

# HENRI LEMAÎTRE

## DE PARIS A PARIS via Dakar et Tombouctou



Récit de la mission en Afrique de  
**[Henri LEMAÎTRE](#)** et **[Ludovic ARRACHART](#)**

à bord d'un **BREGUET XIX A2** à moteur **RENAULT**  
Paris - Dakar - Tombouctou - El Goléa - Casablanca - Paris  
du 3 février au 24 mars 1925

*Premier record du monde de distance en un seul vol :  
3166,300 km les 3 et 4 février 1925 (en 24h 30)  
homologué le 10 avril 1925*

---

Cette page est une annexe à la page **[« BA 122 - Chartres - Souvenirs »](#)**  
faisant partie du domaine **[« Les Hommes du GC III/6 »](#)**  
du **[« Site personnel de François-Xavier Bibert »](#)**

Lire aussi : **[Le Miroir des Sports du 11 février 1925](#)**  
**[Les débuts de l'Aviation Française au Sahara \(1912/1935\)](#)**

**Message du Colonel Julien OLIVES (1) à François-Xavier BIBERT  
(1) Commandant de « l'Escale des Éléments Français à Dakar »  
transféré sur le nouvel aéroport Blaise Diagne de Dakar en novembre 2020**

« Notre escale « COMMANDANT LEMAITRE » à, Dakar a été inaugurée le 13 novembre 2020 par le GAA Lavigne et son homologue sénégalais le GBA Sarr, en présence de 3 petits neveux du commandant LEMAITRE.

Le projet sur lequel vous m'avez aidé s'est concrétisé, et orne aujourd'hui notre salle d'embarquement pour notre plus grande fierté.

Vous trouverez en P.J. [la maquette de l'historique en question](#), et dans d'autres mail à suivre quelques photos.

Encore mille mercis pour votre aide précieuse : vous êtes un grand contributeur à la réussite de ce projet.... »



Neveux du commandant Henri LEMAITRE

**Mise en page optimisée pour une impression recto-verso sur 54 feuilles A4 (21,0 x29,7cm) de 108 pages ou sous forme d'un livret A5 (18,85x21,0cm) de 27 feuilles (4 pages par feuilles) à massicoter par le milieu**

*Compilation et mise en page : François-Xavier BIBERT  
Première version février 2011 + compléments novembre 2011, février 2012, novembre 2020*

# **LE PETIT PARISIEN**

*du 5 au 20 avril 1925*

## **DE PARIS A PARIS via Dakar et Tombouctou**

### **LE RÉCIT DE VOYAGE DU CAPITAINE LEMAÎTRE**

#### **I. Le difficile départ d'Etampes et le voyage au-dessus du territoire français.**

Dans un raid, le plus difficile c'est de partir. Le départ est sans doute l'événement le moins imprévu de tous ceux que pourra comporter le voyage. Mais il nécessite toujours une longue période de préparation, de marches et de démarches, de courses et d'attentes si fastidieuses que, le moment venu de s'envoler, on a la sensation d'avoir vaincu à peu près toutes les difficultés.

Les apprêts de notre randonnée établirent cependant le record de vitesse. Il fallait nous équiper un avion de série : le Breguet XIX, de manière qu'il pût tenir l'air pendant vingt-quatre heures et même plus. Commencés le 2 janvier, les travaux d'équipement prenaient fin trois semaines plus tard. Et, après une période d'essais de huit jours, je conduisis notre appareil à [Etampes, sur l'aérodrome de Mondésir](#), dans la soirée du 2 février. Là, nous étions à pied d'œuvre. Le départ devait être tenté le lendemain matin. Les mécanos passèrent la nuit presque entière à faire le plein des deux mille litres d'essence que nous emportions.

Le 3 février, il 8 h 30, après une nuit où le sommeil avait été long à venir, je montai au terrain. Le ciel était maussade. Arrachart, qui allait venir de Paris, rapporterait, pensais-je,

de tels renseignements météorologiques qu'il faudrait ajourner notre envol. On sortit néanmoins l'avion du hangar et un tracteur le remorqua jusqu'à l'extrémité du terrain, cependant que mon camarade Thiéry, venant de Villacoublay, atterrissait près de nous après deux merveilleux loopings.

Arrachart venait d'arriver. Contrairement à ce que je pensais, le temps était favorable sur la plus grande partie de notre trajet. Barographes et réservoirs d'essence étaient dûment plombés. Nous pouvions partir.

A ce moment, ma femme ayant revêtu une épaisse fourrure par-dessus son manteau à col de léopard, coiffé d'un casque d'aviateur et « chaussé » de grosses lunettes, m'apparaissait, prête à me suivre. Pour retarder l'instant de la séparation, elle avait eu la pensée touchante de m'accompagner à bord de l'avion de Thiéry.

Brefs adieux. Déjà Arrachart était à son poste. Thiéry, vite envolé, décrivait des cercles à deux cents mètres au-dessus de nous.

Notre 500 CV Renault tournait à pleine puissance. On enleva les cales. L'avion fit très rapidement quelques mètres, traînant un peu, sous la carlingue, un des hommes qui le retenaient. Mais, soudain, qu'y avait-il ? Voilà que nous n'avancions plus... Tous les mécaniciens se précipitaient, poussant aux ailes, de toutes leurs forces. Et cela durait 200 mètres.

Le sol était terriblement mou. Notre avion était fort lourd.

- Nous devrions le peser ! avais-je dit à M. Vuillerme, ingénieur en chef de la maison Breguet.

- Vaut mieux pas ! m'avait-il répliqué, car je serais sans doute obligé de m'opposer au départ.

Et les roues de notre train d'atterrissage traçaient une ornière profonde sur le terrain détrempé.

Arrachart arrêta. Mais quelqu'un qui s'était porté en avant pour « reconnaître » notre nouvelle ligne de départ, signalait qu'à quelques mètres de nous le sol redevenait suffisamment ferme. Nous voulions partir. On remit en route. Lourdemment, encore, l'appareil se souleva, reprit contact avec la terre, la quitta de nouveau, y revint. Enfin, il décollait définitivement, à quelques dizaines de mètres des hangars, et, dans un suprême et magnifique effort, Arrachart réussissait à passer à quelques mètres à peine au-dessus des obstacles.



Départ du Breguet de Lemaître et Arrachart à Etampes le 3 février 1925

Ouf ! Nous avions eu chaud, malgré la petite bise qui soufflait.

Dans un raid - on le voit- le départ est chose importante. Celui-là devait nous laisser une telle impression qu'après vingt-quatre heures et demie de vol, c'est lui que nous devons évoquer tout d'abord, dans les premières paroles que nous pouvions échanger, à Villa Cisneros, après un jour et une nuit d'efforts, de fatigue, de lutte... et de silence.

-----

L'avion montait maintenant, très doucement. Pour des raisons techniques, le démarrage s'était effectué à l'aide de benzol, dont les explosions sont à la fois moins brutales et plus puissantes que celles de l'essence. Mais pour le vol normal, c'est le carburant ordinaire que nous devons utiliser. Arrachart « passa sur essence », quand nous fûmes à trois cents mètres.

Près de nous une grande ombre passa, une ombre amie, celle du Breguet XIX de Thiéry, qui vint se ranger à vingt mètres de nous. Le bel oiseau, semblable au nôtre ! Comme son vol était aisé !

Je voyais ma femme faisant de grands gestes d'adieu. Après avoir passé Toury, en Eure-et-Loir, Thiéry manifesta l'intention de nous quitter. Encore quelques adieux de la main ; un virage bref, et il n'était bientôt plus qu'un point à l'horizon. Dans la plaine immense du ciel, nous étions seuls. Pour combien de temps ?

-----

Alors, je pris les commandes, pour permettre à Arrachart de s'installer. Nous volions à sept cents mètres. Rares sur la Beauce, les nuages se resserraient bientôt. Voici la Loire, Beaugency, puis le Cher et Montrichard. Nous filions un moment plein sud. Arrachart reprenait bientôt le « macaron » et, jusque vers Châtellerault, nous naviguions sous une voûte de nuages qu'un avion moins lourd se fût bien chargé de traverser.

Avant Châtellerault, je pilotai à nouveau jusqu'à Poitiers ; et, à force de « travailler » le manche à balai je réussis à « percer le plafond ». Mais nous n'allions pas longtemps voir le bleu. Des nuages nouveaux se rassemblaient à 1 100 mètres.

Arrachart, qui m'avait de nouveau relayé, se livrait à une belle lutte pour « grimper ». Il n'y réussissait qu'en passant une minute sur benzol.

Au-dessous de nous, impossible alors de rien voir. Nous marchions forcément à la boussole, certains de ne plus trouver de nuages à partir de la Charente. Et, en effet, si nous passions Ruffec sans l'apercevoir, nous découvrions bientôt Cognac à notre droite, puis Jonzac et enfin la Gironde, large et majestueuse.

Il était 15 heures. Nous piquions tout droit sur le bassin d'Arcachon que nous découvrions au loin. Passé Arcachon, c'était enfin le terrain de Cazeaux, le dernier aérodrome de France, et les Landes toutes vertes, avec leurs étangs cachés dans les pins, et les gracieux méandres de l'Adour, la douce rivière chantée par Loti.

La dernière vision que nous emportions de la France, de l'adorable pays basque, était splendide. Le temps était radieux.

C'est tout à l'heure seulement que les difficultés allaient commencer.

