

AVRIL 1935

LE NUMÉRO : 4 FRANCS

3^e ANNEE N° 23

LE MANCHE A BALAI



REVUE MENSUELLE DE PROPAGANDE AÉRONAUTIQUE

Dam

D'Angleterre au Niger, à travers le Sahara

Nous poursuivons sous cette rubrique l'article dont nous avons publié la première partie sous la rubrique « Mirages » dans notre numéro 21.

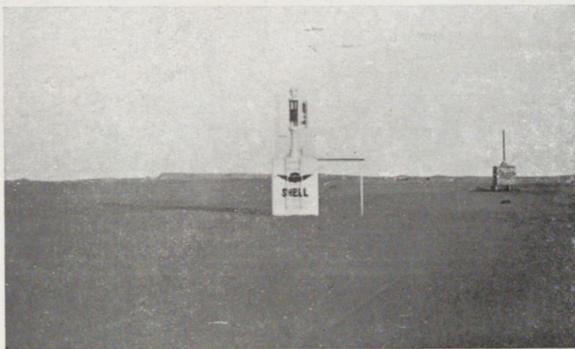
TAMANRASSET-IN-GUEZZAM : 400 kms.

Durée du vol : 3 heures 40.

Essence consommée : 99 litres.

L'aérodrome de Tamanrasset bien qu'excellent, est entouré d'une ligne basse de collines et c'est pourquoi, de quelque côté que le vent souffle, on y constate d'une façon permanente des courants d'air descendants. Mr Knight a eu d'énormes difficultés pour décoller et ce n'est qu'après avoir vidangé 20 litres d'essence et abandonné ses accumulateurs de T.S.F. qu'il a pu repartir.

Le vent soufflait du Nord-Est et en traversant l'oued qui se jette dans cette cuvette, le pilote, rencontrant un violent courant d'air descendant, perd de la hauteur et se voit contraint de longer l'oued pour atteindre une surface d'atterrissage possible. En un instant, bien qu'ayant mis plein gaz et volant à l'angle d'attaque maximum, l'avion est plaqué au sol et doit atterrir dans le lit de l'oued au milieu d'arbres et de tas de sable mou ; allant ça et là en roulant, l'avion peut décoller à nouveau sur la partie la plus dure du lit, et peu de temps après, rencontre par bonne chance un courant ascendant favorable qui lui permet d'atteindre bientôt 2.200 mètres. Mr Knight attribue ces difficultés au fait qu'il est parti trop tard dans la matinée,

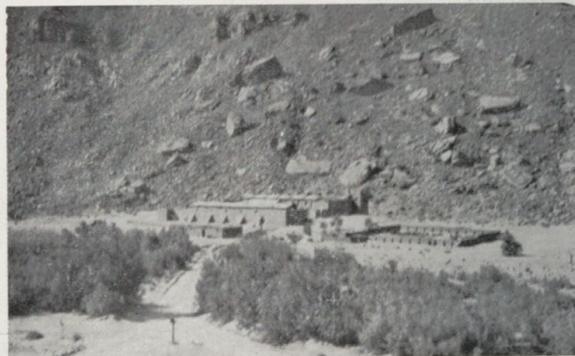


IN-GUEZZAM

alors que le vent s'était déjà levé et que l'air frais commençait à descendre.

La piste est bien balisée jusqu'à In-Guezzam au moyen de branchages disposés de temps à autre à la place des piles de pierres.

Le vol devient plus facile : les plaines rocheuses ont disparu et l'appareil survole d'innombrables oueds desséchés. Cette partie de la piste, apparemment la plus difficile, est classée par les autorités sahariennes comme piste de 3^e catégorie ; elle est



LE BORDJ D'ARAK

cependant très droite et ne présente pas de grande difficulté.

Le convoi de la Société Algérienne de Transports Tropicaux qui avait quitté Tamanrasset le matin à 4 heures, avait dans sa hâte oublié un colis de provisions alimentaires ; Mr et Mrs Knight l'emportèrent avec eux et le lâchèrent à leur passage au-dessus du convoi.

