

UN RAID D'AUTOMOBILES A TRAVERS LE SAHARA

La Traversée du Sahara est toujours à la mode. En 1920, l'Académie des Sports décernait son Grand Prix de 10.000 francs au commandant Vuillemin, qui avait relié Paris à Dakar par Alger, le Sahara oriental et Tombouctou. En 1921, la récompense de l'Académie des Sports allait aux officiers Augiéras et Lausanne, qui réussirent une expédition à cheval à travers le Sahara occidental, par Tabelbala et le point d'eau d'El Mzoueb et accomplirent ainsi le trajet d'Alger à Dakar.

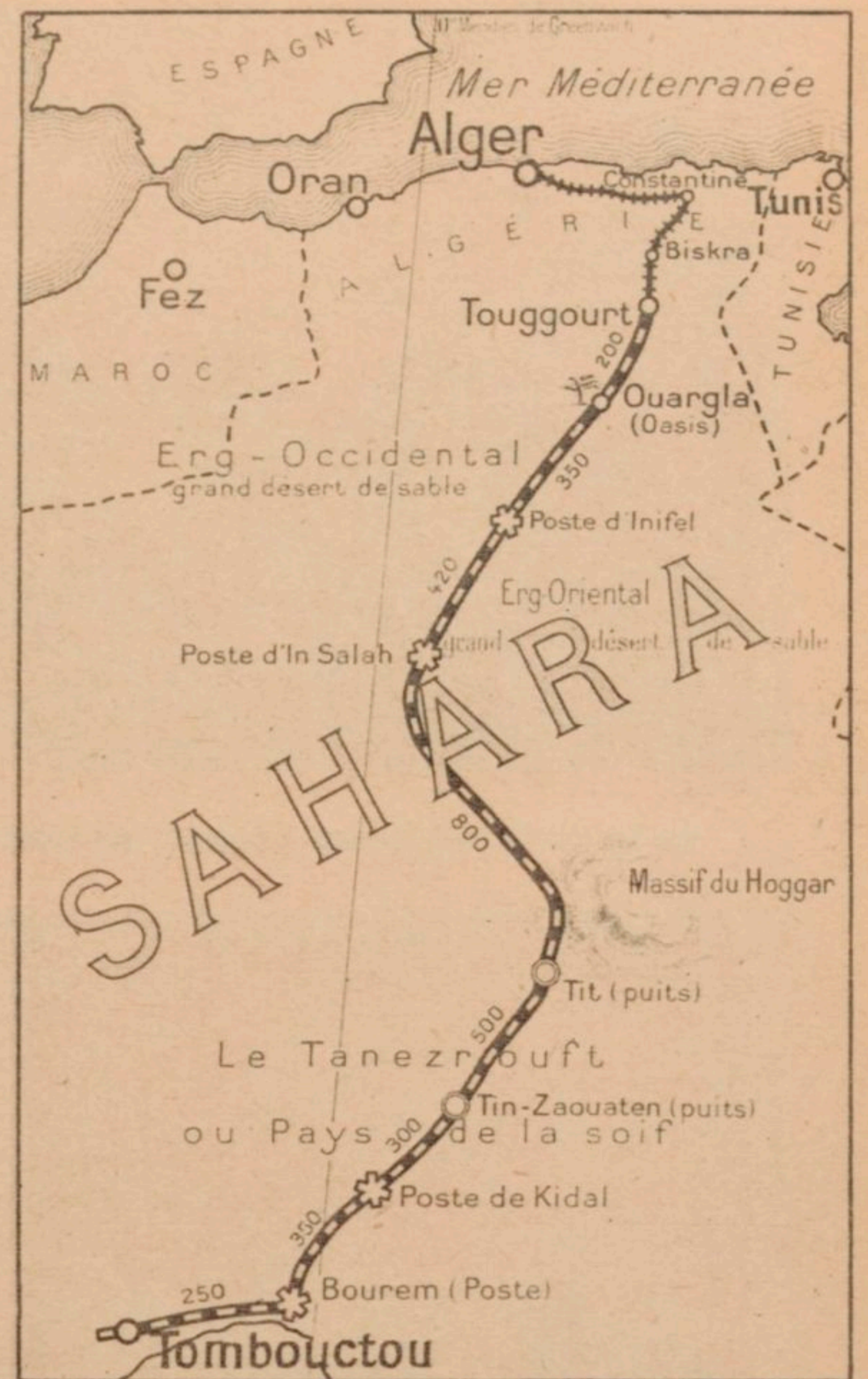
L'Académie des Sports avait célébré en Vuillemin le héros de l'air, en Augiéras et Lausanne les explorateurs. L'exploit que Louis Audouin-Dubreuil et Haardt se préparent à accomplir se rapproche de celui de Vuillemin et tient plutôt du raid sportif que de l'exploration.