*(A suivre.) H. Lemaître*

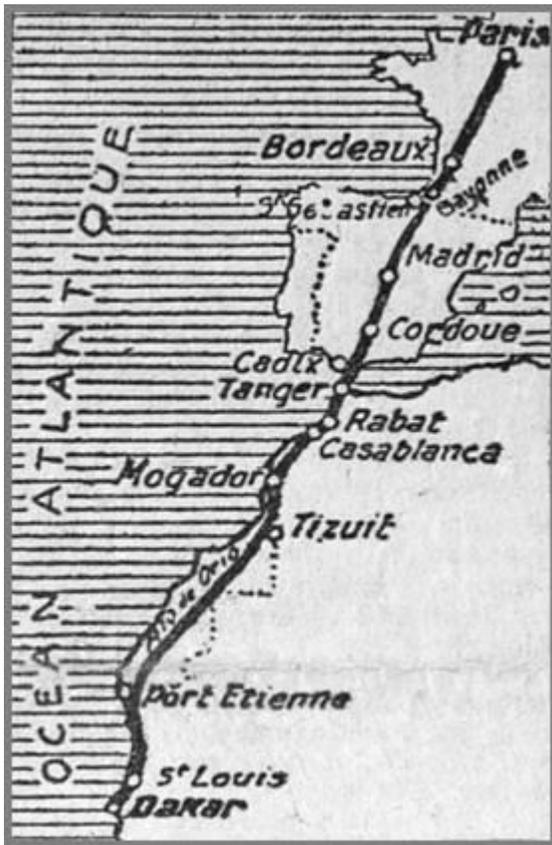




Henri Lemaître



Ludovic Arrachart



Le plan initial du vol Paris-Dakar de Lemaître et Arrachart



## II. De la Bidassoa à Mogador. Da steeple au-dessus des sierras espagnoles. Une nuit magnifique

La Bidassoa franchie, nous nous trouvions bien vite au niveau des sommets pyrénéens. Monter, monter encore, voilà ce qu'il eût fallu faire. Mais le régime de notre moteur, réduit au minimum pour nous permettre de durer, nous l'interdisait absolument. Nous fûmes alors comme une voiture dans les rues, contraints de suivre les cols où les remous nous secouaient durement. Ce n'était plus du pilotage d'avion... Nous faisons de l'automobile, sans toucher terre, sur une route terriblement en lacets et dont nous ne savions jamais si elle n'allait pas, tout à coup, s'achever en impasse.

C'est d'ailleurs ce qui nous arriva, passé l'Ebre et [Logrono](#), la célèbre ville des vins de Rioja. Arrachart, qui pilotait alors, se trouva soudain nez à nez avec une chaîne de montagnes qui n'offrait aucune issue. Impossible - nous étions trop près de l'obstacle - de rebrousser chemin. Alors, grâce aux derniers litres de benzol qui nous restaient et qui permirent d'augmenter momentanément la puissance du moteur, Arrachart bondit par-dessus les crêtes. Nous n'en étions pas passés à plus de sept ou huit mètres.

Cet exploit de steeple-chaser nous donna un peu de répit. Nous survolions maintenant la vallée du Douro. Nous voyions [Soria](#) à notre gauche.

Mais tout à l'heure, avant Madrid, nous allions rencontrer la haute barrière de la Sierra Guadarrama ; et la nuit approchait. Comment nous faufilerions-nous dans les pics, au milieu de l'obscurité ?...

Par chance, la lune était avec nous. C'est un détail que l'on peut avoir oublié, mais qui, pour Arrachart et moi, est plein de signification : la lune, déjà forte, se leva le 3 février, à midi et demi, c'est-à-dire moins d'une heure après notre départ d'Etampes. Jusqu'au soir, elle ne nous aida ni ne nous gêna. Mais, jusqu'à trois heures du matin, et dès que le jour eut disparu, elle fut notre sauvegarde.

Nous passions toujours au soleil couchant, à cent mètres des pâturages de la haute montagne, où paissaient quelques chèvres, et où les bergers nous faisaient « bonjour » de la main. Je connaissais, pour y être déjà venu, une échancrure de la Guadarrama, qui devait être à 1 400 mètres au-dessus de la mer. Nous y passâmes - de justesse.

La nuit tombait. Les arêtes vives de la montagne toute proche se découpaient maintenant sur un ciel d'incendie. Spectacle émouvant et magnifique. Voici la vallée de l'Henares, puis [Madrid](#), dont toutes les lumières semblaient une armée de vers luisants. L'aviation, commandée par le général Soriano, dont j'ai pu apprécier si souvent l'exquise urbanité, avait allumé pour nous ses feux de signalisation. Nous laissions bientôt à notre droite la capitale espagnole et filions à bonne vitesse. La plaine de [Tolède](#) s'étendait sous nos pieds. Plus d'obstacles. Nous pouvions nous permettre de descendre un peu. On distinguait la voie ferrée, la route où des voitures se poursuivaient, tous phares dehors.

Après Tolède, le paysage changea. Nous avions à franchir la Sierra Morena. Nul repère, là, pour nous guider. Il fallait naviguer à la boussole. Nous franchîmes des chaînes de collines désertiques, quelques rios qu'il était impossible d'identifier et fidèles à l'horaire de nos prévisions nous survolions, à 21h 30, le terrain de [Cordoue](#) éclairé par les soins de la Société d'électromécanique, filiale du Creusot.

Trois quarts d'heure après, nous étions à [Séville](#). Depuis un moment, le phare de l'aérodrome de Tablada nous lançait ses appels réguliers. Souvenirs... souvenirs : j'ai passé quatre mois à Tablada, en 1923 pour « réceptionner » des Breguet XIV livrés à l'aviation militaire espagnole. Quelle ville exquise ! Et que d'amis délicieux j'y ai laissés !

Bientôt les phares de la côte nous apparaissaient à leur tour, notamment celui de San Fernando, dont les éclats étaient particulièrement remarquables. Nous avons passé le Guadalquivir à Cordoue. C'était maintenant le Guadalete.

A notre droite, [Xérès](#) s'éloignait déjà et voici le [cap de Trafalgar](#) ; à notre gauche le phare du [cap Spartel](#) éclairait puissamment un rai de pierre et d'eau.

A sept cents mètres nous passions, très secoués, le détroit de Gibraltar. Tanger défilait vite, pittoresque et jolie, puis [Arzila](#) et [Larache](#). Ensuite, cent cinquante kilomètres sans rien. Puis le Maroc français : [Salé](#), [Rabat](#), tout illuminée et, là-bas, avec ses multiples lumières et son phare, [Casablanca](#). Sur l'aérodrome de cette dernière ville, les feux réglementaires d'atterrissage avaient été allumés. Le long des hangars, on voyait des lumières courir ; il régnait une assez vive animation. Espérait-on que nous allions atterrir ? Il faisait clair : on distinguait tout, sur ce magnifique terrain où je m'étais posé, en mars 1919, avec M. Latécoère comme passager, assurant ainsi la première liaison aérienne France-Maroc.

Après Casablanca, et jusqu'à Mogador, notre itinéraire passait à l'intérieur des terres, mais pas assez cependant pour que nous cessions d'apercevoir les feux du littoral, [Mazagan](#), [Safi](#), etc.

Un peu avant [Mogador](#), je faillis causer un malheur. Je pilotais, et la lune, alors cachée par de gros nuages, éclairait très mal. Le moteur tournant toujours avec une régularité parfaite nous berçait et nous avions déjà plus de quinze heures de vol. Il fallait déjà lutter pour ne pas s'assoupir ; aussi, malgré moi, laissais-je l'avion faire un peu ce qu'il voulait. Subitement, je vis un mur noir se dresser devant nous. J'allais rentrer dans une chaîne de collines. L'espace d'un clin d'œil, je mettais tous les gaz, je prenais un peu de hauteur et, faisant un à-droite de 90°, je fuyais vers la mer, heureusement toute proche.

Depuis notre départ, je n'avais pour ainsi dire pas touché à nos provisions de route. Elles étaient d'importance, cependant. Nous avions bien chacun trois douzaines de bananes, des oranges, du pâté. Tout en pilotant, Arrachart avait, à plusieurs reprises, bu quelques gorgées à ses deux bidons, de deux litres chacun, remplis, l'un de porto-flip (mélange de porto et de jaunes d'œufs), l'autre de citronnade. Et, tandis que je le relayais, il avait même mangé un peu de pâté et des bananes. Moi, j'étais trop énervé pour avoir beaucoup d'appétit.

Le spectacle qui s'était offert à nous méritait d'ailleurs toute l'attention.

L'admirable, l'inoubliable nuit sur l'Espagne plus hérissée, plus fantastique qu'un paysage dantesque !

La lune répandait sur le ciel un voile d'opale et d'argent. Elle sculptait les pics, y traçait des profils monstrueux, jetait les unes sur les autres leurs ombres allongées à l'infini, faisait de grands trous noirs qui alternaient avec d'immenses taches de lumière. C'était le chaos, épouvantable et splendide, grandiose et sublime. Les fleuves étaient de métal liquide, la mer de velours sombre frangé d'argent.

Et dans le silence infini qui nous pénétrait, que l'on « entendait », il n'y avait de vivants que nous et notre moteur qui fredonnait sans cesse, soutenant sans fatigue apparente sa note grave, plus harmonieuse qu'une mélodie.

Passé Mogador, le charme tomba. Ce fut soudain comme si nous entrions dans un tunnel.

*(A suivre.) H. Lemaître*



Photo Flandrin.

5. MOGADOR (Maroc). — Vue d'avion (au fond les dunes de sable).

## MOGADOR



### III. De Mogador à Villa-Cisnéros. L'atterrissage à 3 300 kilomètres de Paris. Le bordj sur la lagune. Village et types maures.

De l'instant où la lune disparut, c'est-à-dire à trois heures et demi du matin, jusqu'au moment où l'aurore se leva - vers sept heures - nous eûmes une période de lutte surhumaine. A mesure que notre tâche devenait plus dure, la fatigue de nos seize heures de vol nous gagnait lentement, implacablement.

Le vent, assez vif, faisait courir très bas, de l'Atlas vers la mer, des nuages épais. A cent mètres du sol, nous ne distinguions plus rien.

Nous passâmes, sans le voir, [Agadir](#), sur sa colline de sable. Puis - dernière sentinelle avancée avant le grand désert - nous voyions [Tiznit](#), importante cité marocaine du Sud. Le petit poste français - un officier indigène et deux sapeurs radios - avait allumé toute la nuit des feux sur l'aérodrome naturel où il monte la garde.

