

Organisation de la route

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Acta Tropica**

Band (Jahr): **5 (1948)**

Heft 1

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un exemple précis illustre bien le temps considérable que nous pouvions gagner : le trajet Gao/Goundam nécessitait en janvier 20 jours de voyage aller et retour par les moyens ordinaires, bateau et camionnette, en avion, 6 heures !

Des centres éloignés de la circulation courante, tels Goundam, Ménaka, Tahoua, Kao, disposent de pistes aménagées ou d'un terrain naturel dur et plat, un reg se prêtant facilement à l'atterrissage pour un avion de tourisme. Les étapes d'une longue et fatigante journée de camion représentent 2 ou 3 heures de vol, c'est-à-dire l'arrivée à pied d'œuvre encore tôt le matin, reposé et prêt à rayonner dans les camps.

Ajoutons qu'au point de vue psychologique le prestige qui a tant d'importance dans les colonies, s'en trouve accru. En fait nous étions reçus en conséquence dans les camps et notre travail en fut facilité.

Nous estimons que, grâce à l'avion privé, notre enquête de 2 mois et demi aurait exigé plus de six mois par les moyens ordinaires.

IV. — Organisation de la route.

Mise en place de l'essence :

Les dépôts échelonnés avant la guerre par la Shell et la Standard sur les pistes du Tanezrouft et du Hoggar n'étant pas rétablis, nous fîmes déposer à chacune de nos étapes, tous les quatre à cinq cents kilomètres environ, un fût d'essence de 200 l. (80 ou 90 octanes) par les soins de la C^{ie} générale Transsaharienne et de la SATT, ceci jusqu'à la frontière sud des Territoires du Sud. A partir de cette limite, le Gouvernement Général de l'A. O. F. voulut bien se charger de ravitailler les postes d'Aguelhoc, Goundam, Birni-n'Konni, Tahoua, Agadès, In-Guezzam.

Dépannage :

Les contrats de dépannage avaient été supprimés par les deux compagnies transsahariennes depuis 1939. Toutefois pour l'aller, (piste du Tanezrouft), M. Pitt, directeur de la C^{ie} Générale transsaharienne, nous garantit le dépannage en cas d'incident et fit prendre les mesures nécessaires d'Adrar à Gao.

Pour le retour ce fut plus difficile. Le secteur dangereux pour nous était celui d'Agadès, In-Guezzam, Tamanrasset, soit environ 1000 km. de piste. Un compatriote, transporteur à Zinder, signa un contrat de dépannage et se tint prêt à Agadès, avec trois bons camions à sa disposition, dès l'heure de notre départ à l'annonce de notre arrivée à Tamanrasset.

Ajoutons que les autorités militaires ou civiles seraient certainement intervenues en cas de retard important.

Couverture Météo :

Cette couverture nous fut assurée sur tout le territoire saharien par les services de la Maison Blanche à Alger. Dans la zone sud, les postes météo de Gao et de Niamey nous renseignèrent très exactement.

Liaisons radio :

Nous n'avions pas la radio à bord. L'appareil était, en effet, inutile puisque, malheureusement, personne ne connaissait le morse. Mais le fait de suivre les pistes organisées nous permettait de bénéficier des postes installés à chaque étape. Dès que nous quittons un terrain, notre heure de départ, ainsi que l'heure probable de notre arrivée ou de notre passage, étaient annoncées au poste suivant. Par ces mêmes postes, la direction des Territoires du Sud à Alger fut tenue quotidiennement au courant de tous nos déplacements dans le Sahara.

