Zeitschrift: Acta Tropica

Herausgeber: Schweizerisches Tropeninstitut (Basel)

Band: 5 (1948)

Heft: 1

Artikel: Organisation et premiers résultats de la Mission ethnographique chez les Touaregs soudanais : du 26 décembre 1946 au 10 mars 1947

Autor: Gabus, Jean

Kapitel: III: Utilité de l'avion

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-310149

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Nous remercions le Département Politique Fédéral, notre Légation de Paris, notre Consul à Dakar et, tout particulièrement, notre Consul général à Alger, M. Arber.

Nous devons enfin une très grande reconnaissance aux autorités françaises, aussi bien pendant la période d'organisation qu'en Afrique, lors du voyage. Sans l'aide efficace et pratique que nous rencontrâmes partout, nous n'aurions jamais pu accomplir notre programme de travail. Qu'il nous soit donc permis d'exprimer notre gratitude à l'Ambassade de France, au Ministère de la France d'Outre-Mer, à M. le Gouverneur Général de l'Algérie, au Directeur des Territoires du Sud, à M. le Gouverneur Général de l'A. O. F., à M. le Gouverneur du Niger à Niamey, et à deux institutions scientifiques qui s'intéressèrent de très près à notre activité : le Musée de l'Homme à Paris et l'IFAN à Dakar.

II. — Itinéraire.

Les Touaregs [1] se sont établis dans un vaste triangle dont le sommet déborde le Tassili-n'Ajjer pour atteindre la bordure sud du Grand Erg Oriental à la hauteur du 30e degré de latitude nord La base est comprise entre le 4e degré à l'ouest et le 10e à l'est du méridien de Greenwich, c'est-à-dire des environs de Goundam aux environs d'Agadès. Les plus méridionaux des Touaregs, les Ouadalens, les Touaregs du Tegazza et de l'Imanan, circulent jusqu'au 13e degré de latitude nord.