A notre gauche, le Tiris étendait déjà ses solitudes brûlées. Le jour levant nous montra l'interminable plaine, semée de roches granitiques aiguës : « l'abomination de la désolation » - dirait l'Écriture. Le [cap Juby](#), que nous survolions marque l'entrée de cet enfer. Deux petits fortins espagnols se dressent là. Les soldats n'en sortent guère. Où iraient-ils ? Quels voisins fréquenteraient-ils ? Il nous arriva d'apercevoir de loin, au milieu du bled, une fumée sur laquelle nous nous dirigeâmes. Mais, à notre approche, le feu avait été rapidement éteint et l'homme, ou les hommes, s'étaient cachés...

On n'imaginerait pas de paysage plus désolé, plus aride. Sa sécheresse, sa stérilité défient toute description. L'herbe à chèvres, le « drinn », ose à peine pousser, çà et là, quelques touffes, vite grillées et ensevelies dans le sable de feu. Les falaises qui tombent, abruptes, dans la mer, sont de grès rougeâtre et gris. Le vent les ronge autant que le flot. De maigres salicornes réussissent pourtant à enfoncer leurs racines dans les gerçures du roc corrodé.

Le sol est d'or la mer, d'un bleu presque tendre, à une assez grande distance du bord, car si elle conquiert chaque jour sur la terre, la terre comble un peu de ses profondeurs redoutables. Du cap Juby jusqu'à Saint-Louis, on aperçoit presque constamment les fonds, à moins de vingt brasses.

Le poisson y abonde. Il s'y rassemble parce que, sans doute, il s'y trouve en sécurité, loin des itinéraires marins, loin des hommes. Il n'a à craindre que les pêcheurs des Canaries, dont les voiles triangulaires peuplaient seules l'immensité. Mulets, rougets, merlans, grouillent le long de la côte, si nombreux que le moindre coup de filet ressemble à une pêche miraculeuse. Les espadons et les requins le savent bien. Mais ils ont beau faire un effrayant carnage de leurs congénères plus petits, ceux-ci, par leurs vertus prolifiques, défendent avec succès la perpétuité de leurs races.

Les goélands, les cormorans pêchent aussi très activement. Il n'est pas rare qu'ils rapportent des pièces tellement belles qu'ils ne peuvent achever de les manger. Ils abandonnent alors leurs reliefs sur la falaise ou sur les plages. Et l'on voit surgir, d'on ne sait où, des chacals faméliques, invraisemblablement décharnés - et qui sont trop heureux de faire carême toute l'année...

-----

Le soleil fut vite si chaud que nous dûmes remplacer par des casques coloniaux les bonnets fourrés que nous avions coiffés au départ. Nos vêtements de cuir devenaient, eux aussi, insupportables ; d'un coup de tirette, qui fait ouvrir sur le côté toute la jambe du pantalon, nous pûmes nous mettre à l'aise.

-----

A midi, nous étions en vue de [Villa-Cisneros](#).

Tout à coup, notre moteur, jusqu'alors si régulier, se mit à donner des ratés, puis à claquer. Nous n'avions plus que 395 litres d'essence. L'alizé ne nous poussait guère alors que nous avions un peu compté sur son aide. Il y avait vingt-quatre heures et demie que nous tenions l'air. Nous étions à 3 300 kilomètres du point de départ. A la rigueur nous aurions pu, sans doute, pousser jusqu'à Port-Etienne. Mais nous avons établi sans conteste le record du monde du vol à grande distance sans escale. Il était préférable de vérifier la cause des bruits du moteur qui, soudain, nous inquiétaient.

Nous virâmes donc sur le fortin, pour prendre le vent et, à midi quarante-cinq, nous atterrissions tout doucement.

-----

Villa-Cisneros est posé à la pointe d'une lagune de 30 kilomètres de long sur 5 ou 6 de large. Le cardinal explorateur Cisneros lui a donné son nom.

Ce fut d'abord, lors de la construction du bordj, une factorerie de la Compania Hispano-Africana puis cela devint le domaine de la Compania Transatlantica Espanola, l'ancienne ligne Lopez. Quatre-vingts soldats y tiennent garnison. Il y a un gouverneur civil, un commandant, un

lieutenant de génie et un médecin - ces deux derniers parlant très bien le français. Deux femmes, seulement celle du gouverneur et celle du lieutenant. Nous reçûmes le plus charmant accueil.

- D'où venez-vous ? nous demanda-t-on, tout d'abord.

- De Paris...

- Oui, mais enfin... votre dernière étape ?

- Paris...

On crut un moment à une plaisanterie. Mais on se rendit enfin à l'évidence. Le gouverneur vérifia les plombs de nos barographes, des réservoirs d'essence et d'huile, dressa le procès-verbal de notre arrivée et le fit contresigner par tous les témoins de l'atterrissage.

Aussitôt sortis de notre appareil, nous n'avions pas attendu, d'ailleurs, qu'on vint à nous ; nos chandails et nos combinaisons rapidement dévêtus, tandis qu'une marmaille maure accourait en piaillant, nous étions allés nous présenter au fort.

C'est sur la falaise un grand rectangle de pierres, dont tous les matériaux durent être apportés tout exprès des Canaries. On y pénètre par deux portes ouvertes dans un mur d'enceinte qui peut avoir trois mètres cinquante de hauteur. Au milieu, c'est une grande cour centrale, sans autre bâtiment que la citerne où l'on conserve l'eau qu'un petit bateau amène des îles, chaque mois, avec le ravitaillement. Aux quatre angles se dressent des tours carrées, de volume inégal, dont l'une sert de caserne et deux autres de magasins. A l'entrée, se trouve la chapelle.

Le commandant et le gouverneur nous offrirent d'abord des rafraîchissements, puis déjeuner. Mais nous préférons retourner bien vite à notre appareil et lui donner les soins nécessaires pour qu'il pût repartir.

De tout le trajet, depuis Etampes, nous n'avions pu échanger nos impressions qu'en nous passant, de temps en temps, quelques mots griffonnés à la hâte sur une feuille de papier ou sur les pages de notre agenda de poche.

- Que dis-tu de notre décollage à Mondésir ? me demanda Arrachart.

J'en étais encore émerveillé, avec une pointe de frayeur rétrospective.

Il faisait une chaleur intense, agressive. La veille, presque à la même heure, nous frissonnions dans le vent froid d'Etampes.

Autour de nous grouillait déjà toute la population du village maure qui s'est construit à l'ombre (!) du bordj.

« *Si tu rencontres sur ta route une vipère et un Maure, dit un proverbe ouolof, tue le Maure !* ».

Nous nous bornâmes à les écarter un peu de notre avion.

Ils étaient là 200 peut-être - hommes, femmes, enfants - ces derniers presque complètement nus : les hommes enveloppés d'une sorte de tunique en toile de Guinée bleue, sans plus ; les femmes habillées à la mode arabe, sans voile sur le visage, mais la tête recouverte d'une sorte de capuchon comme en portent les « bonnes sœurs » ; Les hommes sont nu-tête, et leurs cheveux sont épais et crépus.

Avant de saluer, dans leur jargon impossible, ils mettaient tous leur main droite sur la poitrine, sans pour cela lâcher leur pipe, faite d'un os de mouton percé, et où deux ou trois bribes de tabac ont du mal à tenir.

- « Sélam alek oum ! » disaient-ils.

Les femmes, elles, ne savent guère qu'un seul mot :

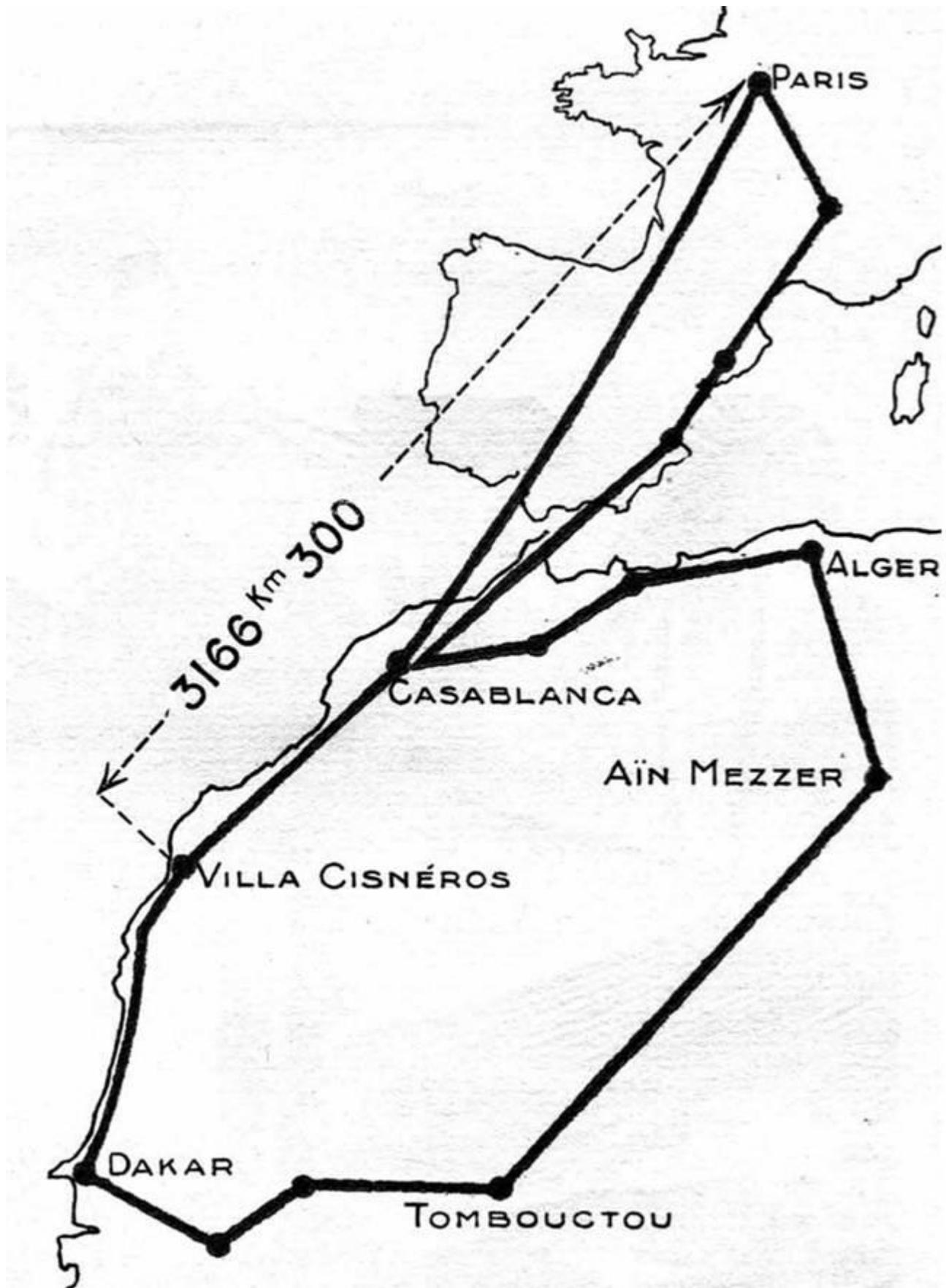
- « A théné ! »

Cela veut dire « Donne ».

