

UN NOUVEAU RAID SAHARIEN



Colomb-Béchar • Tombouctou & Retour en Autochenille



Les autochenilles viennent de remporter un nouveau et considérable succès.

M. AUDOUIN-DUBREUIL, qui partage avec M. G.-M. HAARDT la gloire d'avoir traversé pour la première fois le grand Désert, de Touggourt à Tombouctou et retour, en automobile, vient de réaliser le même exploit par un itinéraire nouveau et dans des conditions de grande rapidité.

Dans notre nous signalions te du lieutenant autochenilles de remorques et elles un avion, et repéré un itinéraire travers le Sahara Béchar et Tessalit, Soudan, située si désolée que osé l'affronter.

Les quatre après avoir par-4.000 kilomètres, Colomb - Béchar incident mécani-

Ce nouvel itinéraire gagner plusieurs mètres sur tous les de traversée du donc intéressant plus près. C'est CITROEN a lancé, dernier, M. AUDOUIN-DUBREUIL avec trois autochenilles conduites par les frères Maurice et Fernand BILLY et MM. PRUD'HOMME, DE SUDRE et RABAUD, sur ce nouveau tracé par l'ouest.

Toute la Presse s'est fait l'écho de ce nouveau raid en enregistrant les télégrammes de M. AUDOUIN-DUBREUIL envoyés à M. CITROEN au cours de cette brillante expédition.

Nous avons la bonne fortune d'offrir à nos lecteurs un compte rendu de cette deuxième traversée du Sahara, que M. AUDOUIN-DUBREUIL a écrit lui-même à leur intention.

On y lira avec intérêt le récit du match passionnant qui mit aux prises nos autochenilles CITROEN et les automobiles à roues qui tentèrent de traverser le grand Désert.

numéro de janvier que sous la conduite d'ESTIENNE, quatre CITROEN munies traînant après avaient reconstruit un nouveau itinéraire entre Colomb-petite oasis du dans une région personne n'avait

autochenilles, couru plus de étaient rentrées à sans le moindre que.

l'itinéraire faisait centaines de kilomètres connus du Sahara. Il était de l'étudier de pourquoi M. le 24 janvier



M. L. AUDOUIN-DUBREUIL





PRUD'HOMME

DE SUDRE

M. BILLY

RABAUD

F. BILLY

L'ÉQUIPE DES 5 MÉCANIENS

qui prirent part au raid Colomb-Béchar-Tombouctou et retour. - Photo prise le 8^e jour du raid.

RÉCIT DE M. AUDOUIN-DUBREUIL

Lorsque fin 1922, M. André CITROEN nous chargea, M. G.-M. HAARDT et moi, d'établir une liaison automobile rapide entre l'Algérie et nos possessions de l'Afrique Occidentale française, nous ne pouvions reposer notre entreprise que sur l'enseignement des expériences qui avaient été tentées avant nous et qui se sont toutes terminées par un échec. Ce n'était pas un point de départ très encourageant. Il nous fallut donc, pour entreprendre notre tâche, une immense confiance dans le matériel qui nous était confié et surtout, cette foi inébranlable que M. CITROEN, animateur incomparable, a su nous insuffler.

Nous partîmes le 17 décembre 1922 avec nos autochenilles... On connaît la suite.

Pour la première fois, le Sahara fut vaincu par l'automobile. De plus, notre traversée aller et retour prouva que le Raid CITROEN n'était pas un succès dû au hasard, mais, au contraire, qu'un bon matériel doublé d'une organisation *ad hoc* pouvait réduire à la merci des hommes ces espaces infinis et redoutables.

