autorités des points de départ et d'arrivée.

2° Marche en convoi, ou obligation de passer un contrat de dépannage avec un entrepreneur de transports agréé par le commandant militaire.

3° Transport d'approvisionnements de réserve en essence, vivres et eau potable.

4° Transport de rechanges et d'agrès pour parer aux incidents de route.

5° Armement des convois.

AVIS AUX AUTORITES LOCALES

ART. 8. — Tout automobiliste désirant suivre l'une des pistes énoncées à l'arrêté spécial prévu à l'article 7 ci-dessus est tenu de se présenter au chef d'annexe ou de poste du point de départ pour l'informer de son projet, et se renseigner sur l'itinéraire, à suivre, l'état des pistes, les points d'eau, les gîtes et les mesures de sécurité que comporte le voyage à entreprendre.

Aucune voiture ne doit être mise en route sans l'autorisation du chef d'annexe ou de poste du point de départ et sans que le chef d'annexe ou de poste du point d'arrivée ait été informé télégraphiquement de l'heure de ce départ et de celle de l'arrivée probable ainsi que de l'itinéraire qui sera suivi. Le chef de poste ou d'annexe du point de départ est également informé par télégramme de l'arrivée des voitures à destination. Les avis de départ et d'arrivée sont envoyés par télégrammes privés, visés par les chefs d'annexe ou de poste et payés par les intéressés.

S'il existe des bordjs gîtes d'étapes sur le parcours, l'autorité locale du point de départ remet au chef du convoi un billet autorisant les gardiens à donner aux voyageurs le libre accès des bordjs et à mettre à leur disposition les locaux et les ressources dont ils disposent.

Des dérogations à ces dispositions pourront, d'ailleurs, être prévues dans les arrêtés spéciaux prévus à l'article 7.

MARCHE EN CONVOI

ART. 9. — Pour s'engager, en toute sûreté, sur les pistes, objet de l'article 7 ci-dessus, les voitures automobiles seront groupées au moins par deux, afin de se prêter mutuellement aide et secours en cas d'accident.

Toutes les voitures du convoi doivent demeurer constamment en liaison à la vue, s'attendre et s'aider en cas de panne de l'une d'elles.

Les marches de nuit ne pourront être entreprises que sur des pistes parfaitement connues. Sur des pistes peu connues, il est interdit de circuler la nuit, même avec un guide : la décision sur ces points sera prise par les commandants de Territoire.

Sauf le cas de force majeure, aucune modification ne devra être apportée à l'itinéraire fixé. Les dispositions des contrats de dépannage devront être soumises à l'approbation du commandant militaire.

TRANSPORT D'APPROVISIONNEMENT DE RESERVE

ART. 10. — Chaque voiture automobile devra transporter des approvisionnements en essence, huile, vivres et eau suffisants pour lui permettre d'arriver jusqu'à destination.

L'approvisionnement d'essence et d'huile sera égal, en principe, à la quantité normalement nécessaire pour le même trajet sur les routes ordinaires, augmentée de la moitié, compte tenu de l'évaporation et des allongements de parcours éventuels.

S'il n'existait pas de dépôt d'huile et d'essence au point d'arrivée, les quantités de ces matières à emporter devraient être calculées pour l'aller et le retour.

En prévision de secours tardifs, pouvant, dans certains cas, n'arriver que par piétons, chaque voiture doit emporter, *au minimum*, cinq jours de vivres de réserve par personne, en plus des vivres nécessaires pour l'étape du jour.

La ration d'eau individuelle à prévoir par jour est de cinq litres au minimum.

Chaque voiture transportera, en outre, un approvisionnement de réserve de 20 litres d'eau par voyageur, indépendamment de l'approvisionnement nécessaire pour le radiateur lequel doit être égal à deux fois la capacité des appareils de refroidissement de chaque voiture.