Le terrain d'In-Guezzam, situé à quelque 300 mètres à l'ouest du bordj de la Société Algérienne des Transports Tropicaux, s'avéra excellent ; il permet l'envol sur 800 mètres dans toutes les directions et son sol, bien que sablonneux, est très ferme. D'après Mr Knight, c'est le meilleur aérodrome sur tout le parcours.

IN-GUEZZAM-AGADES : 531 kms.

Durée du vol : 4 heures 20.

Essence consommée : 122 litres.

Mr et Mrs Knight quittent In-Guezzam dans la matinée du 23 avec un cap de 139° ; ils suivent une piste bien marquée sur tout son parcours : le pays devenait plus verdoyant, les oueds plus nombreux et en apparence moins desséchés.

A environ 100 kms plus loin, ils bifurquent vers la route Rarous, actuellement délaissée.

A 120 kms plus loin, ils longent l'erg d'Iguidi qu'ils laissent à leur droite, pour se diriger vers l'est, sur In-Abbangarit, en suivant le lit tortueux de l'oued Agadès.

Ils franchissent ensuite les monts Tigazzaouine jusqu'à ce qu'ils atteignent les mines de sel de Teggida N'Teçum et son village indigène très peuplé.

EN PANNE DANS LE DÉSERT, NE QUITTEZ JAMAIS VOTRE APPAREIL : IL EST PLUS VISIBLE QUÉ VOUS

A cet endroit un enchevêtrement de pistes chamelières recouvre la route automobile et ce n'est qu'avec quelque difficulté qu'ils retrouvent la route principale. Ils se dirigent à ce moment vers le sud et traversent les terrains de latérite, recouverts de sable et parsemés de rares buissons.

Les points de repère de la route ne sont pas faciles à trouver, mais la piste principale fournit aisément la direction générale à suivre jusqu'au terrain de secours d'In-Gall.

La route partant de ce village est assez confuse, car elle se double d'une autre route qui se dirige presque directement vers le Nord d'In-Gall pour revenir à nouveau à travers un oued sablonneux qui coule dans la direction N.N.E.

Depuis In-Gall jusqu'à Agadès, la route est entièrement recouverte d'une végétation très dense ; elle est souvent compliquée de virages à angle droit, partant dans toutes les directions, mais bien balisée ; toutefois, les piles de pierres n'étant visibles qu'au moment du passage de l'avion à la verticale, elle ne présente pas grande utilité pratique.

Agadès est facilement reconnaissable à sa haute mosquée.

Le commandant du Poste vint présenter ses félicitations à Mr et Mrs Knight ; la garde de l'avion fut confiée à une troupe en armes.

AGADES-KANO : 615 kms.

Durée du vol : 5 heures 45.

Essence consommée : 163 litres.

La route d'Agadès au puits d'Abalemma est facile à suivre, malgré le mauvais état du balisage.

Au puits de Tembella, les pistes chamelières partent dans tous les sens, et bien qu'il eût suivi celle qui lui semblait la meilleure, l'aviateur s'aperçut bientôt qu'il s'était trompé. La vraie route de Zinder est celle qui suit la piste automobile qui passe par Tioumousgou et le puits d'Iliki. Le raccourci qu'a pris Mr Knight par les puits de Tchigaragen et de Kechiasko, est très difficile à suivre à cause de la broussaille qui recouvre le sol. La carte lui fut dès lors inutile et ce ne fut que par un heureux hasard que le pilote put rejoindre la route véritable à Gangara.

Une heure après avoir quitté Gangara, Mr Knight perd à nouveau la direction et marche au compas dans la direction de Kano, dans l'espoir de découvrir la ligne télégraphique orientée d'Est en Ouest, qui relie Zinder à Tessaoua. Il ne peut cependant y parvenir, et comme il n'a plus, à ce moment, d'essence que pour environ 20 minutes de vol, il décide d'atterrir sur une piste secondaire.

Des indigènes parlant le dialecte Haoussa, sont dépêchés au village le plus proche, Magaria, situé à quelques kilomètres de la frontière anglaise dans la direction de Kano, pour rapporter de l'essence.

L'officier commandant le territoire et l'agent Shell arrivent bientôt après, avec plusieurs caisses d'essence. Mr et Mrs Knight peuvent repartir directement sur Kano où ils arrivent le 24 octobre à 15 h. 45 avec une avance d'un jour sur l'horaire prévu.