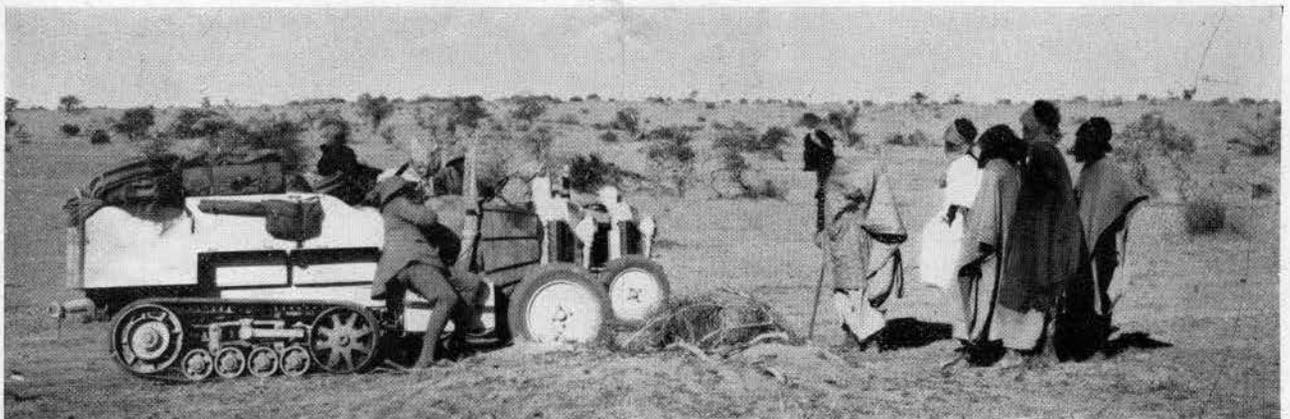
Depuis ce premier raid, nous étions entrés dans la voie des réalisations : travaux de topographie, de cartographie, recherches d'itinéraires plus courts et plus faciles, projets d'établissement de postes de ravitaillement, etc., etc.

C'est pour avoir des précisions sur certains de ces points que fut décidée la dernière reconnaissance (janvier-février 1924) qui se transforma, en cours de route, en un match passionnant entre une équipe composée de voitures à roues et nos autochenilles.

Nous quittâmes Colomb-Béchar dans la nuit du 23 au 24 janvier. Une assez bonne piste nous eut rapidement conduits jusqu'à Tarit où nous arrivions aux premières lueurs de l'aube pour continuer vers Igli. Parcours monotone et sinueux mais égayé par de jolies échappées sur l'Erg Occidental dont les grandes dunes se silhouettent mauves et roses au soleil levant. Nous passons en deux points dangereux où des pillards marocains viennent souvent attendre les caravanes.

Igli est un ksar pittoresque dans une petite palmeraie. Jusqu'à Beni-Abbès, le parcours devient très intéressant et très varié. C'est avec émotion que je revois Beni-Abbès, où j'ai déjà eu le plaisir de m'arrêter en 1919 avec la mission BETTEMBOURG. Ce joli bordj qui domine la Saoura aux tons fauves est lui-même dominé par d'immenses dunes blondes. Réception cordiale ; c'est la bonne hospitalité traditionnelle de nos officiers des cadres sahariens.

Quand nous quittons Beni-Abbès, à 16 heures, nos hôtes paraissent fortement impressionnés en



Un groupe de "Targuis" contemplant avec circonspection une des autochenilles de la Mission



Les autochenilles voguent sur la mer de sable

voyant partir nos trois petites voitures directement pour le Soudan, si lointain à leurs yeux.

A partir de ce point, j'ai décidé d'emprunter la vallée de la Saoura, bien que je craigne que le parcours en soit assez dur.

Nous passons devant l'hermitage du Père de FOUCAULD, très pieusement entretenu par la garnison de Beni-Abbès. Cette humble demeure, où vécut pendant plusieurs années le saint homme, me rappelle ce bordj de Tamanrasset, où l'attendait une mort tragique, et que nous visitâmes l'an dernier en passant au Hoggar. La grande figure du Père de FOUCAULD domine tout le Sahara français.

Un grand vent du sud-ouest a commencé à souffler avant notre arrivée à Beni-Abbès. Il augmente d'intensité. Malgré tout, nos petites voitures arrivent à se glisser rapidement à travers les dunes mouvantes qui rendent le passage de plus en plus difficile. De véritables colonnes de sable s'avancent sur nous

avec une rapidité inouïe et nous gênent beaucoup. Les traces de nos voitures sont effacées aussitôt que formées. Le léger repas que nous essayons de prendre à l'abri d'un talus est rendu impossible, la tempête remplissant de sable nos boîtes à conserves dès qu'elles sont ouvertes. Je décide de continuer à marcher pendant la nuit. Il faut maintenant se diriger