TRANSPORT DE RECHANGE, OUTILS ET AGRES DIVERS

ART. 11. — Aucun atelier de réparations pour automobiles, aucune possibilité de remplacer les organes ou accessoires de ces véhicules n'existant actuellement dans le Sud, toute voiture automobile circulant sur les pistes sahariennes, pour ne pas risquer d'être immobilisée plusieurs semaines par le moindre incident, doit transporter avec elle, indépendamment de son outillage normal au complet, en bon état, un jeu de pièces de rechange les plus indispensables, dont il appartient à chaque conducteur d'arrêter la nomenclature détaillée d'après le type et l'état d'entretien de son véhicule, mais qui, d'après l'expérience acquise, paraît devoir comprendre principalement : une magnéto ou dispositif d'allumage, des bougies, des bielles, des lames de ressort, des joints de culasse et des coussinets.

En ce qui concerne les pneus et les chambres à air de rechange, leur nombre doit être approprié à la longueur du voyage et aux difficultés du terrain.

Les outils et agrès indispensables comprennent du matériel de débroussaillement, de puisage et de dépannage. Chaque convoi doit être pourvu, par voiture : d'une pelle, d'une pioche, d'une serpe, et, par deux voitures, d'un seau de 5 à 6 litres, de cent mètres de corde de grosseur moyenne, de quatre planches ou de treillis métallique.

ARMEMENT

ART. 12. — Tout organisateur ou chef de convoi automobile devra obligatoirement s'enquérir par écrit, en temps utile, auprès du commandant du territoire, des conditions de la sécurité pour le cas où les circonstances imposeraient momentanément un certain armement.

Les postes du Sud ne pouvant mettre à la disposition des voyageurs ni armes, ni munitions, les intéressés auront à se procurer, avant de quitter le Tell, l'armement reconnu nécessaire pour leur sécurité.

PERSONNEL DE CONDUITE

ART. 13. — Les conducteurs d'automobiles devront être des praticiens éprouvés, d'une grande vigueur physique et morale, ayant l'expérience des pistes du Sud. Autant que possible, l'un d'eux sera choisi parmi les conducteurs ayant déjà effectué le voyage.

En prévision de l'indisponibilité de l'un des conducteurs en cours de route, il sera prudent d'emmener un conducteur suppléant.

Le chef de convoi sera muni d'une boussole et d'une carte générale de la région parcourue ou d'un croquis des pistes existant dans la région.

Il est recommandé vivement à chaque convoi de se faire accompagner d'un indigène sûr, choisi ou agréé par l'autorité locale, connaissant bien la région et pouvant servir de guide et d'interprète. En cas d'immobilisation du convoi, le guide aurait pour mission d'aller chercher du secours dans les campements ou les postes les plus voisins.

DEGRADATIONS AUX PISTES

ART. 14. — Sauf pour la traversée des dunes, il est interdit, après les pluies, de circuler en automobile sur les pistes jusqu'à ce que le terrain soit redevenu sec.

Les conducteurs d'automobiles doivent régler la marche de leur voiture de manière à ne pas détériorer les pistes. Les voitures du convoi éviteront de suivre les mêmes frayées. Après le passage d'une rampe on rejettera en dehors de la plate-forme les pierres ou autres matériaux dont on se serait servi pour la franchir.

En cas de panne, si pour dégager la voiture, il a été nécessaire de creuser le sol en avant des roues, ces ornières devront être comblées avec soin. Si la panne a eu lieu sur une chaussée en drinn, les bottes de drinn qui auraient été disjointes par les secousses seront remises en place avec soin.

On ne devra, en aucun cas, enlever des matériaux sur un point de la chaussée pour les transporter sur un autre.

La réparation immédiate des dégradations faites aux pistes est obligatoire et ne doit être omise sous aucun prétexte.

A l'arrivée à l'étape, les conducteurs des voitures signaleront au commandant du poste ou aux gardiens des bordjs (à Arak, Iniker etc...) les passages où ils ont éprouvé des difficultés, les défectuosités ou les dégradations qu'ils ont constatées et les réparations qu'il serait utile d'effectuer.

SEJOUR AUX ETAPES

ART. 15. — S'il existe un hôtel à l'étape, les automobilistes devront prévenir cet établissement de leur arrivée et s'assurer, avant de se mettre en route, s'ils pourront y être hébergés et nourris. Autrement, ils auront à se pourvoir de vivres et de matériel de campement.

