

OUARGLA - Départ des deux voitures ESTIENNE à 16 h  
Marche lente sur hammada dénommée paturage MICHELIN  
J'avais donné l'ordre d'aller excessivement lentement  
afin que ces voitures arrivent à INIFEL avec  
des chenilles en bon état et que je puisse ensuite  
continuer sur IN SALAH, seul but que je vise maintenant,  
n'ayant plus de chenilles de rechange

13 lundi - Voiture ESTIENNE. 2 2 h. du matin repos jusqu'  
à 4 heures. A 10 heures arrêt au dépôt d'essence  
changement d'une vieille chenille qu'on avait montée  
malgré son mauvais état afin de ménager les neuves  
A 13 h. arrêt à HASSI el HADJAR. A 17 heures violent  
vent de sable qui oblige à arrêt complet, bivouac  
à 15 h. nord d'HASSI el HADJAR .

14 mardi - Au lever du soleil départ. Pluie marche lente  
Les voitures passent à BERRANE à 11 heures. Soir  
grosse pluie. Bivouac avant la piste des Joyeux  
Pendant la journée les plongeurs des balanciers  
sortent plusieurs fois.

A INIFEL tempête de sable.

15 mercredi - Voiture ESTIENNE piste des Joyeux; Bivouac  
à 15 kms d'INIFEL.

16 jeudi - Arrivée à INIFEL 10 heures. Equipe fatiguée mais  
très courageuse. INIFEL tempête de sable après  
pluie. On prépare trois voitures pour le départ du  
lendemain sur IN SALAH. Impossible de songer à  
prendre la 4<sup>e</sup> voiture, nous n'aurions pas assez de  
chenilles pour revenir d'IN SALAH, nous sommes en  
effet rentrés limités de chenilles pour revenir à  
INIFEL

17 vendredi - Matin préparatif. Soir à 15 h. départ pour IN SALAH. Je suis sur la première voiture avec Maurice PENAUD; deuxième CASTELNAU et BILLY, troisième voiture type ravitaillement POIVRE ESTIENNE et PRUDHOMME. Pendant 15 kms excellent parcours à travers la région des dunes en bordure de l'OUEI MIA puis nous suivons pendant une soixantaine de kilomètres un tracé nouveau pour auto sur un reg mou ou nous sommes assez souvent obligés de prendre la seconde. La nuit tombe. Vers 4 h. arrêt nous faisons les pleins et prenons quelque nourriture. A 22 h. 30 nous repartons. Pendant 40 kms piste bonne, nous roulons à 25 et 30. Quelle joie c'est la première fois depuis TOUGGOURT que nous roulons aussi vite.

18 Samedi - Vers une heure du matin nous arrivons sur des terrains rocailleux, la marche se ralentit. Trois appels répétés avec les phares partent de la dernière voiture, les deux premières voitures font demi tour et se portent à sa hauteur. Ce n'est qu'une chenille qui vient de sauter. A 3 h 30 arrêt. On fait les pleins. A 4 h. 30 une vague lucur à l'est. A 5 h. le jour se lève nous traversons bientôt l'oued AOULEGUI, vers 9 heures l'oued FRECHA, terrains valonnés souvent rocailleux, trois autres fois la chenille de la voiture de ravitaillement saute.

A 11 heures nous apercevons le bordj d'AIN-GUETTARA

ma voiture perd l'écrou de fixation de la tulipe pont arrière sur la voiture de ravitaillement l'armature de renforcement d'un balancier réparé vient de céder. Nous continuons lentement jusqu'au bordj où nous arrivons à 12 heures. Au bordj nous trouvons un être humain paraissant avoir 18 ans difficile à situer comme intelligence et sexe. C'est parait-il le fils du gardien. Admettons que ce soit un mâle. Les uns se mettent à la cuisine les autres à réparer le balancier et décharger les voitures car je compte laisser au bordj 200 litres d'essence et un peu de rechange que nous retrouverons au retour.

Journée chaude, la nuit tombe excessivement froide jetant son ombre aux fond des gorges profondes qui dominent le Bordj BLANC. Le bordj fut construit après le massacre de 2 officiers et de 12 hommes surpris en février 1918 par un fort Djid venant des confins de la Tripolitaine. Près des tombes des mécaniciens, la tombe d'un homme mort de soif l'an dernier avant d'atteindre le bordj.

On travaille très tard à la lueur du phare puis on se couche tous dans un coin du bordj au milieu des rats des souris et des fourmis.