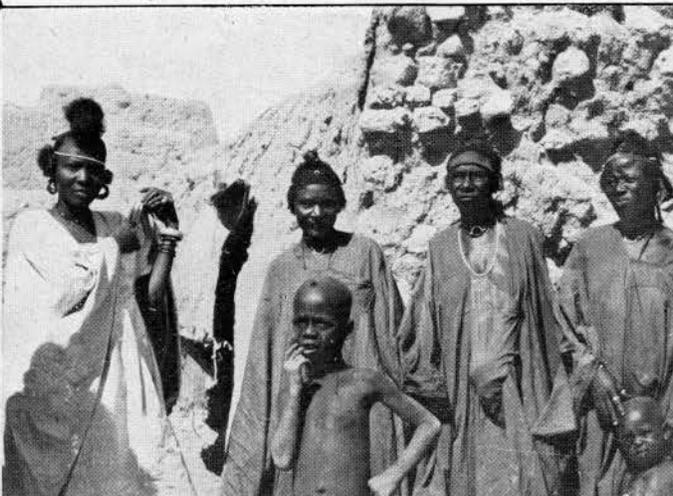
à la boussole. Le parcours que nous empruntons est à peu près inconnu. Après de longues marches, nous nous butons parfois à d'infranchissables falaises, force nous est de les contourner ou même de rebrousser chemin à certains moments. La nuit était tellement noire

et la tempête si forte que deux de mes voitures qui marchaient à quelque distance derrière la mienne se sont égarées. J'ai heureusement pu les rallier par quelques coups de carabine.

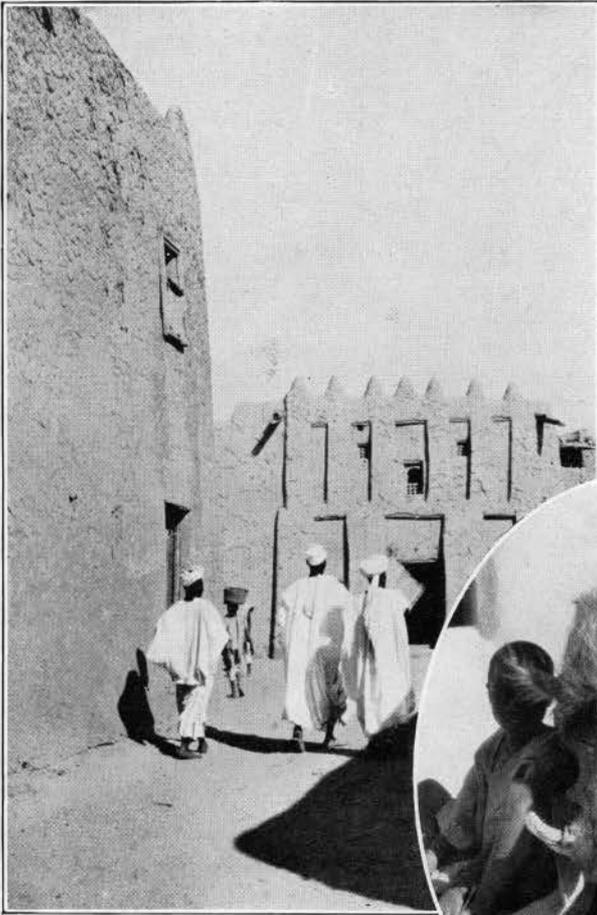
Courte halte avant l'aurore. Reconnaissance à pied de différents passages. Grâce à la ténacité de mes mécaniciens et à l'excellence de mes



Rencontre des autochenilles et des voitures à roues



Quelques types d'Indigènes Soudanais



Une rue de TOMBOUCTOU

autochenilles, j'ai pu triompher de ce passage difficile.

Le 25 janvier, nous sommes passés au pied du ksar de Kersas, un des plus beaux sites sahariens que je connaisse ; il domine la vallée de la Saoura qui, à cet endroit, se rétrécit. Les rares indigènes que l'on rencontre dans cette région sont peu familiarisés avec les Européens, aussi sont-ils assez farouches. Le Caïd, cependant, nous reçoit très aimablement. Nous lui abandonnons, avant de partir, un bidon d'essence vide : ce cadeau représente, à ses yeux, un véritable trésor ; il en est enchanté.