L'emplacement d'un camp sera toujours choisi conformément aux indications du commandant du poste, responsable de la sécurité.

Il est interdit de réquisitionner des vivres chez les indigènes. Tous les achats doivent être librement consentis. Une diffa ne peut être sollicitée ou acceptée qu'à la condition d'être convenablement rémunérée.

Les voyageurs de passage ne sont admis au mess des officiers et des sous-officiers que sur invitation : ils doivent régler leur repas d'après les tarifs fixés par le commandant du poste.

Tous les litiges ou différends qui pourraient survenir dans les postes ou en tribu entre les voyageurs et le personnel des convois automobiles d'une part, et les habitants civils ou militaires d'autre part, seront soumis au commandant du poste.

Le paiement des journées de déplacement dues aux indigènes qui auraient été envoyés au secours d'un convoi est à la charge des voyageurs de ce convoi. Le prix des journées est celui qui est en usage dans la localité ; l'autorité qui a envoyé les indigènes s'assurera avant le départ du convoi qu'ils ont été payés.

SANCTIONS ET EXCEPTIONS

ART. 16. — Les infractions au présent arrêté donneront lieu à des poursuites contre leurs auteurs en conformité des lois et règlements en vigueur.

Les organisateurs des circuits automobiles ou leurs représentants locaux, les conducteurs d'automobiles et les voyageurs seront tenus pour responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'inobservation des prescriptions édictées ci-dessus.

Si un automobiliste se lançait dans un voyage au Sahara sans l'autorisation de l'autorité locale ou sans tenir compte de ces avis, le chef du premier poste qui se trouverait sur son passage ferait mettre la voiture en fourrière ;

le contrevenant ne serait autorisé à continuer son voyage qu'après avoir satisfait aux obligations imposées par le présent arrêté.

Les mêmes mesures seront appliquées aux automobilistes non touristes voyageant sans carte verte et à ceux qui, même munis de cette carte voyageraient avec des voitures ne répondant pas aux caractéristiques portées sur la carte ou aux prescriptions du présent arrêté.

Un compte rendu de l'incident serait adressé télégraphiquement au Gouverneur Général.

Exceptionnellement, pour des parcours aller et retour inférieurs à 500 kilomètres ou sur certaines pistes très fréquentées, ou si dcs circonstances favorables le permettent, par exemple pour les sociétés de transport en commun disposant d'un outillage de dépannage rapide et puissant, les chefs d'annexe ou de poste pourront autoriser des voitures automobiles à circuler isolément sous réserve que toutes les garanties de sécurité requises soient réalisées.

Ces autorisations seront données par écrit et il en sera rendu compte au commandant militaire du Territoire.

Des dérogations aux dispositions de l'article 11 relatives à l'approvisionnement en vivres de réserve et à celles de l'article 12 relatives à l'approvisionnement en matériel de débroussaillement, de puisage et de dépannage peuvent être accordées dans les mêmes conditions.

DEPANNAGE OBLIGATOIRE

ART. 17. — Tout automobiliste devra porter secours aux voyageurs en détresse qu'il rencontrerait. Si le dépannage de la voiture en panne ne peut être effectué sans danger pour la voiture valide, le transport au poste le plus voisin des voyageurs en détresse sera seul obligatoire; ce transport ne pourra être exigé que dans la limite des places disponibles sur la voiture valide. Les cas où la voiture en panne pourra être secourue sont laissés à l'appréciation du chauffeur de la voiture valide. Si les voyageurs de la voiture valide ne peuvent porter en aucune manière secours aux voyageurs en détresse, ils devront signaler le fait au poste le plus voisin qui pourra réquisitionner leur voiture.

Tous ces services seront convenablement rétribués. Les tarifs à appliquer seront soumis à l'approbation du chef de poste le plus voisin.

DELAI D'APPLICATION

ART. 18. — Pour toutes les dispositions du présent arrêté aggravant, pour les usagers de la route, les dispositions prévues par l'arrêté du 31 Janvier 1930, la date d'application est fixée au 1er Janvier 1935.