Elles n'ont pas, autant que leurs maris, le prognathisme de la mâchoire supérieure, qui caractérise les descendants des [Zegalas](#), fondateurs de l'antique royaume des [Almoravides](#). Plus coquettes, elles ne se contentent pas, comme eux, pour parure, d'amulettes ou de versets du Coran copiés sur des morceaux de papier. Elles veulent des bracelets, des colliers, des anneaux de fer ou de cuivre, de la verroterie, du faux ambre.

Mais leur pratique de la loi d'Allah ne va pas jusqu'aux ablutions. L'eau est si rare ! De leur vie, ni hommes ni femmes ne se lavent jamais. La sueur, qui détrempe leur « guinée », leur peint le corps en bleu. Les coins de peau naturellement blanche que la teinture épargne, se couvrent d'une couche de crasse qui a l'épaisseur et la solidité d'une carapace.

*(A suivre.) H. Lemaître*





#### **IV. La deuxième étape : Villa-Cisneros - Dakar. Du cap Blanc au cap Vert. Port-Etienne, Portendik, Saint-Louis. L'erg, les lagunes, la brousse, puis la verdure.**

Tout ce monde en haillons crasseux, qui forme la population de la capitale du Rio de Oro, vit dans des cases carrées ou sous la tente. Les plus soucieux de confortable posent sur le sol de leur habitation une natte, un ou deux coussins de cuir, leur selle. Mais la plus grande partie de l'espace disponible est occupée par un invraisemblable amoncellement de provisions diverses : sacs de riz ou de mil, pains de sucre, sachets contenant de petits bâtonnets gris, durs comme la pierre ; viande de chameau ou de chèvre, séchée à l'air gourdes et Calebasses, etc.

L'odeur qui règne dans ces étroits logis-magasins, où grouillent des familles entières, est le plus souvent écœurante. L'hôte vous en fait pourtant les honneurs avec une évidente bonne grâce mêlée d'une certaine fierté, prodiguant des gestes amicaux qu'il interrompt fréquemment pour rechercher sous la « gandoura » déteinte, quelque parasite indiscret.

Mais notre exploration du village maure de Villa-Cisneros - exploration que nous ne poussâmes d'ailleurs pas à fond n'eut lieu que dans la soirée et, au surplus, un peu malgré nous.

Dès que nous avons touché terre, nous n'avons eu, en effet, qu'une seule préoccupation : repartir vite. Les claquements du moteur peuvent être le symptôme de deux « malaises ». L'un, bénin encrassement des bougies. L'autre, plus grave fatigue d'une soupape.

Assez inquiets, nous enlevâmes les capots pour atteindre les bougies extérieures : elles étaient très sales, ce qui, on l'avouera, n'avait rien de surprenant après vingt-cinq heures de fonctionnement au ralenti. Leur nettoyage fut facile. Il était, par contre, très difficile d'atteindre les bougies intérieures dans le capot. Mais notre moteur avait deux bougies par cylindre. Nous ne touchâmes donc pas à celles qui étaient d'un accès quasi impossible, et ce n'est qu'à Dakar que nous nous aperçûmes de la rupture du fil reliant à la magnéto l'une de ces bougies intérieures. C'est un miracle que nous n'ayons pas eu de ratés dans notre seconde étape.

-----

Le gouverneur de Villa-Cisneros ne voulait cependant pas nous laisser repartir sans que nous fussions restaurés. Il comprenait que notre hâte ne nous permît pas d'accepter un repas organisé. Mais il nous envoya, tandis que nous examinions le moteur, des œufs, du jambon et des confitures.

A quatre heures de l'après-midi, après avoir renforcé de cinq cents litres notre provision d'essence, nous décidions de repartir, bien que la journée fût près de sa fin. La lune nous eût suffisamment éclairés, et l'aérodrome de Dakar, prévenu par le sans-fil de Villa-Cisneros, eût illuminé pour nous permettre d'atterrir.

Mais, hélas ! notre moteur, surcomprimé, était extrêmement difficile à lancer. Et après deux heures d'efforts épuisants et infructueux, il nous fallut y renoncer. Rien d'anormal, d'ailleurs, dans cette résistance : un moteur de la cylindrée du 500 CV Renault ne peut, comme un simple moteur de taxi, démarrer « au quart de tour ».

Force-nous était donc de passer la nuit à Villa-Cisneros. Nous

fîmes une distribution de toutes les provisions de route que nous n'avions pas consommées : bananes, oranges, etc. Un gosse, à qui je donnai des pastilles de menthe, se crut le palais brûlé et se mit à pousser des hurlements stridents. Puis la garnison nous aida à rapprocher du fort notre appareil qu'une sentinelle surveilla toute la nuit du haut des murailles. Le gouverneur nous offrit un dîner délicieux. Et, tout de suite après, nous allâmes nous reposer.

-----

Ce n'est qu'à midi, le lendemain, que notre moteur, répondant à quatre heures d'efforts, se mit à tourner.

Sans tarder, nous prîmes de la hauteur et nous filâmes sur [Port-Etienne](#). Un bon vent nous poussait. Nous faisons 170 kilomètres à l'heure. Nous passons à deux heures au-dessus de l'endroit où, en juin 1919, se termina mon premier raid Paris-Dakar : le terrain était mou et mon appareil se retourna, sans que d'ailleurs, ni mon passager ni moi ayons aucun mal.

Sur le plan, Port-Etienne est une ville avec des concessions, des avenues, des places, un marché.

En réalité, c'est un poste militaire qui défend une installation de T.S.F., dont on aperçoit de très loin les quatre grands pylônes de fer. C'est encore un phare, une compagnie de pêche, deux ou trois baraquements commerciaux établis à un kilomètre l'un de l'autre, un appontement en bois et deux plates-formes de ciment : les citernes, plus utiles ici que des coffres-forts...

-----

De Villa-Cisneros à Port-Etienne, nous avons survolé le grand erg, le désert pierreux, semblable à celui qui s'étend à l'est d'Agadir.

Nous allons maintenant traverser l'Agneïtîr, le Tarad et l'Afthouth (*Aftout*), laissant à notre gauche ces pays de deuil et de terreur : le Tidjirit (*Tijirit*) et l'Ackbar (*Akchât*), où le vent modèle en mausolées étranges, en cônes, en pyramides, en polyèdres, des masses apocalyptiques de sable rouge et noir.

D'abord, nous longions quelque temps les mêmes dunes, les mêmes falaises que plus haut, tour à tour blanches ou brunes, violettes, bleues ou roses, selon que le veut le soleil.

Puis, c'était la région des lagunes qui commençait. Imaginez une plaine sans fin, où l'herbe est jaune et rare. Cette plaine domine d'assez haut la mer qui la ronge. Les dunes sont rouges. Et, au pied de ces dunes comme aussi à l'intérieur des terres, souvent très loin - d'immenses marais salants reliés à la mer par des canaux étroits. Le soleil a tôt fait d'assécher ces réservoirs peu profonds que remplit la marée ; et il les transforme en miroirs gigantesques où le sel brille de tous ses cristaux. Mais notre « oiseau » n'était pas - rassurez-vous - une alouette.

Pendant trois heures et demie, nous allons avoir ainsi le même paysage hallucinant. A peine si, de loin en loin quelque village de pêcheur peut subsister. Au cap Mirick (*cap Timiris*), nous passons El Mehambar, un petit groupe de huttes de terre rondes comme des taupinières. Ici, le vent du nord aplatirait les tentes. Nous étions en plein sur le [banc d'Arguin](#), où la [Méduse](#) vint se briser.

Un peu après, voici Marsa, à l'endroit même où se dressait l'orgueilleuse Portendick ([Jreida](#)). C'est une tache reposante

dans l'immense steppe dépeuplée. La dune est, ici, vêtue de vert assez pauvrement, d'ailleurs. Les caoutchoucs, les tamaris ont une existence douloureuse sur cette terre de feu : cela se voit à leurs bras tordus. Tout près, il y a un marais salant, celui d'Ireid et quelques traces de maisons : l'ancienne ville du Hollandais Robert Brue. *(En fait : ancien comptoir hollandais repris par les français en 1723 sous l'autorité de [André Brué](#), administrateur colonial).*

A notre gauche, la plaine du Tarad, où la végétation commence à être moins rare, se parsème de collines pourpres.

Le soleil descendait. Il accusait mieux tous les reliefs. Il magnifiait tous les contours. Nous avançons sur un nuage d'or.

Peu à peu, le sable se couvrait d'herbes et d'arbustes, chétifs encore. Puis la brousse commençait. Nous étions bientôt au-dessus de [Saint-Louis](#), capitale du Sénégal.