INIFEL-AIN GUETTARA, 257 kms moyenne, consommation 27 litres essence, vitesse 18 kms, charge 750 kgs.

19 dimanche - On part au lever du jour. A la sortie des gorges la voiture ravitaillement perd deux fois

son plongeur. A 20 kms d'AIN GUETTARA trouvons que les chenilles et balanciers se fatiguent beaucoup sur cette piste auto très dure et très rocailleuse, je me décide de l'abandonner et de prendre un tracé de piste chamelière qui se dirige vers le sud est. Je savais d'ailleurs que la piste auto à cet endroit commençait à prendre la direction sud ouest, afin d'éviter les terrains sablonneux que nous allions trouver. Pendant 15 kms terrain assez dur, mais bon avec quelques cailloux ronds Nous prenons ensuite la direction sud, beau reg et parfois demi mou, nous marchons à 25 et 30 kms pendant une quarantaine de kilomètres. A 10 heures nous arrivons par les bords de BATEM. Paysages un peu lunaires, petites pentes rocheuses très ensablées à monter et à descendre, cuvettes de sable très mou qu'on passe au démultiplicateur. A 12 h nous avons fini de descendre les petites pentes du BATEM. Nous sommes à 12 kms de et à 18 de TOGGARET es ZONA. Nous faisons les pleins. Léger déjeuner. Il fait très chaud le thermomètre marque 53° au soleil. Nous repartons, pendant 12 kms assez bon reg demi mou, nous roulons parfois à 20 et 25 kms. A 6 kilomètres de TOGGARET es ZONA, terrain excessivement mou, marche en seconde au démultiplicateur. Les roues AV. enfoncent. Les moteurs chauffent. On vaporise. Chaleur très fatigante. Je laisse 2 voitures au repos et continue avec ma voiture jusqu'au premier puits de

TOGGARET où j'arrive à 2 heures. Quatre jours après lors de mon retour vers INIFEL j'ai trouvé ce puits complètement vide. TOGGARET es ZONA est un petit village à l'aspect très saharien. C'est le premier village que nous rencontrons depuis notre départ de GUANGLA, car à INIFEL, sauf le fort il n'y a rien. Peu après mon arrivée au puits les deux autres voitures viennent me rejoindre. Séance intéressante de cinéma. Nous sommes reçus par le KHALIFAT MOHAMMED. Le Khalifat MOHAMMED est un digne et brave vieillard. Lors de la prise d'IN SALAH il était jeune et aimé des femmes. Celles-ci l'enfermèrent afin qu'il n'aille pas se battre contre nous. Elles voulaient conserver un homme pour leurs plaisirs et la continuation de la race. Je crois d'ailleurs que l'éminent professeur GAUTHIER relate ce fait dans un de ses livres. Ce brave KHALIFAT fut désolé que nous ne séjournions point à TOGGARET. A 16 h 30 nous partons, course effrénée des hommes et des enfants autour de nos voitures, de loin en courant les femmes nous suivent en poussant leur youyous.

Prévoyant que j'arriverais de nuit à IN SALAH et apprenant que la piste chamelière n'est pas tracée sur tout le parcours je prends un guide ancien tirailleur.

A 10 kms de TOGGARET nous rencontrons un peloton de méharistes. Arrêt. On prend de nombreux

films. Ce peloton de méharistes commandé par un Maréchal des logis français se rend d'IN SALAH à BISKRA. Parti il y a un mois du fort de DJANET, situé au pays des Touaregs Adzgers, il a mis un mois pour franchir les 1000 kilomètres qui séparent ce poste d'IN SALAH. Lorsque vers fin juillet il rentrera à DJANET il aura couvert plus de 3000 kilomètres à travers le désert.

Le Maréchal des Logis m'annonce que les Touaregs qui se rendent comme lui à BISKRA pour l'arrivée du président de la République doivent partir d'IN SALAH ce soir même

Nous continuons sur un reg très mou marche e seconde parfois première. Deux moteurs chauffent un peu il fait encore très chaud. Nombreux arrêts. Nous arrivons cependant à 6 h 20 à IGOSTEN; situé à 17 km d'IN SALAH. La nuit est complète lorsque nous quittons le petit village saharien et les palmeraies. Jusqu'à IN SALAH pas de piste, nous suivons les traces des méharistes qui viennent de passer. Parfois sur un reg plus sur elles disparaissent et nous avons l'impression de nous égarer. Notre guide n'est plus très sûr de sa route mais l'étoile polaire nous donne la bonne direction. A une dizaine de kilomètres d'IN SALAH un spectacle inoubliable s'offre à nous. Devant nos yeux se dressent soudain d'immenses fantômes;.... les Touaregs montés sur leurs grands méharis blancs. Ce sont de merveilleux méharistes qui mènent avec facilité leurs montures jusqu'à nos

voitures les font barrer malgré la clarté des phares et le ronron des moteurs.