Les nouvelles cartes vertes ne seront délivrées qu'aux usagers présentant des véhicules répondant aux prescriptions du présent arrêté.

Les usagers déjà titulaires de cartes vertes délivrées conformément aux prescriptions de l'arrêté du 31 Janvier 1930 devront en demander le renouvellement avant le 1er Janvier 1935 et être en règle pour cette époque, avec le présent arrêté.

ART. 19. — Le Secrétaire général du Gouvernement, les Commandants militaires des Territoires du Sud, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au « Journal Officiel de l'Algérie ».

Les commandants militaires pourront déléguer, pour veiller à l'application des prescriptions du présent arrêté:

— les chefs d'annexe ou de poste ;

— les architectes voyers.

Alger, le 5 Juillet 1934.

Pour le Gouverneur Général absent,
Le Secrétaire général du Gouvernement

Signé : SOUCHIER

ARRÊTÉ

Le Gouverneur général de l'Algérie :

Vu le décret du 23 Août 1898 sur le Gouvernement et la haute administration de l'Algérie ;

Vu la loi du 24 Décembre 1902 portant organisation des Territoires du Sud de l'Algérie ;

Vu le décret du 14 Août 1905 sur l'organisation administrative et militaire des Territoires du Sud ;

Vu le décret du 14 Octobre 1932 modifiant l'article 2 du décret du 14 Août 1905 ;

Vu le décret du 4 Juillet 1924 portant règlement sur la police du roulage et notamment les articles 31, 62 et 63 ;

Vu les décrets des 5 Octobre 1924 ; 19 Février 1931 et 24 Septembre 1932, modifiant le décret du 4 Juillet 1924;

Vu l'arrêté du 29 Juin 1933 limitant dans les Territoires du Sud la vitesse des véhicules d'un poids total en charge supérieur à 3.000 Kgs.

Sur le rapport de la commission instituée le 24 Avril 1934 pour réviser la réglementation de la circulation dans les Territoires du Sud et la proposition de M. le Secrétaire général du Gouvernement.

Vu l'avis émis par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 15 Juin 1934.

ARRÊTE :

LIMITATION DE LA VITESSE

ARTICLE PREMIER. — Les véhicules touristes légers sont astreints, dans les Territoires du Sud, à ne pas dépasser les vitesses de 70 kilomètres à l'heure sur les sections de routes ou pistes normales, et de 60 kilomètres à l'heure sur les sections de routes ou pistes difficiles.

ART. 2. — Toutes les voitures circulant d'une manière régulière dans les Territoires du Sud devront être munies d'un régulateur de vitesse plombé, les empêchant de dépasser les vitesses maxima imposées par les arrêtés limitant les vitesses des véhicules dans les Territoires du Sud.

ART. 3. — Le Secrétaire général du Gouvernement, les Commandants militaires des Territoires du Sud sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au « Journal Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie ».

Les commandants militaires pourront déléguer, pour veiller à l'application des prescriptions du présent arrêté.

— les chefs d'annexe ou de poste ;
— les architectes voyers.

Alger, le 5 Juillet 1934.

Pour le Gouverneur Général absent,
Le Secrétaire général du Gouvernement

Signé : SOUCHIER

CODE SAHARIEN DE L'AIR

L'arrêté ci-dessous, réglementant les conditions de vol dans les Territoires du Sud de l'Algérie, doit être promulgué au début de la saison touristique **1934-1935 :**

I. — DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER. — Tout voyage aérien au-dessus des Territoires du Sud de l'Algérie est soumis à l'application des règles du décret du 19 janvier 1926 en vigueur dans l'Algérie du Nord ainsi qu'aux prescriptions du présent arrêté.

ART. 2. — Dans le survol de ces territoires, les aviateurs seront dans l'obligation de suivre les pistes qui, d'après leur degré d'équipement et d'aménagement, ont été divisées en trois catégories :

1re *catégorie*

Piste dont le survol ne nécessite ni l'autorisation spéciale, ni l'observation des présentes prescriptions en dehors de l'obligation formelle de ne pas s'écarter de la piste :

Djelfa — Ghardaïa.
Bouktoub — Aïn-Sefra — Colomb-Béchar.
Aïn-Sefra — Géryville.
Biskra — Touggourt.
Bouktoub — Géryville.