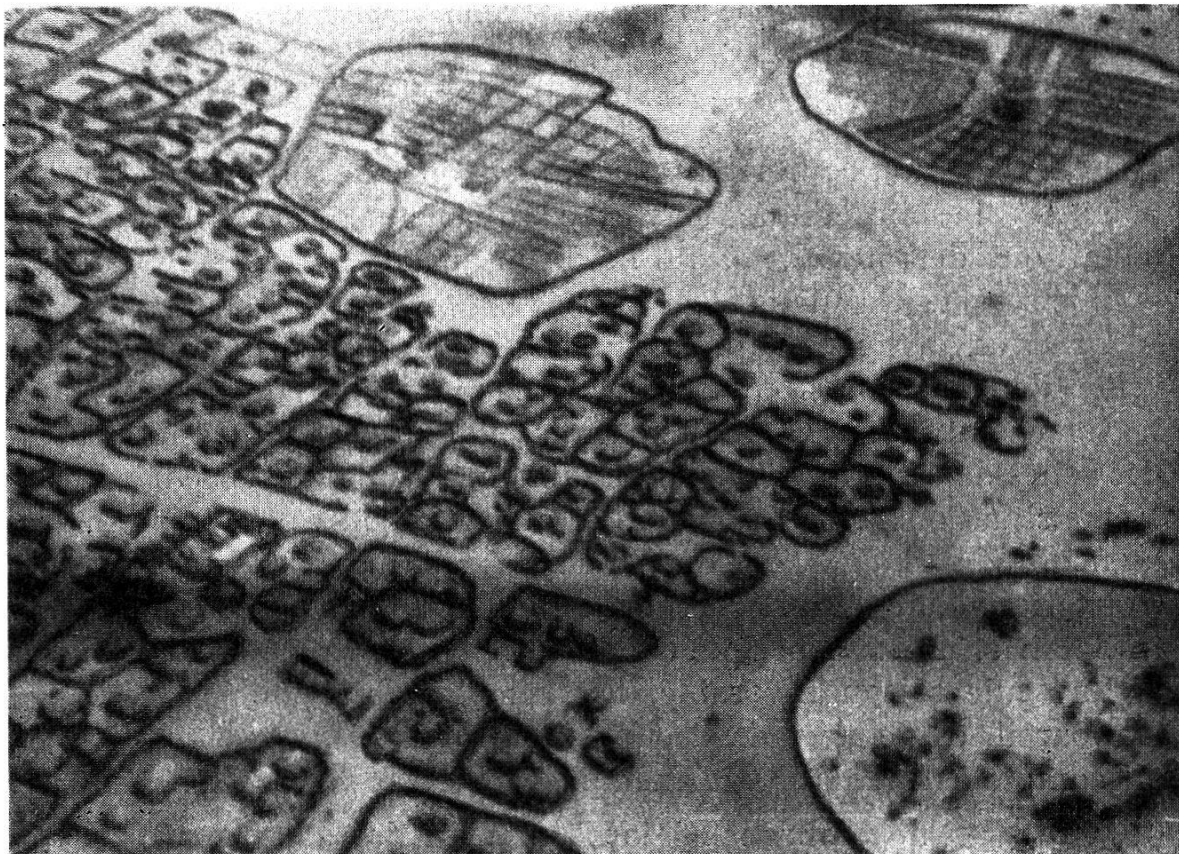
A In-Guezzam, le seul terrain non équipé, le commandant d'Agadès nous rendit le très grand service de faire venir le goum, qui était en mission de reconnaissance dans la région. Le goum, muni d'appareils portatifs, put ainsi signaler notre passage le 11 février. Ce manque de radio personnelle fut une sérieuse lacune et une expérience à ne pas renouveler.

Cartes :

La plupart de nos cartes étaient celles de l'Institut Géographique National à l'échelle 1 : 1.000.000, mises à jour partiellement en novembre 1939. Ces cartes furent le plus souvent excellentes. Toutefois elles se révélèrent incomplètes ou inexactes sur certains parcours.

Ainsi le trajet El-Goléa/Timimoun/Adrar nous montre, à partir de Timimoun, la piste d'Adrar, empruntant résolument un tracé fixé à l'est de la Sebkra, alors qu'il la contourne en réalité par la NW, ce qui nous fit hésiter quelques minutes. Dans le secteur d'Aguelhoc, la piste passe, sur la carte, à quelques kilomètres à l'ouest du poste. En fait le poste et le terrain d'aviation se trouvent exactement sur le tracé. Signalons à ce propos qu'il s'agit là d'un phénomène très naturel. Quand un chauffeur s'aperçoit que des passages trop fréquents ont rendu la piste molle, lui font craindre des ensablements, il cherche une nouvelle voie. Il sera suivi par d'autres et, en quelques secteurs, la piste peut ainsi changer d'itinéraire chaque année.

Le trajet Agadès/In-Guezzam/Tamanrasset est assez imprécis ; mêmes inconvénients d'Arak à In-Salah où la position d'un terrain de secours, par exemple, est indiquée une vingtaine de km. trop au sud.



Photogr. 1. Faubourg de Tombouctou. Les types de case de forme ovoïde sont les « cases-tortue » dont l'aire s'étend de Niafouké à Ansongo d'après le cap. Y. Urvoy (Petit Atlas ethno-démographique du Soudan, Larose 1942). Haut de la photo : cultures autour du point d'eau alimenté par les infiltrations souterraines du Niger.



Photogr. 2. Petit village djerma et deux groupes de silos. Photographie prise à 800 m. d'altitude entre Birni-n'Gaouré et Dosso.