L'Amonikal AKHAMMOUK; souverain du Hoggar vient à ma rencontre, il est accompagné par un arabe qui près de lui semble minuscule, BILOU Caid d'IN SALAH. Autrefois BILOU reçut une blessure qui le fait encore boiter mais il ne peut se rappeler si c'est en combattant pour nous ou contre nous.

Des Touaregs nobles le suivent, BOUKHILI CETIN Sidi, Kalifat de DJANET, MOHAMED AG. MOKHAMED, Amras des Taigots, puis les Adzzer BRAHIM AG. ABAKADI, Amras des Adzzer, MOHAMED AG. ABDERRHILI, Amras des iforas de Flatters.

Après de multiples salutations et souhaits de bienvenue je leur montre les voitures. La lumière de nos phares électriques les intrigue tout particulièrement. Ils touchent avec curiosité les galets des balanciers, j'en fais monter quelques uns sur les autos d'autres brandissent leurs lances et leurs boucliers et nous entourent. Alors commence au milieu du grand désert un féérique et impressionnant spectacle. Nos voitures lancées à toute allure se croisent tournent en tous sens jettent des projections lumineuses sur ces sombres touaregs voilés et leurs méharas. Vision infernale et grandiose en cette solitude immense parmi les grandes dunes pâles sous un ciel bleu semé d'étoiles.

Après de très nombreuses salutations je les quitte leur donnant rendez-vous à INIBEL dans sept

jours. Nous continuons vers 20 heures. Nous passons la grande porte du bordj d'IN SALAH avec joie et émotion. IN SALAH terminus de la première grande étape vers le Niger et à mi chemin d'Alger à Tombouctou.

A IN GURTARA IN SALAH, 148 kms, consommation essence 28 lit. aux 100, vitesse 16 kms. Relevé 53° au soleil à 14 heures en passant à FOGGARET ES-ZOUA.

IN SALAH réception chaleureuse et amicale, le Capitaine commandant le territoire me dit ne pas avoir encore reçu le télégramme que je lui ai envoyé il y a deux jours d'INIFEL lui annonçant mon départ de ce poste. Le territoire d'IN SALAH est commandé par le Capitaine de Saint MARTIN, un vieux saharien très partisan de l'automobile, comme Lieutenant il parcourut une grande partie du désert et commanda le poste de DJANET à la frontière sud-ouest de la Tripolitaine. Il a comme adjoint le Capitaine PREVOT qui séjourna assez long temps dans la région du Hoggar et que lors du Raid VILLEMEN retrouva par un pur hasard dans l'avion de l'adjudant BERNARD et ses passagers, le Général LAPERRINE mort depuis quelques jours et le mécanicien VASSELIN. Lorsqu'il découvrit l'avion le Capitaine PREVOT n'avait déjà presque plus d'eau ni de vivres; l'adjudant BERNARD ne pouvant être transporté de suite sur un chameau il resta deux jours près de l'avion malgré la pénurie de ses provisions, avant de les emmener. Le Major du bordj est un barman accompli, après vous avoir très rapidement et sérieusement examiné il vous dit l'apéritif qui vous convient et le verse lui même en y ajoutant

quelques petits conseils. Le poste d'IN SALAH est confortable et assez bien approvisionné, de OUARGLA au Niger avec peut être KIDAL c'est le seul poste où l'on peut goûter un agréable repos. Le soir j'ai le plaisir de dîner avec M. RIGAL Administrateur à TELLESSA en mission scientifique et avec le Lt BRUNET Administrateur du HOGGAR. Le Lt BRUNET parti depuis 20 jours de TAMANRASSET avec les Touaregs que nous avons rencontrés avant d'arriver à IN SALAH repart demain de bonne heure afin de les rejoindre à FOGGARET es ZOUA. Le Lt BRUNET est un des officiers sahariens les plus distingués. Très respecté et très aimé des Touaregs il est pour notre influence dans ces vastes régions du Hoggar un homme précieux.