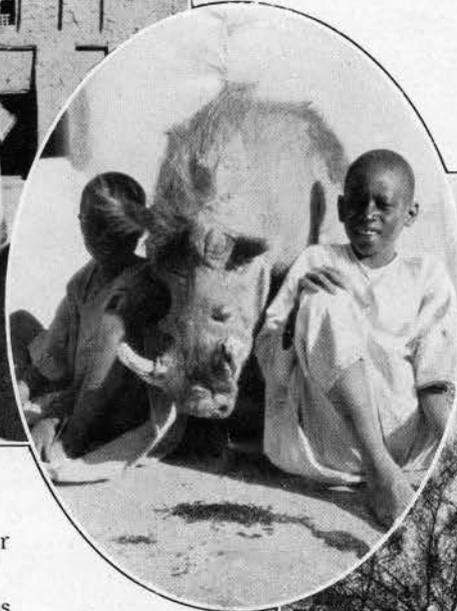
Nous filons maintenant sur Oumech et Ksabi. A Foum-el-Kheneg, je décide de prendre quelque repos. Nous faisons nos préparatifs de campement lorsque, à ma grande surprise, je vis apparaître au nord-ouest trois phares d'automobiles qui arrivaient sur nous : c'était une équipe de voitures à roues qui venait de Colomb-Béchar et avait emprunté pour venir usqu'à Foum-el-Kheneg, la piste bien connue qu'avait découverte, en 1920, le Général DE LAGARDETTE et qui avait déjà été parcourue à cette époque

par des automobiles ordinaires. La piste de LAGARDETTE emprunte un terrain assez dur et facile qui permet sur de longues distances de faire des vitesses assez grandes, mais le chemin est monotone, c'est pourquoi j'ai préféré celui de la vallée de la Saoura malgré les difficultés de son terrain. Je dois ajouter que ces difficultés furent bien plus grandes que je ne le supposais car, à certains passages, elles nous ont obligés à faire, avec nos autochenilles, de véritables tours de haute acrobatie.

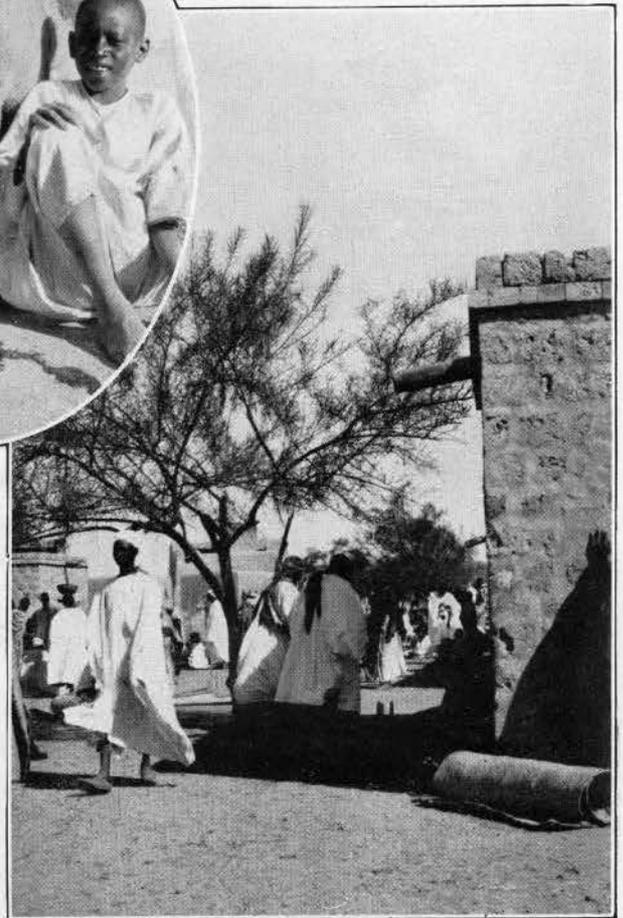
Les voitures à roues qui arrivaient vers nous avaient quitté le sud-algérien dans le but de traverser le désert du Sahara.

A cette nouvelle, je résolus de laisser de côté, pour le moment, mes explorations à petites journées pour matcher les autos à roues.

Le sort en était jeté ! Nous voilà repartis avec ma fidèle équipe de mécaniciens pour une nouvelle traversée du Sahara.