-----

On dirait, à cheval sur la lagune qui prolonge l'embouchure du fleuve, une petite ville italienne. Les rues sont régulières elles se coupent à angle droit. Les toits sont plats. Entre la ville et le village indigène, il y a une longue avenue de cocotiers maigres. Au sommet de trois petits monticules, de grandeur inégale, de grands pieux, semblables à des croix, marquent le cimetière noir de Guet N'Dar où le vent, parfois, déterre les morts. Tout près, la mer fait : « Hou, hou, Hou ». Des vautours nichent pas loin de là.

Un grand bateau est échoué à la barre de Saint-Louis. Des chalands remontaient lentement le fleuve. De loin, avec leurs voiles triangulaires, ils semblaient de grands oiseaux aux ailes déployées. Des coups brusques de soleil éclataient et c'était comme un embrasement. Les bateaux traçaient dans

l'eau épaisse un sillage qui semblait se solidifier en bronze vert. Mais nous revenions à la côte où les marigots se succèdent. Le paysage s'élargissait en vallées profondes et vertes où les baobabs géants règnent sur un peuple de figuiers nains. La terre est noire. Il n'y a guère d'espaces incultes. Ce ne sont que champs de mil et champs de mil. Seule, une bande de sable clair borde le flot. Les villages s'y multiplient.

-----

Comme un croissant au bord de l'eau, à la pointe du cap Vert, [Dakar](#) nous apparaissait enfin. En face, le rocher basaltique de [Gorée](#) dressait vers le ciel ses tuyaux d'orgue, à plus de 100 mètres au-dessus de la mer.

Dakar est bâtie un peu en amphithéâtre autour d'une plage basse de sable jaune. Ses rues, larges, montent droit à l'ombre des cocotiers. Ses maisons à terrasse sont peintes à l'ocre ou à la chaux. Vers le sud, fermant le port, des rochers chaotiques forment un brise-lames puissant. Puis ce sont, de nouveau, très loin, des plages chauves qui se confondent avec la mer.

Pour aborder Dakar, nous allâmes virer un peu au large. Le soleil allait s'enfoncer dans le flot. Il jetait sur le paysage de splendides lueurs pourpres. Sur le port, la foule des indigènes, bigarrée, vêtue de « boubous » blancs ou bleus, coiffée de casquettes ou de casques, de fez ou de boîtes de conserves, nous regardait approcher.

A 6 h. 45, nous atterrissions doucement. Nous avions franchi, depuis midi, 1 050 kilomètres. Il y avait cinquante-cinq heures que nous avions quitté Paris ; la durée totale de nos deux vols était de trente et une heures.

*(A suivre.) H. Lemaître*

# Les aviateurs Lemaître et Arrachard sont arrivés à Dakar



*L'appareil avec lequel les aviateurs Arrachard et Lemaître effectuent le raid Paris-Dakar.*

Ouest-Eclair - 6 février 1925  
Breguet 19 A2 de Lemaître et Arrachart

Raid Paris Dakar Combourton Sahara Paris  
Passage a Dakar des capitaines Arrachard et Lemaitre

*Ci-dessous, six photographies exceptionnelles extraites de l'album d'un aviateur en poste à Dakar en 1925  
Merci à Monsieur Jean-Paul Bonora qui a permis leur reproduction dans ce texte - Droits réservés*

Arrivée le 5 Février 1925  
au terrain d'aviation d'ouakay-Dakar.  
des Capitaines Arrachard et Lemaitre  
sur Breguet 19 A2 (porteur Renault  
480 HP)  
Raid Paris-Dakar, sous escale





POST CARD 6

CARTE POSTALE

Communication—Correspondance

Address—Adresse



Arrivée à Dakar le.

au raid Paris, Dakar sur Péguy 19 B<sup>2</sup>

Pilotes. Cap<sup>ts</sup> Arrachard et Lemaître Renault 480 HP

1- Capitaine Arrachard

2 Capitaine Lemaître

Goussier. Squal AOF Carde

4 Madame Carde

5. Lieutenant Lenty. (Base Dakar)



**V. La réception à Dakar. Avion et moteur, visités avec soin, sont comme neufs, malgré le gros effort fourni. De Dakar à Kayes. Six heures de vol par une température sénégalienne.**

Le terrain d'aviation de Dakar est à neuf kilomètres de la ville. M. le [gouverneur général Carde](#) nous y attendait, accompagné de son chef de cabinet militaire, le colonel Martin, et du lieutenant Lentz, commandant la base aérienne. Souhaits de bienvenue. Champagne.

Rapidement, je donnai des instructions à mon fidèle mécanicien Faucher, parti de France un mois auparavant, et que j'avais eu la joie de retrouver là. Puis, nous descendîmes à Dakar.

### **Chagrin d'enfant**

A l'hôtel, une charmante fillette de huit ans sanglotait à chaudes larmes.

- Nous lui avons promis, nous explique le papa, de l'emmener à l'aérodrome, vous attendre. Elle devait vous offrir un bouquet. Mais nous avons appris trop tard votre arrivée.

Je pris la fillette dans mes bras et l'embrassai. Ses larmes séchées, elle courut chercher une fleur qu'elle me remit :

- Tiens, monsieur, me dit-elle. Quand je serai grande, je veux que mon mari soit aviateur...

## Des nouvelles de France

La poste restait ouverte, dans l'attente de télégrammes pouvant venir de France. L'aimable receveur des postes, M. Combescure, vint nous en aviser au début du dîner. Cette attention nous paraissait d'ailleurs inutile. Pourtant - nous avions atterri à 6h 45 du soir - nous recevions à 8h 30, moins de deux heures après notre arrivée, le télégramme de félicitations de M. le Président de la République. Cinq minutes après, arrivait un câble de ma femme ; puis c'étaient, presque sans arrêt, ceux de M. [Laurent-Eynac](#), du ministre de la Guerre, des présidents des grandes commissions de la Chambre, de nos amis. Ces multiples marques d'intérêt nous émurent profondément.

Après le dîner, nous remontâmes à l'aérodrome, où nos chambres étaient préparées. La nuit fut excellente.

## Visites

La matinée du lendemain se passa en visites officielles à M. le gouverneur général et à MM. les généraux commandant les troupes de l'A.O.F. et la place de Dakar.

A midi, nous déjeunions chez le colonel Martin. C'est un vieil Africain, qui fut le héros de nombreuses explorations dans la zone du [M'Bomou](#) et du [Bahr-el-Gazal](#). Il lui arriva même de se perdre dans le bled et de n'être sauvé que par miracle. Sa conversation fut pour nous pleine d'intérêt et d'enseignements.

Mais nous avons hâte de connaître les résultats de la révision, par Faucher, de la cellule et du moteur.

Rien n'avait souffert. Notre mécano avait vérifié l'étanchéité des soupapes et leur jeu, la compression des pistons. Il avait

fait la vidange d'huile qui, grâce au merveilleux épurateur Renault était impeccable. Tout était bien, sauf le fil cassé à une bougie intérieure.

- Tout ça est comme neuf ! faisait-il avec une satisfaction visible.

Nous étions ravis, mais non surpris.

Nous voulions repartir dès le lendemain à 6 heures du matin, pour Bamako, distant de Dakar de 1 300 kilomètres. Mais nous fûmes retardés et ne pûmes mettre en route qu'à 8 heures. A la dernière minute, on nous apportait un télégramme du général Soriane, commandant l'aviation espagnole, précieux gage de sympathie pour l'aviation française tout entière.



**Lemaître, Arrachart et leur mécanicien Faucher devant leur Breguet, dans un hangar à Dakar**



**Dakar le 7 février 1925 au matin  
Départ des capitaines Lemaître et Arrachart pour Kayes**

## **Nous quittons Dakar**

Le terrain de Dakar est assez petit. L'avion fut donc amené « dans la plus longue bande », puis le moteur fut mis en route. Mais qu'est-ce que cela signifiait ? Il tournait « très rond », mais il donnait cent tours de moins qu'au départ de Paris.

Arrachart et moi nous regardons, perplexes. Mais bah ! est-ce qu'en vol le moteur ne va pas reprendre son régime normal ? Nous sommes moins chargés qu'à Etampes : nous devons donc décoller aisément.

Je fais partager cette idée à Arrachart. En avant !

Mais, hum ! La fin du terrain se rapproche de façon inquiétante et l'avion ne quitte toujours pas le sol.

Enfin, - il était temps ! - il s'élève et, de justesse, nous passons les baobabs qui bordent la piste. J'ai eu peur ; et je ne comprends pas comment l'appareil n'a pas décollé plus aisément.

Comme nous l'avions pensé, le moteur a cependant repris son régime, mais l'avion monte bien mal. Nous sommes obligés de rester très longtemps sur benzol afin d'atteindre 2 000. De plus, l'air est beaucoup plus chaud qu'en France et le thermomètre indique une température inquiétante. Nous sommes partis trop tard et j'ai le sentiment que notre voyage sera difficile.

## **Retour à la brousse**

Pourtant, à 2 000, l'air est plus frais. Le moteur se refroidit un peu. Nous passons sur essence. Pourvu que nous

puissions nous maintenir à notre altitude ! L'avion se stabilise à peu près. A mesure que nous volerons, il s'allégera. Nous piquons ouest-sud-ouest, accrochés la ligne de chemin de fer Dakar-Thiès-Kayes-Bamako.

Voici [Rufisque](#), le grand marché des arachides, au milieu de la « Baie de France » où venaient jadis les marins dieppois. La plaine, assez grasse, est toute recouverte de mil. Puis ce sont des marigots, de l'eau croupissante, des ajoncs, des solitudes mornes. Les bosquets de rôniers, immenses palmiers à tête touffue, se font vite plus rares ; les fromagers majestueux dont le tronc élancé est garni d'une foule de rameaux ; les baobabs géants au feuillage maigre, disparaissent bientôt.

C'est, de nouveau, la brousse, l'éternelle brousse grillée de soleil. De temps à autre, tout près de la voie ferrée, un carré défriché : c'est un des terrains de secours organisés par l'aviation de l'A. O. F.