De TOUGGOURT aux rives du Niger il possède admirablement son Sahara il parle l'arabe et le Tamatek. C'est certainement l'homme capable de nous donner les meilleurs renseignements d'ensemble sur le Sahara. Les renseignements fournis par les officiers sous officiers et indigènes sont parfois difficiles à comprendre et il faut déjà connaître la région pour en tirer une clarté et une conclusion

20 Lundi 8      Latin temps très chaud, menace de sirocco et vent de sable, on examine les voitures, rien d'anormal. On redresse simplement les bras de la poulie folle de la voiture N°5. Dans l'après midi le vent de sable se lève, j'en suis désolé et crains qu'il ne dure plusieurs jours, j'avais fait le projet, 1°- de pousser une reconnaissance au sud d'IN SALAH avec deux voitures

2°- de faire prendre en deux jours des films afin de repartir le plus tôt possible pour rejoindre les Touaregs à INIEBEL. Le vent de sable ne va-t-il pas sérieusement contrarier mes projets ?

Marice PENAUD et Fernand BILLY ont des coliques le refroidissement en est probablement la cause. ESTIENNE prend de la quinine. Le soir au cercle des officiers intéressants entretiens sur le Sahara. Le Général LAPERRINE, le Père de FOUCAULT et le raid VILLEMIN, que de faits intéressants et inconnus souvent déformés complètement lorsqu'ils arrivent en France. D'après les récits que j'entends le Père de FOUCAULT n'a pas été le mystique maladif que René BAZIN nous présente et le raid VILLEMIN est plus couteux et lamentable qu'on ne l'imagine. La faute n'en est point au Général NIVELLE ses ordres étaient admirablement donnés et empreints d'une grande connaissance saharienne. Je regrette de ne pas avoir le temps de décrire la vie du bordj d'IN SALAH ni mes entretiens avec les officiers et sous officiers, je mettrai plus tard un additif à ces pages.

21 Mardi - Le vent de sable se lève avec le jour. Il devient formidable l'après midi, je suis obligé d'allumer une bougie pour pouvoir travailler, la lueur de ma bougie est blanche comme celle d'une lampe électrique. Dehors l'atmosphère est rouge orange, on ne distingue rien à 15 mètres, je passe l'après midi à étudier la carte avec le Sergent CHAPUIS, qui vit depuis 8ans au Sahara, il a fait le tracé des pistes INIEBEL HOGGAR et

HOGGAR TINZAOUTEN. Je prends de nombreuses notes, la nuit tombe, il est impossible de se diriger dans le bordj tant le voile de sable est opaque, le Capitaine vient me chercher, nous nous donnons la main, CASTELNAU s'accroche à moi, et ainsi nous pouvons arriver au cercle. ESTIENNE qui nous a quittés pour aller chez les courtisanes pourra - t-il nous rejoindre, le Capitaine PREVOT va le chercher et nous le ramène.

Le lendemain les mécaniciens nous disent qu'ils avaient eu des difficultés pour rentrer chez eux, pour tant ils étaient accompagnés, Maurice PENAUD s'est fortement cogné à un mur. Une caravane prise par le vent de sable à quelques cents mètres du bordj n'a pu retrouver son chemin pour venir s'abriter.

22 Mercredi - Le vent de sable est tombé pendant la nuit mais l'atmosphère n'est pas très clair, je crains qu'il ne reprenne avant midi, on prépare rapidement les voitures et nous partons prendre des films, prise de plusieurs centaines de mètres dans les dunes dans l'oasis et dans le bordj.

Très aimablement le Capitaine de Saint MARTIN met à ma disposition tous les méharistes afin de donner une note encore plus saharienne à nos films. Je crois qu'il y en aura de très intéressants. Certains seront de beaux films de propagande française, ils montreront le grand effort et le magnifique travail accompli par nos officiers.

Le vent de sable se lève à 11 heures, je travaille

toute l'après midi avec CHAPUIS itinéraire TAMAN-  
RASSET TIE SILET, TIZACUTEN KIDAL. Dans la soirée je  
vais chez le maître sellier pour me faire couper les  
cheveux, il ordonne à son nègre d'aller chercher 2  
bouteilles de Dubonnet, je suis un peu effrayé mais  
me doute bien que ce n'est point pour un shampoing.  
Après la séance de coupe où il se montre un artiste de  
talent vigoureux il m'offre plusieurs verres de Du-  
bonnet dans des fonds de grosses bouteilles coupées  
et transformés en verres, leur contenance est respec-  
table, je n'ose proposer d'honoraires à ce coiffeur  
gentilhomme et je le quitte avec force remerciements  
avant qu'il n'entame la seconde bouteille. Le Sergent  
CHAULOIS, maître sellier n'a pas quitté IN SALAH  
depuis 15 ans, son moral est parfait mais il est lé-  
gèrement original.