Le phacochère tiré par M. Audouin-Dubreuil



Une place à TOMBOUCTOU

Le 27, nous étions à Adrar. Je pensais que, par suite du repos que nous avons pris à Foum-el-Kheneg,



nous avons un grand retard sur l'équipe concurrente. Je fus agréablement surpris, en arrivant dans ce village saharien, d'apprendre que deux heures seulement nous séparaient d'elle. Je repartis d'Adrar le soir même, quelques heures après les voitures à roues. D'Adrar à Tessalit, soit 1.100 kilomètres, le terrain est plat et d'une monotonie désespérante. Je me contentais de suivre à petite distance les voitures à roues. Nous entrons à Tessalit le 29 janvier. A partir de cet endroit, je décide de forcer l'allure. Je me jette résolument vers le sud-ouest afin d'emprunter la vallée du Telemsi jusqu'à Tabankor, qui est un puits que nous avons déjà visité l'an dernier lors de notre première traversée du Sahara.

Le 30 janvier, au puits d'In-Tanaout, nous rencontrons à nouveau l'équipe à roues. A partir de ce moment, elle est constamment restée derrière nous.

Après Tabankor, le paysage change d'aspect: l'aridité saharienne fait place à la brousse soudanaise et, petit à petit, nous voyons renaître la vie; nous rencontrons d'immenses troupeaux de bœufs et de moutons gardés par des bergers Kountas. Nous commençons à goûter les violentes émotions de la chasse: antilopes, gazelles nous fourniront de succulents rôtis. Le 31 au soir, à la tombée de la nuit, un troupeau de phacochères (variété de gros sangliers) est soudain débusqué par le bruit des moteurs. Ils se débandent, affolés. Nous nous lançons à la poursuite du plus gros, un vieux mâle aux défenses énormes dont la silhouette évoque le souvenir des monstres antédiluviens. Cette chasse à courre d'un nouveau genre va se terminer par la mort du monstre qui agonisera en beauté, dardant ses petits yeux pleins de flamme sur mon radiateur et prêt à charger cet ennemi inconnu pour le pourfendre de ses défenses. Nous avons placé, sur l'une de nos remorques, ce gros animal qu'une de nos photographies montre gardé par deux petits négrillons.

Quelques heures plus tard, la nuit ayant étendu son voile sur la brousse soudanaise, nous avons la joie d'atteindre le fort de Bourem avec 7 heures 30 d'avance sur l'équipe à roues, et de sentir monter l'humidité bienfaisante du Niger.

Le 1^{er} février, dans l'après-midi, nous quittons Bourem pour longer le fleuve et arriver au crépuscule à Bamba, où nous aurons le plaisir de rencontrer le Commandant FAUCHÉ en tournée d'inspection et de le prendre sur l'une de nos autochenilles pour le ramener à Tombouctou. Le lendemain,

une quinzaine de kilomètres avant d'arriver dans cette ville, M. AMAR, délégué du Gouverneur, venait à notre rencontre malgré une chaleur formidable, nous souhaiter la bienvenue. La capitale du Soudan nous réservait le même accueil enthousiaste que l'année dernière. Toute la population nous acclame, heureuse de voir que nous lui avons tenu parole et que, pour la seconde fois, nos autochenilles sont venues lui rendre visite.

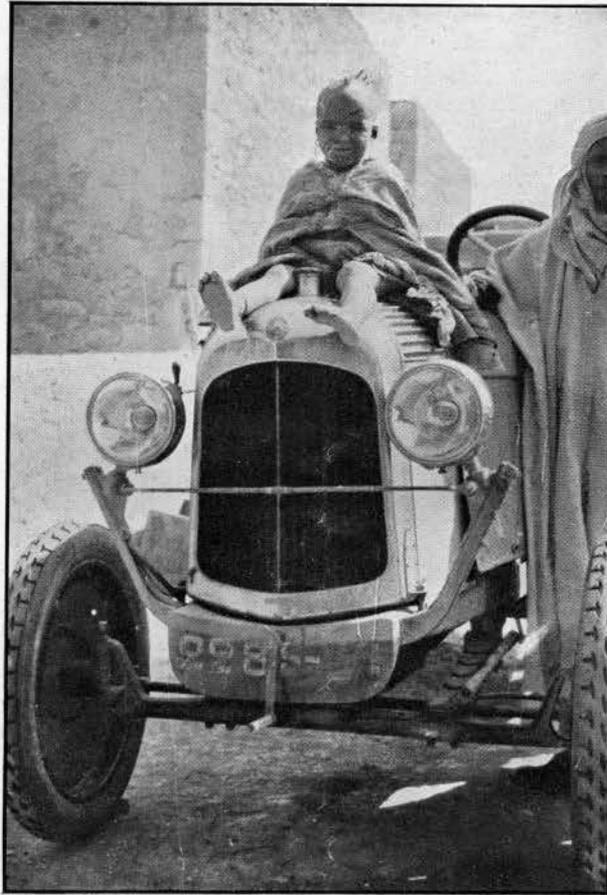
Après un très agréable séjour à Tombouctou, malgré une chaleur torride, excessive pour la saison, nous reprîmes la route de l'Algérie et de la France.