Nous passons le [Saloum](#), petite rivière qui se jette dans la mer un peu au nord de la Gambie. Il paraît que cette rivière est très fréquentée par les éléphants et par ceux qui les chassent à tel point qu'il a fallu prendre de sévères mesures pour protéger ces infortunés pachydermes.

Voici [Tambacounda](#), centre important, que nous laissons derrière nous, lentement d'ailleurs, car notre vitesse, à cause du vent contraire, n'excède pas 120 à l'heure.

### **Température tropicale**

Nous avons fait, depuis Dakar, 750 kilomètres. La chaleur est devenue insupportable. On se sent, avec ces températures, sous le coup d'une menace d'aliénation mentale. On éprouve l'envie de mordre, de crier, de hurler à ce soleil qui torture à

tel point tout ce qui vit sous ses rayons perpendiculaires qu'il a supprimé sur des lieues et des lieues carrées toute existence animale ou végétale.

Non seulement notre avion allégé ne monte pas, mais voilà qu'il commence à descendre. A mesure qu'il descend, la chaleur, devenant plus forte, fait vaporiser l'eau du radiateur. Il faut donc réduire le régime de marche du moteur, ce qui a pour résultat de nous faire perdre de la hauteur et de nous ramener à des couches d'air plus chaudes. Nous tournons dans un cercle vicieux ; il nous faudrait beaucoup de moteur pour monter, mais en poussant pour monter, nous chaufferions trop...

Et pourtant, nous ne pouvons pas nous poser dans la brousse. Nous y laisserions notre appareil.

### **Arrêt à Kayes**

Il faut tenir. Sur trois cents kilomètres, entre Tambacounda et [Kayes](#), cela va être une lutte ardente pour sauver l'avion. Les courants nous font osciller entre cinq cents et sept cents mètres d'altitude : notre thermomètre accuse presque cent degrés.

Mais voici enfin le Sénégal et le terrain de Kayes. Nous y descendons, à bout de forces. Il est deux heures de l'après-midi. Il fait trente-huit degrés à l'ombre.

L'avion, vérifié, est rentré au hangar. Le radiateur André n'a pas souffert de la haute température à laquelle il a été soumis.

Puisqu'il fait décidément trop chaud pour voler de jour, nous décidons de voyager désormais de nuit. C'est plus dangereux, sans doute, mais nous ne pouvons passer notre

vie à Kayes. Et puis, n'avons-nous pas dans la carlingue deux bombes éclairantes que nous pourrions utiliser si un atterrissage nocturne devenait nécessaire ?

*(A suivre.) H. Lemaître*



## **VI. Séjour à Kayes. Excursion aux chutes de Félou. Faucher, venu de Dakar, revoit le moteur, qui tourne à ravir. Faux départ pour Tombouctou.**

A Kayes, le personnel de l'aviation se compose d'un adjudant-pilote et d'un sergent-mécanicien. L'adjudant se nomme Préost. Il est très bien installé, avec sa jeune femme et son bébé, dans une gentille habitation, près du hangar.

Je puis tout de suite dire que notre séjour à Kayes dura bien plus longtemps que nous ne l'avions prévu. Mais nous n'eûmes personnellement pas à le regretter. Préost et sa femme, comme tous les vrais coloniaux, sont très hospitaliers. Ce qu'ils ont vous appartient. Et la charmante Mme Préost nous faisait préparer de ces petits repas, je ne vous dis que ça...

### **Est-ce une panne ?**

Donc, le soir, nous voulûmes nous remettre en route à minuit. Mais, aussitôt l'essence ouverte, j'aperçus une forte fuite, provenant des pompes à essence. Cela ne pouvait néanmoins nous empêcher d'accomplir notre étape. Je commençai à brasser le moteur pour la mise en route, lorsque j'entendis un bruit inquiétant provenant du moteur. J'enlevai les capots et je crus le moteur grillé par suite de la chaleur excessive que nous lui avions fait subir pour atteindre Kayes. A vrai dire, cela n'eût pas été surprenant. Les moteurs ne sont réellement pas faits pour tourner dans ces conditions. Donc, impossible de partir. L'avion fut rentré au hangar et nous décidâmes de faire venir de Dakar le mécanicien Faucher et le moteur de rechange.

Le lendemain matin - nous étions le dimanche 8 février -

nous envoyâmes les télégrammes nécessaires. Mais nous allions subir un retard assez long : en effet, entre Dakar et Kayes, il ne circule dans chaque sens qu'un express par semaine. Le plus prochain ne quittait Dakar que le mardi soir ; il n'arriverait à Kayes que le mercredi dans la soirée.

Mais, que faire ? Il n'y avait qu'à patienter : l'amabilité du ménage Préost promettait de rendre notre attente très agréable.

Le lundi, il faisait près de quarante à l'ombre.

Nous cuisions dans nos vêtements de drap. Nous allâmes à Kayes, où, grâce à l'obligeance du commandant d'armes, nous pûmes nous vêtir, non pas élégamment, mais d'une façon plus appropriée la température du pays. Tous les deux, nous faisons vraiment « riche », avec nos uniformes de toile de simples marsouins et nos espadrilles.

### **Un peu d'économie politique**

Le 10, nous étions invités à déjeuner par notre camarade, le capitaine Guiberthaut, qui commande les troupes de Kayes. Déjeuner charmant, suivi d'une bonne causerie. Guiberthaut est un de ces officiers coloniaux qui font la valeur de notre armée d'Afrique. Instruit, modeste, adorant son métier et le pays qu'il connaît à fond, il nous montra la richesse de cette terre air où tout foisonne : légumes, coton, arachides Si le commerce ne s'y développe pas plus rapidement, la faute en est au chemin de fer. Le premier tronçon existant fut, en effet, celui de Kayes à Bamako. Les marchandises, profitant des hautes eaux, remontaient le Sénégal jusqu'à Kayes, puis empruntaient ensuite la voie ferrée. Mais le trafic se trouvait ainsi limité à une saison. Aussi, avant la guerre, commençait-on les travaux de la ligne Dakar-Kayes, lesquels, interrompus par les hostilités, ne furent achevés qu'il y a trois ans. Il

devrait donc être possible d'acheminer aujourd'hui très rapidement, et cela en toutes saisons les marchandises de Bamako à la mer. Il n'en est rien : les wagons manquent ; les locomotives manquent. Il en résulte des retards considérables. Les denrées de toutes sortes s'entassent dans les gares en montagnes énormes. N'étant pas sûrs de pouvoir expédier et vendre à date fixe, les commerçants achètent peu - ce qui ralentit considérablement la production.

### A Médine et aux chutes du Félou

A quatre heures de l'après-midi nous quittons Kayes, en automobile, pour aller faire une promenade aux chutes du Félou. La route - celle de Bamako - est une piste qui doit être bien mauvaise à la saison des pluies. Elle longe le Sénégal où, paraît-il, les caïmans abondent, mais restent 'invisibles.

A dix-sept kilomètres de Kayes, nous traversons Médine, ville où les Européens étaient encore naguère assez nombreux, mais qui n'est plus, depuis la création de Kayes, habitée que par des pêcheurs indigènes.

Le capitaine Guiberthaut nous dit son histoire :

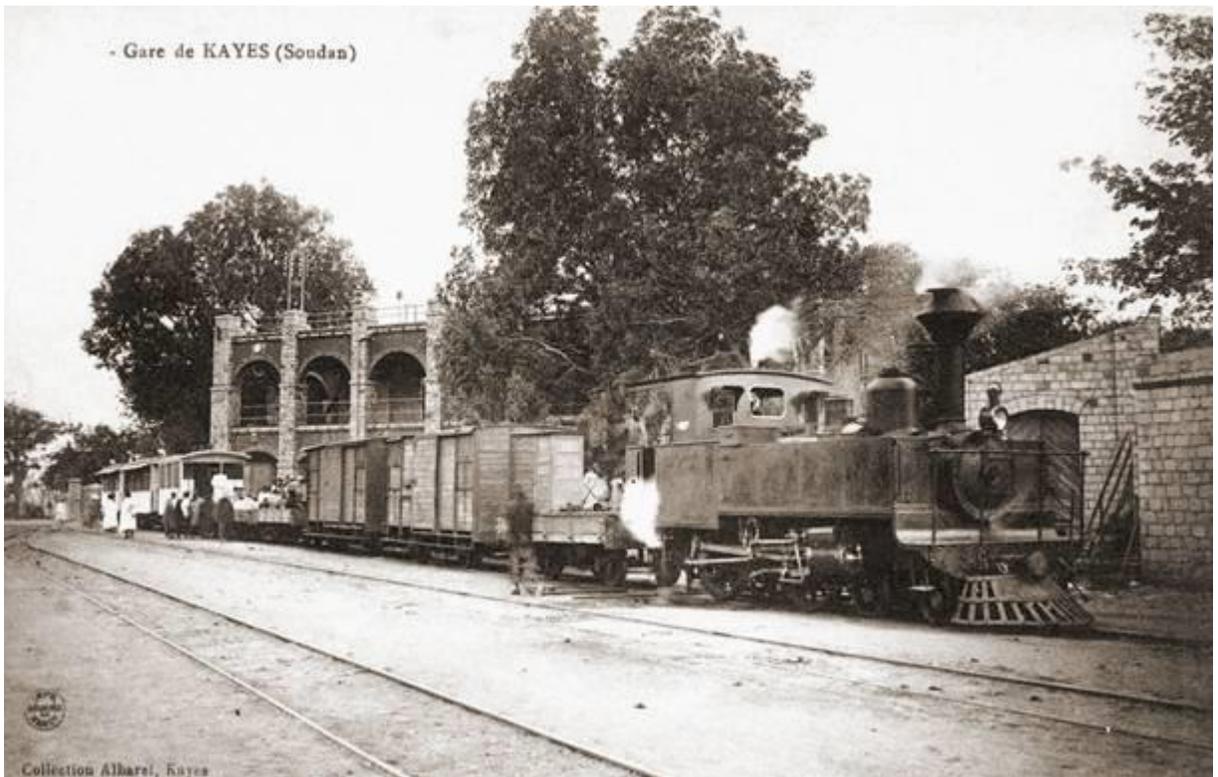
Médine fut riche, quand les chalands remontant le Sénégal y étaient déchargés. Elle fut héroïque, lors du siège de 1857. Une petite garnison française y supporta alors un siège de quatre-vingt-dix jours. Toutes les tribus du Soudan, fanatisées par le prophète Al Hadji Omar, s'étaient rassemblées sous ses murs. Elles furent finalement dispersées. Et ce ne fut pourtant que vingt et un ans plus tard - en 1878 - par la prise du *tata*, ou village fortifié, de Sabouciré, bâti à six kilomètres en amont de la cataracte, que les Français s'ouvrirent le chemin du Niger, malgré la résistance opiniâtre de plusieurs milliers de Toucouleurs.