Après dîner comme toujours très intéressant  
entretien avec les officiers.

23 Jeudi - Matin séance de cinéma dans le bordj, A 10 h.  
réunion de toutes les courtisanes à l'infirmerie in-  
digène, là sous l'œil bienveillant de l'infirmière  
chef, une splendide négresse qui aime tout particulièrement à les soigner, nous prenons de nombreux films  
ensuite séance particulière où nous filmons et photo-  
graphions toutes nues ANKA et KELTOMEN, puis avec  
leurs serouals TIKOUEN SALA et BRESSAOUDA, ces trois  
dernières sont des Targuia du Hoggar.

Dans l'après j'étudie l'itinéraire IN SALAH  
TAMARRASSET avec le Sergent ASTE, le soir je monte

en haut de la tour qui domine le bordj, je pourrai repartir demain car le ciel est devenu clair. Je contemple une dernière fois le désert qui prend des tons fauves sous les derniers rayons du soleil, et je ne peux détacher les yeux de ce sud lointain où la bas coule le beau Niger notre but futur, celui pour lequel nous ne comptons ni nos fatigues ni nos efforts ni la lutte incessante contre les éléments et l'espace.

24 Vendredi - A 3 h 1/2 réveil. Vers 4 heures nous sommes réunis près des voitures, le Capitaine Saint MARTIN est là il a tenu à venir me saluer avant mon départ, une demi heure avant le lever du soleil, les portes du bordj s'ouvrent et nous disparaissions dans la nuit. Le vent de sable a complètement fait disparaître les traces de nos roues et nous ne retrouvons pas le chemin parcouru à l'aller, mais la faible lueur qui court du fond de l'horizon avant le lever du jour me permet de me diriger avec certitude. En effet lorsque le soleil se lève j'aperçois la petite oasis d'ISGOSTEN, en face de moi à 5 kms environ. Je n'ai fait qu'une très légère erreur de quelques cents mètres pour l'atteindre, ISGOSTEN est à 17 kms d'IN SALAH, nous traversons de grands espaces de sable très mou et nous arrivons à BOGGARET es ZOUA vers 8 heures. Le puits où nous avions fait de l'eau en allant est vide, je trouve inutile de perdre du temps à aller prendre de l'eau dans le puits de la palmeraie, notre consommation ayant été très minime et notre réserve étant suffisante. Après un très court

arrêt nous prenons la direction du BATEN. Le Kalifat MOHAMMED est désolé de ne pouvoir nous retenir afin de nous offrir un kouskous, il ne peut arriver à comprendre pourquoi nous sommes si pressés, puisque nous n'allons mettre que quelques heures pour franchir la distance de FOGGARET à AIN GUETTARA, là où les caravanes mettent 4 ou 5 jours. Nos moteurs ne chauffent pas pour traverser les sables très mous qui se trouvent à la sortie de FOGGARET et qui nous avaient été assez pénibles de franchir à l'aller sous un soleil de 55°. Après avoir passé les premières pentes du Baten en mettant une ou deux fois pendant quelques instants la seconde au démultiplicateur, nous arrivons sur un bon terrain de reg sur lequel nous roulons pendant une heure environ à 30/

A une vingtaine de kilomètres avant d'arriver à AIN GUETTARA, le vague tracé de piste chamelière que nous suivons rejoint l'ancienne piste auto qui descend du plateau rocheux du TADEMAIT.

A regret nous sommes obligés de la prendre car la montagne n'est franchissable pour les autos comme pour les chameaux qu'aux profondes gorges d'AIN GUETTARA. Ces 20 kilomètres sont très mauvais, sol dur pierres coupantes, à 16 heures nous arrivons à la source qui se trouve au pied du bordj, nous faisons nos pleins d'eau et nous nous lavons. Plus une goutte d'eau dans le fond de cette source lorsque nous avons terminé, ce qui prouve la perte de temps que

nous aurions eue si ce jour là au lieu de trois voitures j'en avait eu 8. J'eus été obligé de prendre de l'eau au milieu de la nuit et le matin avant le départ cet endroit étant peu sur, il eut été d'ailleurs imprudent de rester de nuit à la source. A 17 h 30 nous étions dans le bordj. On prépare les voitures et on dine. Nous avons eu heureusement soin de prendre du bois au fond d'un oued à une quinzaine de kilomètres d'AIN GUETTARA, ce qui nous permis de faire un repas chaud, le bois manque totalement aux environs du bordj pas la moindre touffe d'arbustes ou d'herbes.