2e *catégorie*

Pistes sur lesquelles le dépannage peut être assuré dans des conditions normales, par une entreprise de transports automobiles :

Géryville — Aflou — Djelfa.
Aflou — Laghouat.
Djelfa — Bou-Saâda — Biskra.
Ghardaïa — El-Goléa — In-Salah — Tamanrasset.
Ghardaïa — Ouargla.
Touggourt — Ouargla.
Colomb-Béchar — Béni-Abbès — Adrar — Reggan — Gao.
Ouargla — El-Goléa.
Biskra — El-Oued.
Biskra — Tozeur.
Touggourt — El-Oued — Tozeur.
El-Goléa — Timimoun — Adrar.

Ces pistes ne peuvent être survolées qu'avec l'autorisation soit du Gouverneur Général si le départ a lieu dans les Territoires du nord de l'Algérie, soit d'un Commandant militaire si le départ a lieu dans les Territoires du Sud. Dans ce dernier cas, le commandant militaire rend compte au Gouverneur Général.

3e *catégorie*

Pistes sur lesquelles le dépannage ne peut être organisé que par des moyens spéciaux.

Tamanrasset — Tin Zaouatène.
Tamanrasset — In-Guezzam.
Adrar — Aoulef — In-Salah.
Reggan — Aoulef.
Amguid — Djanet.
Ouargla — Lallemand — Flatters — Amguid — Iniker.
Flatters — Fort-Saint.

Ces pistes ne peuvent être survolées qu'avec l'autorisation du Gouverneur Général.

Art. 3. — Seules les pistes mentionnées dans le tableau ci-dessus sont susceptibles d'être survolées par des avions de tourisme. La liste de ces pistes peut être modifiée en raison des travaux d'aménagement et d'équipement dont elles feront l'objet. En conséquence, un arrêté sera pris chaque année en vue du classement des pistes des territoires du sud dans une des trois catégories ci-dessus.

Art. 4. — En principe tout voyage aérien en région saharienne ne doit être effectué qu'en groupe de deux avions au minimum.

Seuls peuvent être autorisés à voyager isolément :

1° — les équipages dont un des membres a déjà survolé deux fois au moins les pistes, pour le nouveau survol desquelles ils sollicitent une autorisation ;

2° — ceux dont les appareils sont munis d'un poste émetteur de T.S.F.

Ces autorisations ne peuvent être accordées qu'aux équipages qui prouveront qu'ils ont pris toutes dispositions pour assurer leur dépannage éventuel, en ce qui concerne le survol des pistes de 2e catégorie.

Pour le survol des pistes de la 3e catégorie, les aviateurs isolés devront présenter aux autorités un contrat d'assurance valable pour 100.000 frs (1), destinée à couvrir, au moins en partie, les frais de dépannage éventuel par les organismes officiels.

II. — PREPARATION DU VOYAGE

Art. 5. — Les dispositions suivantes sont prescrites en vue d'assurer la préparation du voyage dans les meilleures conditions :

Ravitaillement

a) — Tout aviateur devra assurer son ravitaillement en essence et en huile sans avoir recours aux stocks mis en place pour les besoins de l'aviation militaire. Il devra présenter à cet effet un contrat de ravitaillement avec une société d'essence agréée.

Chargement

b) — Les avions devront obligatoirement, compléter leur chargement de la façon suivante :

Combustible : au minimum : essence et huile nécessaires pour effectuer le parcours avec un vent contraire de 40 kms à l'heure.

Vivres et eau : Par 400 kms ou fraction de 400 kms :

1° —pour les pistes de la 2e catégorie : 2 jours de vivres de réserve et 6 litres d'eau par personne.

---

(1) Ou effectuer un dépôt ou une caution en banque de la même somme.