En sept jours, nous franchissions les 2.000 kilomètres qui séparent le Niger de Colomb-Bechar, attribuant ainsi aux autochenilles

CITROEN, la gloire d'avoir accompli les deux premières traversées du Sahara nord-sud et sud-nord, aller et retour, en automobile.

A Colomb-Bechar, nous eûmes la joie d'être reçus par le Commandant DEPOMMIER, venu à notre rencontre sur une autochenille militaire. Cet officier nous apportait les souhaits du Colonel DINAUX, commandant supérieur des territoires d'Aïn-Sefra.

Comme à Ouargla, l'an dernier, Colomb-Bechar fêta brillamment notre retour, et nous remîmes au



Un Bouchon de Radiateur original: Le Billiken Saharien.



Le Retour à COLOMB-BÉCHAR

receveur des postes le premier courrier postal ayant franchi le Sahara en automobile, par la grande voie de l'ouest.

Le 22 février, j'étais de retour à Paris. J'ai donc mis un mois et six jours pour effectuer Paris-Tombouctou et retour. C'est un nouveau record que j'ai l'honneur d'inscrire au palmarès des explorations françaises et que j'ai pu accomplir grâce à la vaillance de mes fidèles mécaniciens et aux qualités de nos autochenilles.

La conclusion à tirer de notre seconde traversée du Sahara nord-sud et sud-nord est que le point extrême atteint par le rail algérien se trouve aujourd'hui à quelques jours du Niger.

L'avenir réserve, certainement, à la nouvelle voie ouverte à travers le Sahara une importance sans cesse grandissante, non seulement au point de vue militaire, mais, on peut l'espérer sans crainte de se tromper, au point de vue économique et même touristique.

H. Androny Detruif



La remise du premier courrier postal à COLOMB - BÉCHAR



Echos et Nouvelles



SUCCÈS SPORTIFS

TRIPLE VICTOIRE DE LA CITROËN

Au moment de mettre sous presse, nous recevons de notre sympathique Concessionnaire, M. RAGAZZI, le télégramme suivant :

Ai le plaisir de vous annoncer les succès suivants remportés sur vos voitures au Meeting de l'Automobile-Club de Cannes :

Coupe de l'A. C. C. : *Premier*, M. RAGAZZI.
 Coupe des Dames : *Première*, Madame GAY.
 Coupe Durand : *Premier*, M. LENFANT.

Nous applaudissons à ces brillants succès.

Autos volées

La Compagnie d'Assurances *La Paix* nous avise qu'une voiture CITROËN 5 HP, appartenant à M. AUBIN, 25, rue du Mont-Thabor, à Paris, a été volée le 6 mars dernier, en face le n° 21 de la rue de la Chaussée-d'Antin, à Paris.

Cette voiture, du type C-3, porte le n° de police 4453-1-4 et le n° de moteur 12.243.

Une autre 5 HP CITROËN, type C-3, n° du type 18.462, portant le n° d'im-

matriculation 4.192-1-2, a également été volée. Elle appartenait à M. LÉVY, demeurant 3, rue du Faubourg-Saint-Honoré.