✱

Les remarques générales suivantes peuvent intéresser tous ceux qui entreprendront un voyage similaire :

ETAT DES AÉRODROMES :

D'Alger à Tamanrasset : Durs, à surface sablonneuse, avec quelques endroits mous.

De Tamanrasset à Kano : Durs, à la surface sablonneuse et en bon état.

Après Alger, il n'y a plus de taxe d'atterrissage à payer.

Plus de hangars, passé Laghouat Mais il existe des alvéoles à In-Salah et à El-Golea. Une alvéole est composée de hauts murs de protection disposés en forme de croix, et derrière lesquels l'avion est protégé, quelle que soit la direction du vent.

Conditions de vol. — Tous les départs ont été effectués au lever du jour, car les pistes automobiles et les autres points de repères sont plus faciles à voir lorsque le soleil est bas sur l'horizon. Après 10 heures, aucune ombre n'est projetée par les ornières des piles de pierres et jusqu'à 3 heures de l'après-

midi, il est difficile de repérer la route à suivre.

Entre ces mêmes heures, les courants aériens ont tendance à souffler vers le sol.

Dans ces conditions atmosphériques, il est nécessaire pour conserver de l'altitude, d'augmenter le nombre de tours du moteur d'une centaine au moins au-dessus du nombre de tours normal soit 1.850 tours-minutes.

Mr Knight estime que des lunettes à verres



VUE A TRAVERS UNE CHEMINÉE
DU HOGGAR

gris sont préférables aux lunettes à verres jaunes lorsqu'on survole le désert, car ces dernières n'atténuant pas l'éclat du sable et ne permettent pas de reconnaître facilement son relief.



CHEMINÉE DU HOGGAR

L'eau est bonne à tous les arrêts le long de la route.

Radio. — Les communications radiotélégraphiques sont possibles en tous lieux y compris Arak et In-Guezzam; les informations météorologiques sont données séance tenante à chaque poste radio de la route.

Vents. — Pendant tout le vol d'Alger à Kano; il n'a été rencontré que des vents modérés; ils souff-

flaient généralement du Nord, au début de la matinée, et avaient une vitesse, le soir, d'environ 16 à 24 kms à l'heure à 150 mètres de hauteur. A midi, les vents tombaient, sauf à une ou deux reprises, entre In-Salah et Tamanrasset, où furent observés des tourbillons de sable se dirigeant toujours dans la direction opposée au vent dominant, c'est-à-dire venant du Sud.

Nourriture. — A bord de l'avion, il y avait toujours 5 jours de provisions pour 2 personnes (aliments riches en vitamines A B C et D, avec prédominance de glucose) et 27 litres d'eau.

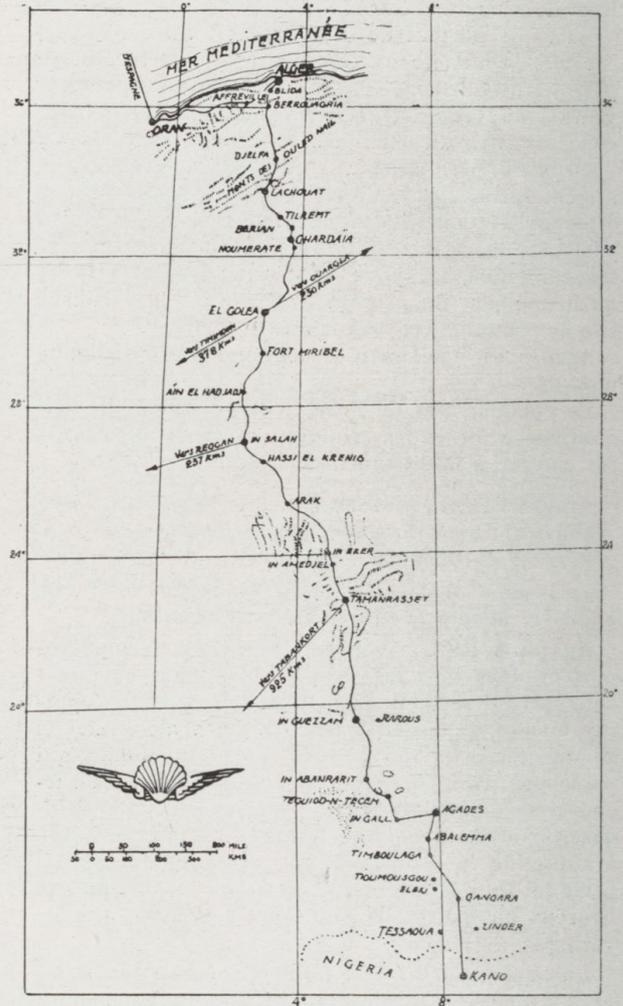
Equipement. — Une série complète de pièces de rechange pour le moteur, y compris des culasses et des pistons, des outils, des fusées d'atterrissages, une boussole, un filtre à eau, un petit fourneau portatif et 30 kgs de bagages personnels.