2° — pour les pistes de la 3e catégorie : 4 jours de vivres et 10 litres d'eau par personne.

Il est *conseillé* aux équipages d'emporter :

Artifices. — Deux engins fumigènes destinés à trouver la direction du vent avant d'atterrir en campagne. Un pistolet signaleur et quelques fusées parachutes (rouges si possible) ou des fusées à baguette.

Armement : Une carabine et 20 cartouches (seulement pour le survol de certaines régions indiquées par le Gouverneur Général ou son délégué).

Matériel d'amarrage : Trois grands sacs destinés à être remplis de sable ou de pierres et trois cordes solides pour l'amarrage

c) — *Liaisons radiotélégraphiques :* Tout aviateur devra prendre connaissance de la liste et des caractéristiques des postes radiotélégraphiques algériens et sahariens. Il fera connaître avant son départ ceux avec lesquels il compte entrer en liaison.

Les seuls postes de T.S.F. alertés seront ceux indiqués par les aviateurs dans leur demande d'autorisation et dont l'emploi aura été accordé dans la dite autorisation.

Les télégrammes, émis en vol, ne devront pas excéder 2 minutes tous les quarts d'heure. Ils devront se rapporter uniquement aux questions de position et de météorologie. Dans ces limites et, si c'est indispensable, les télégrammes pourront être retransmis par la voie officielle.

d — *Protection météorologique.* — La protection météorologique des déplacements des avions civils est assurée par l'O.N.M. suivant les mêmes dispositions que celle des déplacements des avions militaires (réglée par l'instruction ministérielle du 10 septembre 1930 — Forces aériennes n° 930 ANI 3).

En particulier, une protection complète comportant un avertissement pour le parcours prévu en plus des observations et sondages météorologiques ne peut être fournie qu'avec un préavis suffisant pour permettre de prendre les dispositions nécessaires à la transmission de ces renseignements.

En cas contraire, il n'est remis, aux aviateurs sur les terrains d'escale, que les renseignements propres à la station et éventuellement, ceux qui peuvent être reçus d'autres stations selon les possibilités de liaisons.

En thèse générale, les renseignements météos sont toujours remis aux aviateurs à la station de départ et sur les terrains d'escale prévus.

En cas particuliers, en cas de grands raids commencés en dehors de l'Algérie et pour y aboutir, la protection est assurée par le service météo du lieu de départ.

Pour les avions munis de postes récepteurs de T S.F. des avis de variations brusques seront éventuellement lancés par les postes radios en liaison avec eux, suivant un horaire convenu avec l'Office National Météorologique.

e) — *Liaisons avec les autorités locales.* — Tous les postes intéressés disposant d'un moyen moderne de liaison (téléphone, télégraphe, T.S.F.) devront être alertés et informés des conditions du voyage, par l'intermédiaire des autorités administratives. Ils devront recevoir indication des heures probables de départ et d'arrivée.

L'aviateur devra, dans les mêmes conditions, à son arrivée à l'étape ou en cas d'arrêt, aviser sans retard, les postes alertés.

Les frais d'envoi des télégrammes nécessaires sont à la charge des aviateurs.

f) — *Renseignements divers.* — Tous les renseignements pouvant être utiles aux aviateurs (balisage, terrains d'atterrissage supplémentaires, radio) leur seront fournis par les autorités locales.

III. — CONDUITE EN VOL GROUPE

ART. 6. — Dans le vol groupé au-dessus des régions sahariennes, un équipage désigné à l'avance, est chargé d'assurer la direction et en demeure responsable.

S'il y a lieu un autre équipage destiné à remplacer éventuellement le guide est également désigné avant le départ.

Le vol groupé s'effectue dans les conditions fixées par les règlements de l'Aviation Militaire, c'est-à-dire que l'avion-guide vole en tête de groupe ; les autres appareils se maintenant sur ses flancs, un peu en arrière et à une altitude légèrement supérieure.

Des ordres particuliers, donnés avant le départ, précisent les conditions d'atterrissage des appareils en cas de panne de l'un d'eux.