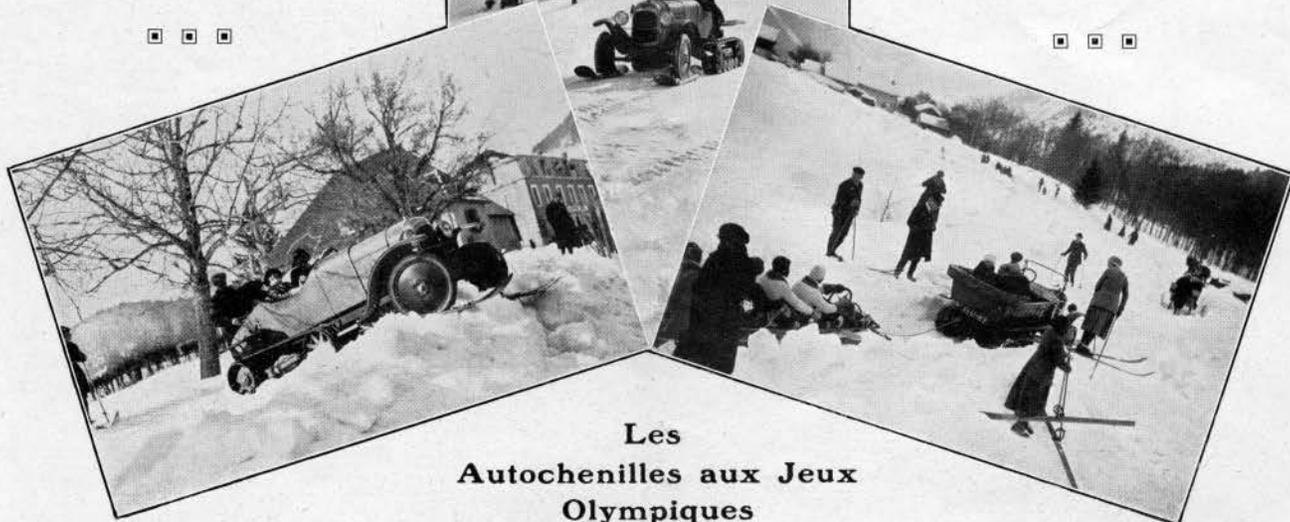
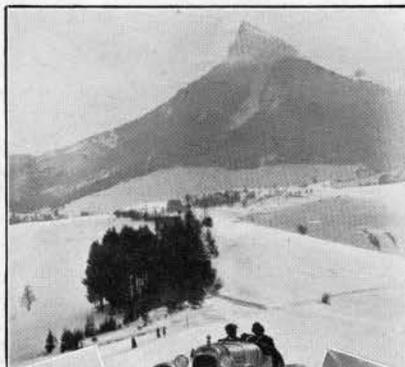
La Compagnie d'assurances *La Paix*, 50, rue de la Victoire, à Paris, offre une prime de MILLE FRANCS à la personne qui lui fera retrouver l'une de ces deux voitures.

M. DARNAY, 7, rue Coypel, nous avise que sa voiture 10 HP, type B-2 lui a été volée le 27 mars, rue François-1^{er}, à Paris. Elle porte les numéros suivants : n° d'ordre dans la série : 60.380. N° d'immatriculation : 1.394-E-9.

M. DARNAY sera très reconnaissant à toute personne qui pourra lui fournir des renseignements sur sa voiture.

Concours Hippique

M. André CABOUR, en même temps qu'un fervent de l'automobile et un de nos plus actifs agents, est un très fin et brillant cavalier. Il a, au Concours Hippique de Paris, le jeudi 27 mars, obtenu trois prix avec ses chevaux, dont l'un portait le nom éminemment sympathique de "Double-Chevron". Nos plus sincères félicitations.

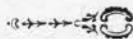


Les Autochenilles aux Jeux Olympiques

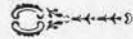
Les Jeux Olympiques 1924, section des Sports d'hiver, ont été inaugurés dernièrement dans les Alpes. Les principales épreuves de ski et de patinage, les courses de bobsleigh et de luge se sont déroulées à Chamonix et dans les environs. Ces épreuves, très intéressantes, ont été suivies par une assistance aussi nombreuse qu'élégante. Les

autochenilles CITROËN furent naturellement de la fête et émerveillèrent tous les sportsmen par leurs audacieuses expériences.

Que ce soit dans la neige ou sur les sables brûlants du désert, les autochenilles CITROËN remportent un égal succès.



FOIRE DE LYON



La succursale CITROËN de Lyon a tenu à honneur de prendre part à la Foire de Lyon, section Automobile.

Divers modèles de nos voitures figuraient sur le stand.