Vers 21 heures nous entendons le gardien du bordj discuter a travers les fentes de la porte avec un indigène qui se dit tout d'abord être le courrier d'IN SALAH, puis ensuite un Touareg remontant vers le nord, accompagné d'autres qui étaient restés en bas de la source avec leurs chameaux, il ajoute que d'IN SALAH il est passé par le puits d'IN SOKI pour venir à AIN GUETTARA, devant ce premier mensonge et l'itinéraire bizarre qu'il prétend avoir suivi pour venir ici j'eus quelques doutes sur ses intentions et celles de ses compagnons, de plus je savais que le puits d'IN SOKI n'est pas du tout sur l'itinéraire qu'il aurait dû suivre, le puits d'in SOKI a toujours été un point de passage pour les pillards qui viennent à AIN GUETTARA. En février 1918 c'est par là que passa le fort djidj qui massacra les goumiers et les automobilistes au bas des gorges. Pour plus de prudence au lieu de fixer

à trois heures du matin en pleine nuit, notre départ je le remets au lever du jour.

IN SALAH à IN GUETTARA; 148 kms; charge 700 kgs moyenne 18. Consommation 27 liti. aux 100 kms, consommation d'eau assez irrégulière environ 7 à 12 aux 100 k  
Temps très chaud, vent debout jusqu'à 9 heures du matin

25 Samedi - Départ d'AIN GUETTARA au lever du jour, deux chenilles sautent au départ, à une vingtaine de kilomètres d'AIN GUETTARA je prends le tracé d'une piste chamelière qui suit le fond d'un oued. Le terrain est bien meilleur que celui où passe la piste auto, je regrette de ne pas l'avoir prise au l'aller, ceci ne m'était guère facile alors car nous avions roulé de nuit en cette région. Cet itinéraire des caravanes est pittoresque et plein d'imprévus. Certains coudes de l'oued où tous les 4 ou 5 ans l'eau doit séjourner quelques heures sont assez verdoyants. Parfois afin d'éviter de trop gros efforts à nos balanciers et de la fatigue à nos chenilles nous améliorons les passages avec quelques coups de pelle et de pioche. Avant d'arriver à un point situé à quelque distance des gorges de ~~ERRDE~~ JOUBA nous réjoignons la piste auto. Peu de temps après elle se confond elle même avec la piste chamelière. A la tombée de la nuit nous arrivons à l'embranchement d'une ancienne piste et du tracé de la nouvelle que nous avions déjà prise à l'aller. Nous sommes à 70 kms environ d'ALIBEL. Nos traces étaient encore très visibles sur le reg. Je décide de continuer de nuit sur ALIBEL

que nous devons atteindre sauf incident, vers une heure du matin.

A 22 heures nous faisons une dernière fois les pleins et en profitons pour manger. A 10 kms d'INIBEL en franchissant en oblique une petite dune très en pente, une des chenilles en très mauvais étatx saute cela nous demande assez de travail pour la remise en place. Nous arrivons au fort d'INIBEL unpeu après minuit.

IN SALAH INIBEL, 405 kilomètres, qui furent franchis en deux jours charge des voitures 700 kgs environ, moyenne 10 kms, consommation 20 lit. aux 100kms Cette consommation assez faible vu la saison avancée est due à un vent debout assez frais que nous avons le deuxième jour.

Aucun incident à signaler, sauf plusieurs plongeurs qui sortent et deux ou trois chenilles qui sautent. Des pistes chamelières furent suivies pendant presque les 3/4 du parcours. Je suis certain que c'est la première fois dans les annales de l'automobile que des voitures ont couvert 810 kms de parcours saharien en moins de 4 jours, en quittant les pistes entretenues et prenant des itinéraires directs suivis seulement par les caravanes, itinéraires impraticables pour tous les véhicules sans chenilles.

26 Dimanche - INIBEL

Révision des voitures

27 Lundi - Reconnaissance en bordure des premières grandes