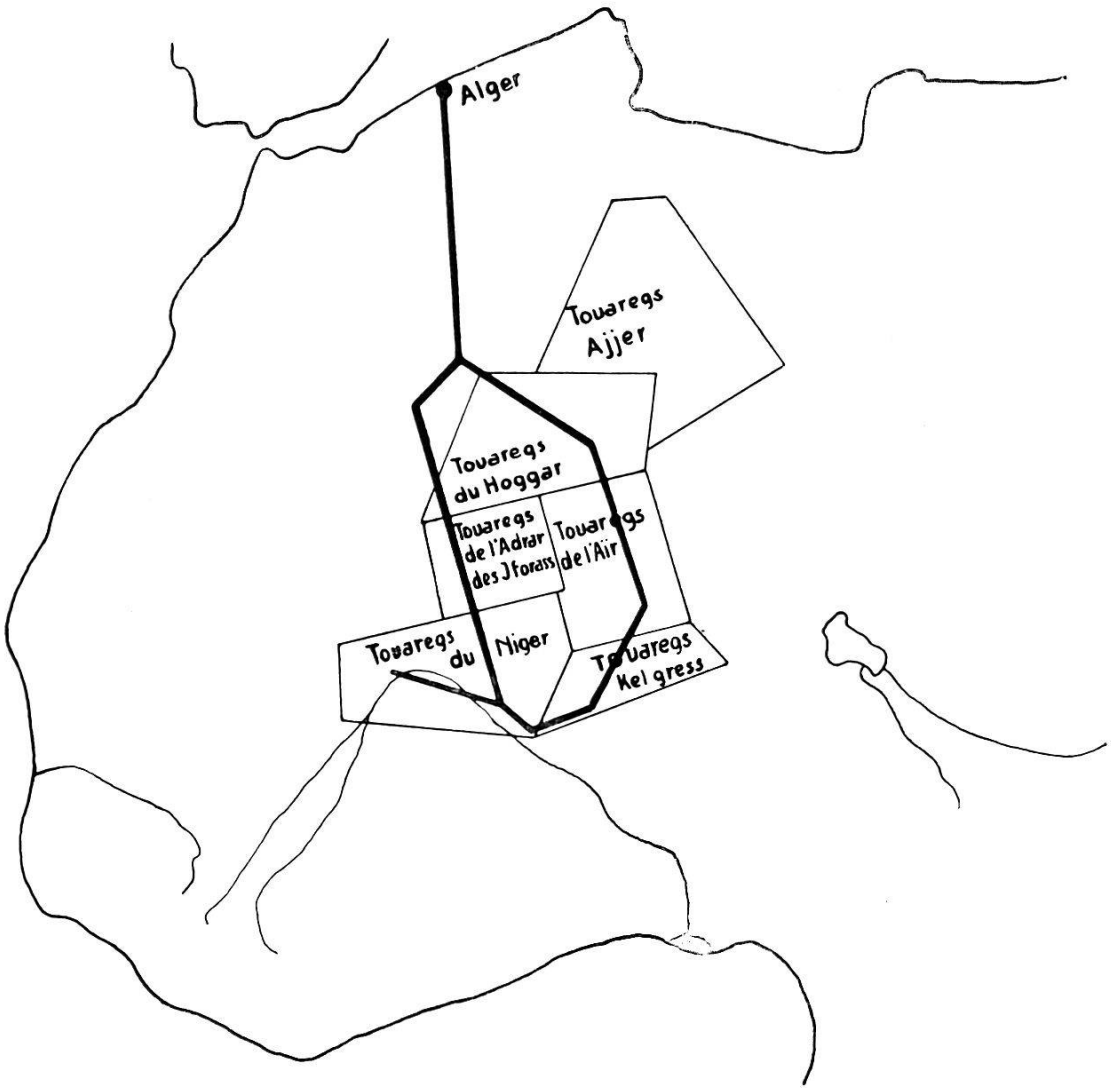
Cette aire de répartition est comprise, en sa plus grande partie, dans un circuit utilisant la piste du Tanezrouft à l'ouest et celle du Hoggar à l'est. Cette route abandonne les Ajjers mais touche tous les autres groupements politiques : Touaregs du Hoggar, Touaregs de l'Adrar des Ifforas, Touaregs de l'Aïr, Touaregs du Niger et Touaregs Kel Gress (voir carte 1, p. 3).

Cet itinéraire a été adopté ; il mettait en particulier à notre disposition l'organisation de la piste de Bidon 5 par la Cie générale Transsaharienne et de la piste du Tamanrasset par la Société Africaine des Transports Tropicaux. Chaque compagnie pouvait faire déposer l'essence nécessaire à notre ravitaillement. Enfin notre navigation à vue exigeait un tracé fréquenté.