Il s'agit pour la petite mission qui a dû quitter Paris, hier mardi 5 décembre, à destination de Touggourt, de franchir en automobile et dans le plus court délai possible, les 3.200 kilomètres qui séparent Touggourt, la grande oasis dénommée « le ventre du désert », de Tombouctou.

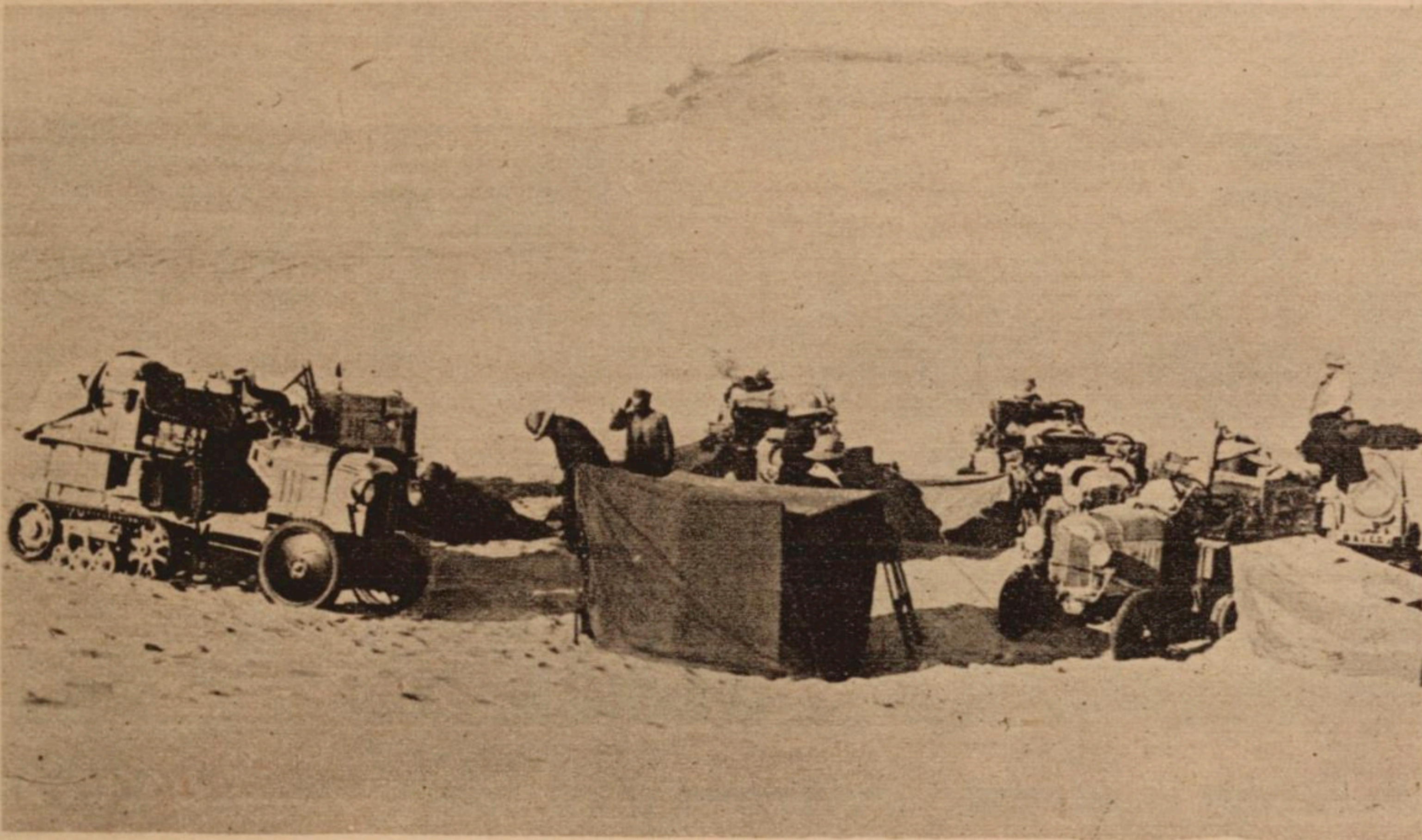
Le convoi sera composé de quatre voitures Citroën, dont le châssis est du type 10 chevaux et le moteur strictement conforme à celui de série. Seul, le système de refroidissement a été