IV. — CONDUITE EN CAS DE PANNE DANS UN VOL GROUPE

ART. 7. — Lorsque, par suite de panne, un pilote est contraint d'abandonner sa place dans le groupe et de chercher un terrain favorable à son atterrissage, les autres avions se mettent aussi en cercle afin de ne pas perdre de vue l'appareil en détresse.

Si celui-ci se brise au sol et que des passagers paraîssent être incapables de se mouvoir, l'équipage du groupe désigné pour atterrir le premier, cherche aussitôt un terrain d'atterrissage, se pose et considéré dès lors par les autres comme étant en panne, exécute les signaux indiqués ci-après.

Si au contraire les membres de l'équipage de l'avion en détresse ne sont pas immobilisés, ils placent si possible leur avion face au vent et sur un terrain entièrement dégagé de végétation, puis ils procèdent immédiatement à une reconnaissance des environs en vue de chercher un terrain d'atterrissage.

Dès que ce terrain a été reconnu, ils tracent sur le sable ou avec des moyens de fortune un « T » sur lequel les avions désignés viendront atterrir en posant leur roues à proximité du « T » et dans la direction indiquée par lui, quelle que soit par ailleurs la direction du vent.

a) dans le cas où il n'existe pas de terrain d'atterrissage dans les environs, l'équipage revient auprès de l'avion en panne et se place à vingt mètres à droite de l'appareil, les avions qui l'accompagnent repèrent le point exact où il se trouve et prennent les dispositions nécessaires pour le faire dépanner ;

b) si l'appareil est cassé, le pilote et son passager se placent à 20 mètres à gauche de l'appareil, les autres avions font le nécessaire pour envoyer une équipe de dépannage et de secours ;

c) si l'équipage est absolument certain de pouvoir se dépanner par ses propres moyens, le pilote et le passager se placent 20 mètres en avant de l'appareil, les autres avions continuent leur route et n'envoient l'équipe de dépannage que si l'avion qui était en panne n'a pas rejoint 24 heures après.

V. — PASSAGE OBLIGATOIRE DES AVIONS SUR CERTAINS POINTS DETERMINES

ART. 8. — Afin de limiter les recherches en cas de panne, les pilotes devront obligatoirement se faire reconnaître sur certains points intéressants du parcours. Ces points, ainsi que les signaux de reconnaissance leur seront indiqués par les autorités qui délivreront les autorisations prévues.

VI. — CONDUITE A TENIR PAR L'EQUIPAGE D'UN AVION PERDU

Art. 9. — Tout aviateur ayant atterri dans un endroit inconnu devra en principe rester auprès de son appareil ou ne s'en écarter que pour gagner le point le plus élevé dans les environs immédiats. Chaque nuit, 1 heure après le coucher du soleil, il tirera trois fusées à 5 minutes d'intervalle ou allumera un grand feu.

VII. — PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES TROUPES AU SOL ET LES POPULATIONS INDIGENES

Art. 10. — *Signalisation au passage des avions* — Tout atterrissage devant se faire face au vent et les aviateurs en vol manquant de moyens pour reconnaitre la direction du vent au sol, il y a le plus grand intérêt à ce qu'ils trouvent de nombreuses fumées sur leur parcours et notamment à proximité des terrains d'atterrissage.

En conséquence toute personne qui, en dehors des agglomérations, aperçoit ou entend un avion, doit allumer le plus rapidement un feu donnant une fumée épaisse. Auprès d'un terrain d'aviation cette prescription a une importance capitale. Le terrain doit être évacué aussitôt.

Toutes patrouilles, même celles envoyées en auto, recherchant un avion perdu, doivent chaque nuit, 1 heure après le coucher du soleil, monter sur une hauteur et inspecter l'horizon pour essayer de voir les fusées tirées ou les feux allumés aux mêmes heures par les aviateurs.

Art. 11. — Les prescriptions qui font l'objet de la présente note ne s'appliquent pas aux avions des lignes commerciales qui sont régulièrement organisées avec une autorisation spéciale du Gouverneur Général.