Cette manifestation a connu dans la "Ville de Sioe" le même succès que remporte au Salon de Paris, l'exposition de nos voitures.

Pendant la durée de la Foire de Lyon, les commerçants de la rue de la République, dans laquelle est concentrée l'industrie de luxe, ont organisé



Le stand Citroën à la Foire de Lyon

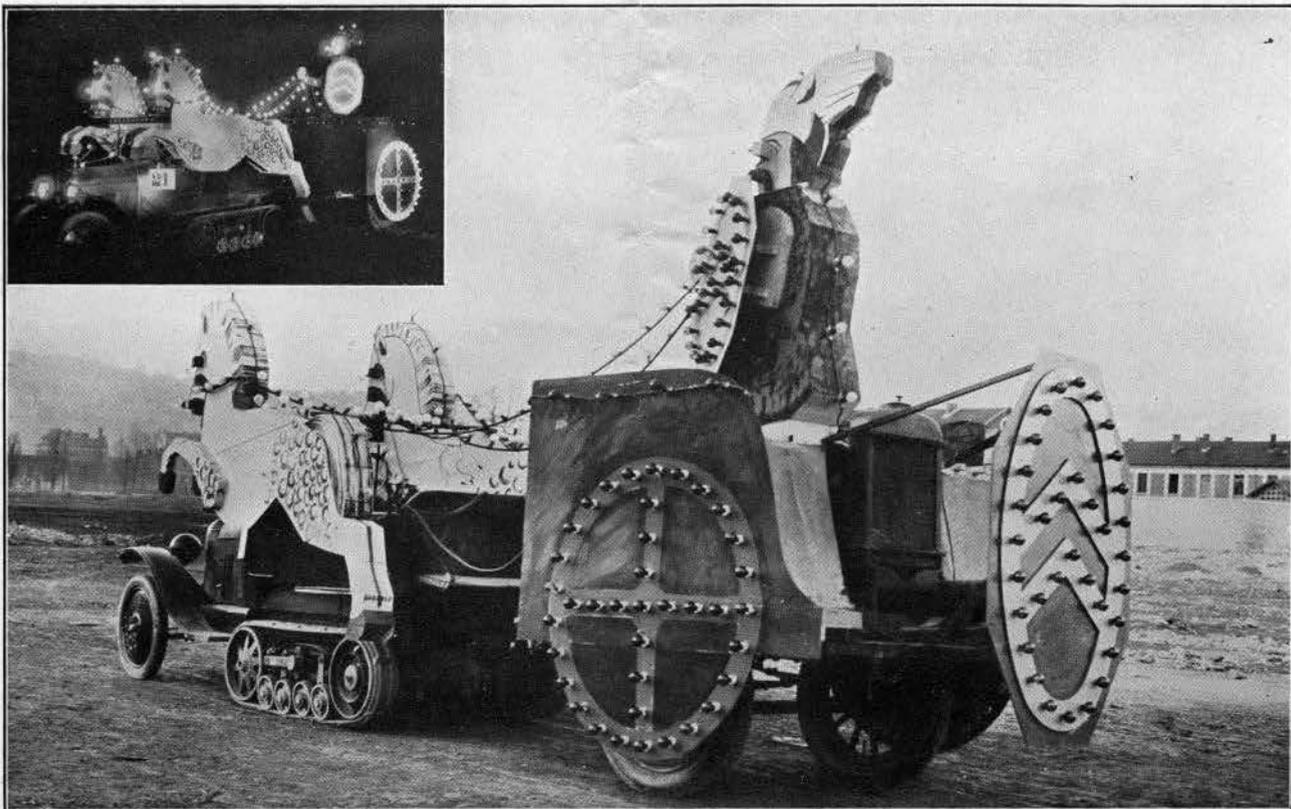


Le stand Citroën. Vue prise des galeries

une fête au bénéfice d'œuvres de bienfaisance. Au programme figurait, en plus d'un concours d'étalages, une cavalcade lumineuse.

L'une des voitures décorées les plus remarquées fut incontestablement celle montée sur autochenilles CITROËN et représentant le "Char de César", splendidement illuminé par de nombreuses lampes de couleur.

0 0 0



Lyon : Les fêtes de la rue de la République. — Le Char de César monté sur autochenille.
En haut et à gauche : L'effet lumineux du char pendant la nuit