renforcé : au radiateur habituel ont été ajoutés deux dispositifs latéraux et un récupérateur de vapeur a été installé au sommet du radiateur central de manière que pas une goutte d'eau ne soit perdue. C'est qu'il y a des différences de température de 40°. Comme on a pu le voir dans notre numéro de la semaine dernière, les automobiles sont armées de mitrailleuses, car il faut se méfier des bandes de pillards armés ; elles sont munies de réservoirs d'essence supplémentaires, de matériel de campement. Et surtout, les roues arrière avec pneumatiques sont remplacées par un dispositif de propulsion à chenilles, dit système Hinstin-Kégresse. Ce mode de propulsion à chenilles est une surface mobile qui comprend une bande de toile et de caoutchouc adhérent au sol, quelles que soient son relief et sa nature, et actionnée par le moteur, grâce à des galets. Cette bande ne saurait être mieux comparée qu'à un ski. Du reste, l'inventeur, M. Kégresse, a imaginé ce système en Russie, du temps où il était ingénieur du service d'automobiles du tsar.

Grâce à ces chenilles, les autos circulent aussi facilement sur le sable le plus friable que dans un sol très rocailleux ; elles grimpent les pentes les plus abruptes et dévalent sans danger les côtes très à pic. Elles ont fourni la mesure de leur valeur dans les dunes d'Arca-



CARTE DE L'ITINÉRAIRE PROJÉTÉ



BIVOUAC AU SUD D'OUARGLA (AU FOND, LA MONTAGNE GARA-KRIMA)



UNE VOITURE JALONNANT LA ROUTE AUX ENVIRONS D'INFEL

chon ; elles sont montées à l'assaut du mont Revard couvert de neige, elles ont trainé les avions sans moteur au sommet du piton de Combegrasse ; enfin, elles ont déjà poussé une reconnaissance dans l'Extrême Sud Algérien.

Le convoi partira de Touggourt entre le 10 et le 15 de ce mois. Son personnel comprendra : G. M. Haardt, directeur général des usines Citroën, Louis Audouin-Dubreuil, ancien officier aviateur, et qui a participé à plusieurs explorations en auto vers la Tripolitaine et dans le Sud Algérien, d'Alger à Colomb-Bechar, et In-Salah ; le lieutenant Estienne, fils du général Estienne, l'inventeur des chars d'assaut ; Paul Castelnaud, docteur en sciences, chargé des observations géographiques et des prises de films cinématographiques ; les conducteurs mécaniciens Maurice Penaud, Billy, Prudhomme et Rabaud.

Les étapes principales seront : Ouargla, à 200 kilomètres de Touggourt, Inifel, In-Salah, Taman-Rasset, Tin-Zaouaten, Kidal, Bourem et Tombouctou, où la mission compte arriver vers le 10 janvier, après avoir franchi en un mois les 3.200 kilomètres de l'itinéraire. On le voit, le convoi automobile suivra le même parcours que celui de l'aviateur Vuillemin.

Le convoi a-t-il de sérieuses chances d'atteindre le but par ses propres moyens ? Ceux qui connaissent bien le Sahara ne sont pas très optimistes. Ils allèguent l'exemple du raid de Vuillemin et de Laperrine, dont la préparation fut longue, hérissée de difficultés et coûta la vie à quinze cents chameaux. Pourtant, il s'agissait alors uniquement de ravitaillement d'avions.

Ils font aussi remarquer que le sable du Sahara s'infiltré et s'insinue partout comme le vent, qu'il sera bien difficile de préserver le radiateur, les organes de transmission, le moteur même de ses atteintes.

Certes, la préparation de la traversée du Sahara et l'entraînement sur une partie même du trajet sont un précieux appoint pour les hardis sportifs. Toutefois, une région de plus de 1.000 kilomètres totalement inconnue devra être traversée avec le seul secours de la boussole. La petite mission a assumé une formidable tâche. Puisse-t-elle ne pas être plus dérivée de sa route ni retardée que Vuillemin qui, après avoir survolé les 500 kilomètres du Tanezrouft (pays de la soif), atterrit à Menaka, à 200 kilomètres de son but d'étape, Gao sur le Niger !