Remarques générales. — A aucun moment, l'avion Blackburn Bluebird, ni le moteur Gipsy I ne donnèrent le moindre ennui.

Il est à conseiller de boucher toutes les ouvertures pratiquées dans le fuselage, afin d'éviter la pénétration du sable au moment de l'atterrissage.

Aucune trace de sable n'a été trouvée dans le système de circulation d'huile au moment de la vidange; on a constaté seulement qu'il se déposait tous les 2 jours 1/4 de centimètre de sable dans le filtre à essence.

Mr Knight est d'avis que les pièces mobiles et les joints qui sont exposés au sable doivent être laissés secs plutôt qu'imbibés d'huile.



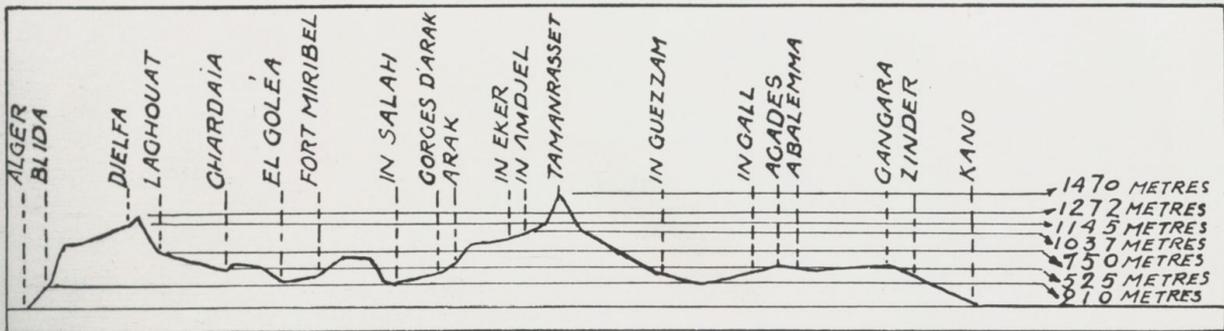
Pour amarrer l'avion pendant la nuit Mr Knight emportait dans ses bagages deux sacs vides qu'à l'étape il remplissait de sable.

L'évaporation de l'essence pendant la chaleur du jour semble avoir oscillé entre 4 litres 5 et 7 litres.

Mr Knight aurait préféré des roues larges au lieu des roues étroites qu'il utilisait.

Hôtels. — Les indications suivantes, concernant les hôtels où Mr et Mrs Knight descendirent, peuvent

NE PARTEZ AU SAHARA QU'AVEC UNE TROUSSE D'OUTILLAGE COMPLÈTE



Section longitudinale de la route suivie d'Alger à Kano

être utiles. Au Sahara Mr et Mrs Knight déclarent que les hôtels de la Société Algérienne des Transports Tropicaux sont convenables à tous points de vue : propres, bien entretenus, bon marché et offrant une cuisine excellente.

Mr Knight termine son rapport dans les termes suivants :

Les Autorités françaises pensaient tout simplement qu'elles ne feraient jamais trop pour nous ; elles ont fait tous leurs efforts pour faciliter notre voyage.

L'organisation et le personnel Shell furent parfaits surtout si on considère les conditions pénibles dans lesquelles ce personnel travaille.



LE SAHARA EST LA TERRE D'ÉLECTION DU TOURISME AÉRIEN

Le gérant : HENRY FORIEN.

IMP. P. GUIAUCHAIN, 4, RUE BOURLON, ALGER.