17. - KAYES (Soudan). - Avenue Paul Holle



## KAYES

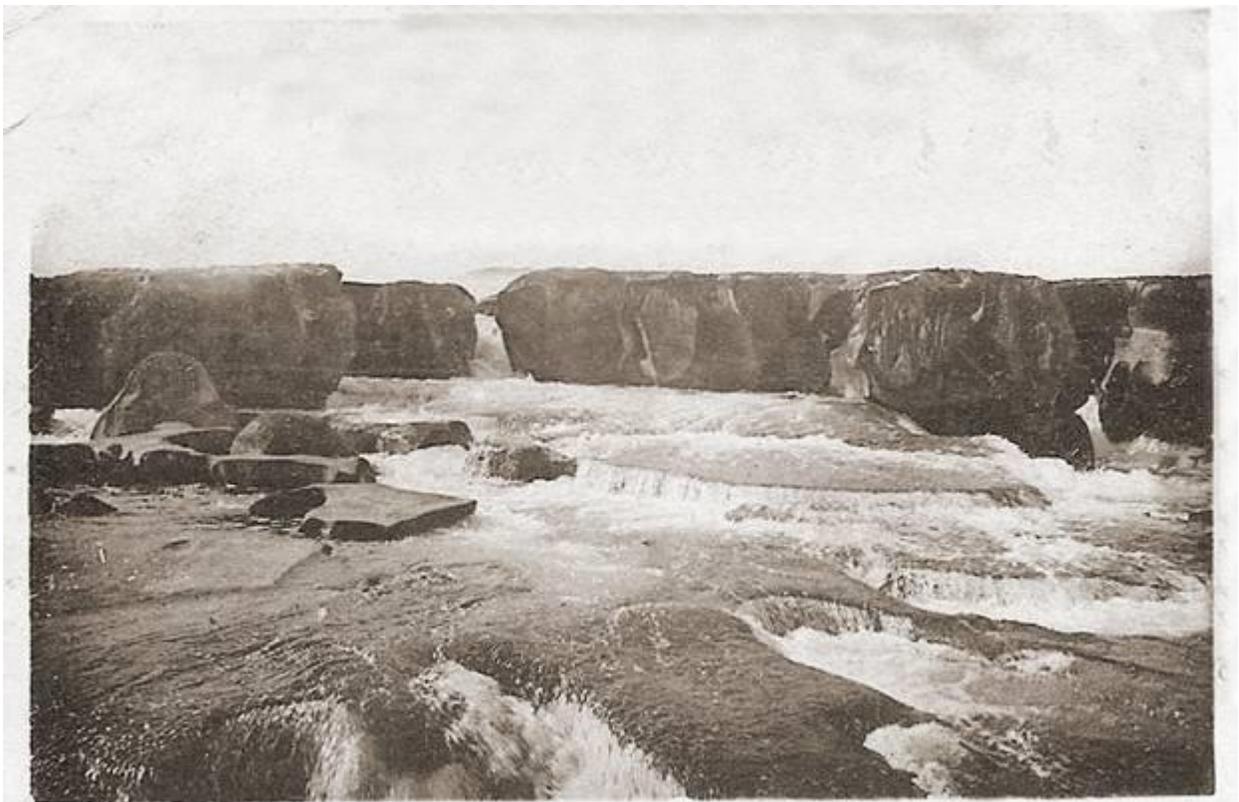
- Gare de KAYES (Soudan)



Vue des chutes du Félou



Chute de Félou sur le Sénégal à 16 km de Kayes



SÉNÉGAL-SOUDAN — Chutes du Félou (Médine)

H. Danel, à Kayes

Bientôt, nous arrivons aux chutes du Félou. C'est véritablement grandiose. Le Sénégal a alors cinq cents mètres de large et, sur toute cette largeur, il n'y a que des rochers sur lesquels l'eau coule en bouillonnant. Le fleuve était en basses eaux. A l'époque des hautes eaux, cela doit être superbe.

Un monument à la mémoire de Faidherbe s'élève près de là : il marque le point de départ de l'expédition qui pacifia le Soudan. Toujours guidée par Guiberthaut, notre pensée a un souvenir ému pour les héroïques soldats de cette campagne, qui, sans casques, sans quinine conquièrent à la France, au prix de souffrances inimaginables, son vaste domaine africain.

### **Quelques vis desserrées.**

Le soir. Faucher arrivait de Dakar avec le matériel. Le jeudi matin, le soleil levant nous trouvait déjà dans le hangar. De ses mains expertes, Faucher auscultait le moteur ; il commençait par resserrer les joints des pompes Martin, qui cessaient immédiatement de fuir ; puis il enlevait les bougies afin de mieux entendre ce qui se passait à l'intérieur.

Nous faisons alors tourner l'hélice. Le bruit que nous avons déjà remarqué se faisait toujours entendre. Faucher se penche, regarde... et éclate de rire ; notre panne, c'est tout simplement un entraînement de magnéto qui a pris un peu de jeu, ce qui produit un cliquetis. Faucher serre quelques vis. Tout marche maintenant à ravir.

- Ce moteur, dit Faucher, est aussi parfait qu'en quittant Paris.

Penauds, mais contents tout de même, nous décidions de partir la nuit même pour Tombouctou. Quinze cents kilomètres, d'une traite. C'est là que nous attendait le plus grave danger que nous eûmes à courir : nous nous figurions, en effet, que l'air frais de la nuit nous « porterait » mieux que l'air surchauffé de la journée, et c'était une erreur.

### **Trop lourds**

Nous avons donc beaucoup chargé l'avion en huile et en essence ; nous avons pris une roue de rechange, et même un démarreur Odier avec trois bouteilles d'air comprimé. En France, cette charge eût déjà été forte, mais possible. A Kayes, elle tenait du tour de force.

A 11 heures du soir, l'avion est donc sorti du hangar et trois petits feux sont allumés sur le terrain. Le moteur ronfle à merveille. Nous partons.

Une fois, deux fois, en pleine obscurité, nous faisons des « chevaux de bois » qui prouvent surabondamment la force de notre train d'atterrissage. Enfin, à la troisième tentative, nous réussissons à décoller, mais combien péniblement !

Nous grimpons à quinze cents mètres sur benzol et là, force-nous est de constater : 1° qu'il nous est impossible de tenir l'air à notre plus fort régime sur essence, parce que nous sommes trop chargés ; 2° qu'à notre plus fort régime sur essence, le moteur chauffe.

Il faut donc atterrir, sans lumière, avec notre poids énorme, sur un terrain exigü. Nous nous posons un peu durement, mais sans mal. Tout va bien. Il est minuit. Allons dormir !...

*(A suivre.) H. Lemaître*



Vignettes émises pour le raid africain de Lemaître et Arrachart de 1925

Ces vignettes ont été émises en planche de 25 (5 lignes de 5 vignettes). Il existe des feuilles dentelées mais également des non dentelées. Dans chaque feuille l'on trouve 3 variétés :

- 1°) sur la 7° vignette (2<sup>ème</sup> de la 2<sup>ème</sup> ligne) les portraits sont renversés,
- 2°) la 17° vignette (2<sup>ème</sup> de la 4<sup>ème</sup> ligne) est sans point après le mot FEV,
- 3°) la 19° vignette (4<sup>ème</sup> de la 4<sup>ème</sup> ligne) est tête bêche.

En 1945 à l'occasion du 20<sup>ème</sup> anniversaire de ce premier record du monde en distance en ligne, le reliquat des feuilles de vignettes de 1925 ont été surchargées en orange sur 3 lignes :

« **1625-1945 - ENTR' AIDE DE L'AVIATION - 1000 Fcs** » (voir page 71)

(Collection Jean-Claude Baehr)

## LEMAÎTRE ET ARRACHART SONT RECORDMEN DU MONDE

Lors de son dernier congrès, la Fédération aéronautique internationale décida la création d'un nouveau record, celui de la distance en ligne droite.

Lemaître et Arrachart seront les premiers titulaires de ce record du monde. En effet, dans une séance tenue hier, la commission sportive a, dans les termes suivants, homologué la performance des deux célèbres aviateurs :

« Est homologué, à la date du 10 avril 1925, et à 3 166 kilom. 300, le record de la plus grande distance en ligne droite pour appareils de la classe C, établi les 3 et 4 février par les capitaines Arrachart et Lemaître, sur *Breguet 19 B2*, moteur *Renault 480 CV*. Ce record a été effectué sur le parcours Etampes (Mondésir) Villa-Cisneros (Rio de Oro). »

## **VII. Nous allégeons l'avion. Encore trois jours perdus à Kayes. L'étape Kayes-Bamako. Bamako, ville neuve. Le départ pour Tombouctou.**

Le lendemain, changement de tactique : nous allons délester l'avion de toutes les pièces de rechange, du démarreur, des bouteilles d'air comprimé et même de nos bagages qui ne sont pas tout à fait indispensables ; en second lieu, nous ne ferons que de petites étapes, ce qui nous permettra, d'emporter peu de carburant. Enfin, le vol de nuit étant trop dangereux, nous décollerons à la pointe du jour et monterons tout de suite à 2 500, où l'air étant plus frais, notre moteur chauffera moins.