III. — Utilité de l'avion.

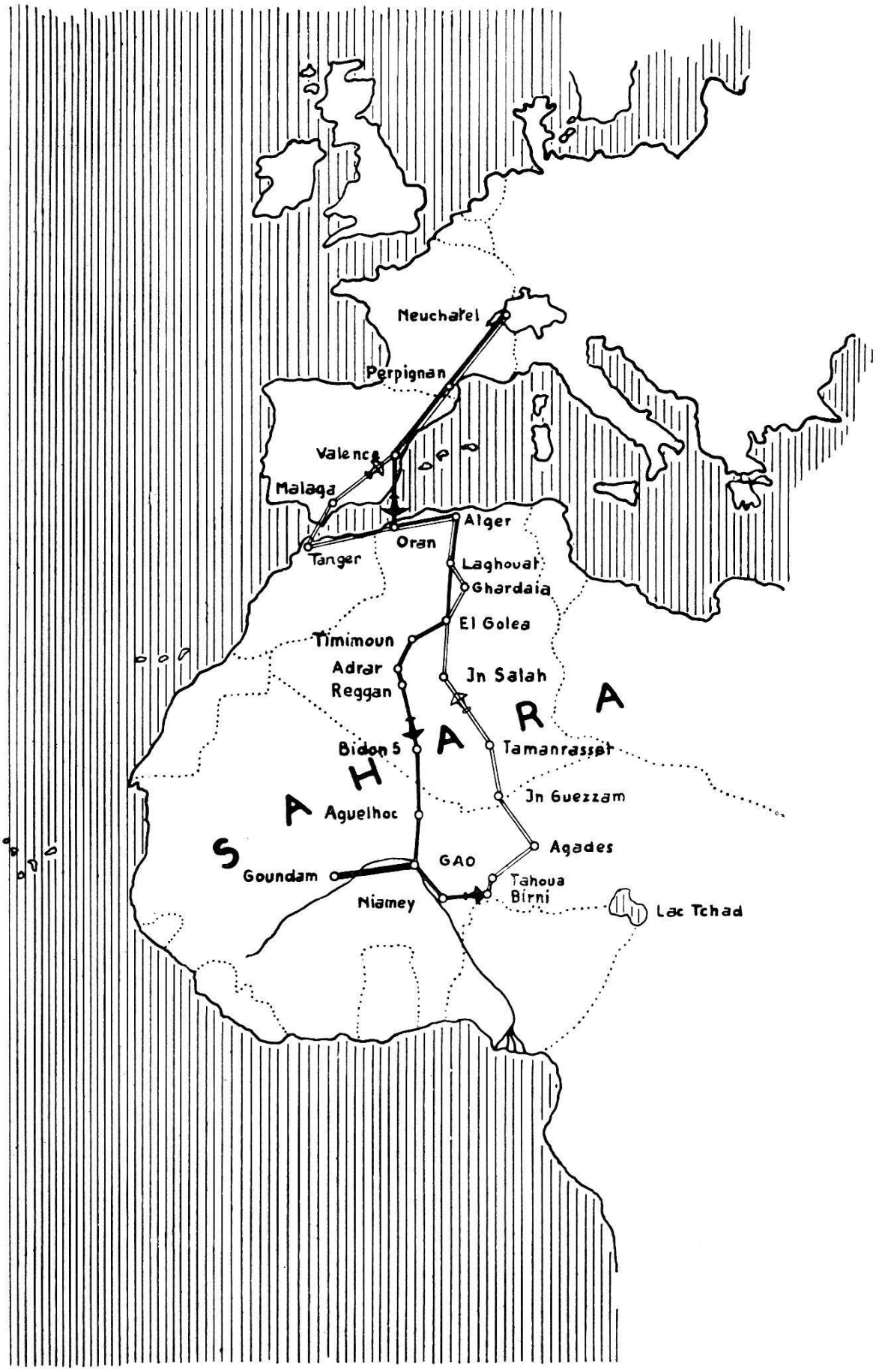
Dans les régions sahariennes et soudanaises, les distances sont immenses et les moyens de transport souvent difficiles et lents,

[1] Pour le mot Touareg, nous avons adopté l'usage francisant le terme, c'est-à-dire : un Touareg, une Touarègue, des Touaregs.



Carte 1. Distribution des confédérations touarègues dont cinq sur six sont comprises dans notre circuit.

soit à cause de l'état des pistes, soit par la rareté des véhicules, le manque de pneus. De plus, nombre de trajets sont absolument stériles pour les besoins de l'enquête ethnographique et nous les connaissions déjà en partie pour les avoir parcourus en camion ou à chameau en 1942. Enfin le temps dont nous disposions, dans le cadre de notre enseignement universitaire, était restreint. Nous désirions donc posséder des moyens de transport autonomes et rapides. L'avion nous parut nécessaire. Notre choix s'arrêta sur un « Stinson Voyager » de 150 C. V. que la Cie Transair de Neuchâtel pouvait mettre à notre disposition. Son rayon d'action de 800 km., sa vitesse de croisière de 170 kmh. nous semblaient suffisants puisque nos étapes ne dépassaient que rarement 500 km. L'expérience nous révéla qu'une marge de sécurité de 300 km. était trop limitée et que nous aurions eu avantage à posséder un moteur plus puissant, donc une machine du même type, mais plus rapide.



Carte 2. Notre itinéraire totalisant 13.026 kilomètres.

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 Cie 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 Cie 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.