Art. 12. — L'exécution de grands raids comportant le survol des pistes de 2e et 3e catégories est subordonnée, comme les vols des avions de tourisme, à une autorisation préalable du Gouverneur Général de l'Algérie qui pourra être délivrée dans les conditions prévues par le présent arrêté. Toutefois, des dérogations pourront être accordées, compte tenu de l'expérience des pilotes et des conditions techniques de l'appareil.

Art. 13. — Les infractions aux prescriptions du présent arrêté seront punies conformément à l'article 3 du décret du

Art. 14. — Le procès-verbal constatant les infractions au présent arrêté sera établi par les autorités locales et transmis aux autorités judiciaires compétentes.

Art. 15. — Le Secrétaire Général du Gouvernement et les Commandants militaires des Territoires du Sud sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Alger, le

BIBLIOTHEQUE NATIONALE · IMPRIMES ·

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

EDITORIAL 4
LE SAHARA 5
CONSEILS AUX AUTOMOBILISTES 10
CONSEILS AUX AVIATEURS 14
TERMES SAHARIENS 18
INDICATIONS CONVENTIONNELLES 19

LA LIGNE DU TANEZROUFT 20
COLOMB-BECHAR 22
De Colomb-Béchar à Béni-Abbès 24
BENI-ABBES 26
De Béni-Abbès à Adrar 28
De Béni-Abbès à Timimoun 31
TIMIMOUN 32
De Timimoun à Adrar 35
ADRAR 36
D'Adrar à Aoulef 38
D'Adrar à Reggan 39
REGGAN 40
De Reggan à Bidon-5 43
BIDON-5 44
De Bidon-5 en Afrique Occidentale 48

LA LIGNE DU HOGGAR 50
LAGHOUAT 52
De Laghouat à El-Goléa 54
De Laghouat à Ouargla 56
EL-GOLEA 58
D'El-Goléa à In-Salah 60
D'El-Goléa à Timimoun 63
IN-SALAH 64
D'In-Salah à Reggan 67
D'In-Salah à Arak 68
ARAK 70
D'Arak à Tamanrasset 73

CARTE-POSTALE

Société Anonyme Française des Pétroles

SHELL

SERVICE "SAHARA"

46, Boulevard Camille Saint-Saëns

ALGER

UTILISEZ CETTE CARTE POSTALE
POUR VOS REMARQUES ET VOS OBSERVATIONS

SHELL vous en remercie d'avance

A....., le..... 193....

Nom .....

Adresse .....

.....

CARTE-POSTALE

Société Anonyme Française des Pétroles

SHELL

SERVICE "SAHARA"

46, Boulevard Camille Saint-Saëns

ALGER

UTILISEZ CETTE CARTE POSTALE
POUR VOS REMARQUES ET VOS OBSERVATIONS

SHELL vous en remercie d'avance

A....., le..... 193.....

Nom .....

Adresse .....

.....

TAMANRASSET 76
De Tamanrasset à Tin-Zaouatène 78
De Tamanrasset à In-Guezzam 80
IN-GUEZZAM 82
D'In-Guezzam en Afrique Occidentale 84
LA LIGNE DES AJJERS 87
BISKRA 88
De Biskra à Touggourt 90
TOUGGOURT 92
De Touggourt à El-Goléa par Ghardaïa 94
De Touggourt à Ouargla 95
OUARGLA 98
D'Ouargla à El-Goléa 100
D'Ouargla à Flatters 101
FORT-FLATTERS 104
De Flatters à Amguid 106
De Flatters à Fort-Saint 108
AMGUID 110
D'Amguid à Tamanrasset 112
D'Amguid à Djanet 113
DJANET 116
De Djanet en Afrique Occidentale et Equatoriale 119
CODE SAHARIEN DE LA ROUTE 122
CODE SAHARIEN DE L'AIR 129

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
R.F.
IMPRIMÉS

Achevé d'imprimer le 30
Septembre 1934 sur les
Presses de l'Imprimerie
Baconnier Frères pour
le compte du Service
"SAHARA" de la Société
Anonyme Française des
PÉTROLES **SHELL**
46, Boul[d] Camille Saint-Saëns
ALGER