La journée - nous sommes le vendredi 13 - se passe tout entière en préparatifs.

Mais, le samedi, au moment de mettre en route, nous nous apercevons qu'une corde à piano du fuselage est cassée ; sans doute à la suite de notre atterrissage de nuit, un peu dur. Il faut à Faucher toute la journée pour la changer.

Un message du colonel Tulasne, commandant l'aviation de l'A.O.F., nous demande de l'attendre le dimanche matin, à Kayes. Cela nous retarde, d'un jour : « Ne pourriez-vous, lui demandons-nous, nous attendre à Bamako ? ». Il nous répond que cela ne lui est pas possible.

Le dimanche matin, je vais donc, avec Faucher, à la chasse aux perdreaux. Nous avons de très mauvais fusils, mais le gibier pullule. Et nous avons la chance d'abattre trois belles pièces qui seront un régal pour le repas du soir.

A notre retour, à midi, le colonel Tulasne n'est pas arrivé. Il

n'a pu, nous apprend bientôt une dépêche, quitter encore Bamako. Et il nous demande de l'attendre encore un jour. Mais nous sommes obligés de partir. Il y a déjà plus d'une semaine que nous sommes arrêtés à Kayes. Et nous répondons sans tarder que s'il ne peut nous attendre à Bamako, nous serons navrés de ne pas le voir.

A six heures et demie, le lundi matin, nous mettons en route, après avoir fait nos adieux aux Préost et à Faucher.

Cette fois, l'avion décolle aisément et monte de même à 2 500 mètres. Le passage sur essence s'effectua normalement.

### **Du Sénégal au Niger**

Nous suivons le Sénégal sur plus de deux cents kilomètres. Une légère brume nous gêne un peu. En dessous, c'est toujours la même brousse.

Entre le Sénégal et le Niger, nous survolons le chemin de fer. Enfin, au bout de trois heures, nous apercevons le Niger, puis [Bamako](#). Nous passons au-dessus de Koulouba, où se trouve le palais du gouverneur et, sans incident, nous nous posons sur le magnifique terrain de l'escadrille de l'A. O. F.

### **Le désert n'est pas sûr**

Le colonel Tulasne et son adjoint, le capitaine Gama, nous attendent avec M. Noté, représentant le gouverneur du Soudan. Le colonel Tulasne et Gama, accompagnés du lieutenant Michel et de l'adjudant Cadou venaient d'effectuer la traversée du Sahara par petites étapes, atterrissant à Tessalit, Ouallen et Colomb-Béchar et revenant à Tombouctou par le même itinéraire, avec des Breguet XIV A2, limités en essence.

Ce voyage représente un effort superbe dont notre aviation peut être fière.

Les renseignements qu'ils nous donnent sont, cependant, bien décourageants. D'abord, il n'y a plus d'essence, ni à Tessalit, ni à Ouallen puis, le terrain normal de Tombouctou est inondé par la crue du Niger et le terrain de secours est mauvais. Enfin, la saison est, paraît-il, bien avancée, et nous risquons de rencontrer des vents de sables qui nous empêcherons de bien voir.

Tant pis ! Nous avons la volonté 'de passer. Nous essaierons.

Champagne d'honneur au Soudan Club. Puis, déjeuner chez le lieutenant Arribault, qui commande l'escadrille de Bamako. Mme Arribault est une exquise maîtresse de maison.

### **Des nouvelles de Niamey**

C'est à Bamako que nous apprenons l'accident survenu au colonel [Vuillemin](#), à Niamey.

J'en suis profondément navré, car cet officier d'élite, qui fut mon chef pendant la guerre, est la plus belle figure de notre aviation.

Arrachart et moi nous nous expliquons très bien ce qui a dû se passer : nous sommes payés pour savoir que l'air, sous les tropiques, est beaucoup moins « porteur » qu'en France.

Il y a, malheureusement, à déplorer, dans l'atterrissage de Niamey, la mort du pauvre Vendelle. Mais nous sommes heureux d'apprendre que le colonel Vuillemin est hors de danger et que le brave [Dagnaux](#) va mieux, ainsi que le mécanicien Knecht.

Après déjeuner, nous visitons la ville. Bamako est située dans un site superbe. C'est une ville neuve, bien bâtie, et qui a tout à fait l'air d'une capitale.

On y construit sans cesse. Le nombre des chantiers de maçonnerie est incroyable. Nul doute que Bamako ne devienne très vite une très grande ville, aussitôt que le chemin de fer aura raisonnablement organisé ses services.

Nous visitons le somptueux palais de la résidence, où M. Fournier, gouverneur du Soudan, nous offre l'hospitalité, et où l'on a, sur toute la plaine du Niger, une vue splendide. Nous allons à l'école d'horticulture, au jardin d'acclimatation. Puis nous dînons chez le gouverneur.

### **Vers la « Mystérieuse »**

Le mardi 17, nous décollions à 6 heures du matin. De Bamako à Tombouctou, il n'y a pas moins de neuf cents kilomètres. Mais le temps était idéal. Et l'avion filait à merveille. Malheureusement, j'étais malade comme il ne devrait pas être permis de l'être : aurais-je abusé du champagne et des apéritifs ? Je me méfiais, cependant, et l'ai été très sobre. Peut-être est-ce tout simplement la fatigue. Toujours est-il que j'ai bien mal au cœur.

Heureusement, Arrachart va bien. Il fera donc cette étape presque seul.

Nous montons à 2 500 pour trouver un vent favorable. A mesure que nous nous éloignons de Kayes, la température s'abaisse : notre avion volera donc de mieux en mieux.

Au-dessous de nous, le Niger coule, majestueux.

*(A suivre.) H. Lemaître*

## **VIII. En suivant le Niger jusqu'auprès de Tombouctou. Neuf cents kilomètres en cinq heures, A cheval, du terrain d'aviation à la ville. Les pillards du Sahara.**

Le Niger ressemble étrangement à la Loire. Si le paysage était moins nu, s'il y avait des routes, des maisons, des chemins de fer, on se croirait entre Orléans et Tours.

Nous survolons [Koulikoro](#), terminus du chemin de fer de Dakar. C'est là que se trouve le dernier barrage après lequel le Niger est navigable. Puis, voici [Ségou](#), important centre de pêche sur le Niger. Sur l'aérodrome un feu avait été allumé pour nous indiquer la direction du vent. Mais nous avons déjà trouvé un courant favorable, car notre vitesse était alors de 180 kilomètres à l'heure.

Nous passons bientôt à l'endroit où le fleuve se sépare en plusieurs bras, avant d'arriver au lac Debo. A droite, en suivant le Niger, nous atteindrions Mopti, ville importante au confluent du Bani. C'est la route qui nous a été conseillée. Mais elle allongerait notre étape de 80 kilomètres et comme tout va bien, nous piquons tout droit en suivant le marigot de Dia. A la jonction du Niger et de ce marigot, se trouve la coquette ville de [Diafarabé](#), où vivent quelques còlons européens. Au-delà, et jusqu'à [Niafunké](#), sur le [lac Débo](#), nous survolons un pays qui est, paraît-il, le paradis des lions.

### **La « prairie dangereuse »**

Presque tout de suite, en nous écartant du fleuve, le paysage change. Ce ne sont que marigots et petits lacs, Une intense végétation recouvre tout. Mais nous sommes prévenus : en cas de panne, il faudrait fuir ces verdure trompeuses ; la

plupart ne sont que des plantes aquatiques recouvrant une nappe d'eau profonde de plusieurs mètres dans laquelle foisonnent les crocodiles. Le seul moyen de nous sauver serait d'atterrir tout auprès d'un village.

Voici maintenant l'immense lac, Débo, réservoir naturel du Niger qu'il alimente pendant la saison sèche. Pour le/voir, il faut le survoler à la verticale car il est lui aussi, recouvert de joncs et de nénuphars. Sur ses rives, quelques villages isolés. C'est dommage que ce pays ne soit pas plus peuplé, car il est riche. Tout y pousse, même le coton. Le bétail pourrait aisément y être abondant. Le Débo et le Niger fourmillent de poissons, en particulier de lamantins.

Nous suivons la rive nord-est du Débo et retrouvons à nouveau le Niger. Sur notre gauche, nous commençons à voir de grands lacs très au loin, un énorme miroir le [lac Faguibine](#).

### **Les cotonneries du Niger**

Voici [Diré](#), devenu un centre très important depuis qu'une riche et active société - la Société Hirsh - y a entrepris la culture du coton, aussi beau que celui d'Egypte. Cette firme augmente la superficie de ses cultures au fur et à mesure qu'elle peut trouver de la main-d'œuvre.

Quelle que soit l'insuffisance des moyens de transports rapides, ses récoltes actuelles la placent déjà dans une situation très satisfaisante : ses perspectives d'avenir sont presque infinies

Mais depuis que nous suivons le Niger, nous devrions avoir atteint Tombouctou. Nous la cherchons à l'horizon : nous sommes juste au-dessus. Il n'est pas surprenant que nous ne l'ayons pas aperçue plus tôt ; construite en terre, la ville se

confond avec le désert qui l'entourne.

Nous coupons, faisons deux virages sur les maisons et atterrissons sans difficulté.

Nous avons fait 900 kilomètres en cinq heures.

### **Au poste de Tombouctou**

Sur le terrain de [Tombouctou](#), j'ai le plaisir de retrouver mon vieux camarade de l'escadrille 12, le lieutenant Pinard. Il est depuis un an détaché à Tombouctou, et avec son Breguet XIV A2, il travaille activement à seconder les pelotons méharistes dans leurs opérations contre les rezzous.

Je suis ravi de le retrouver. C'est un « chic » type : il a brillamment, vaillamment fait la guerre, abattant deux avions ennemis dans nos lignes et accomplissant je ne sais combien de bombardements.

Nous sommes un peu fatigués et décidons de consacrer l'après-midi et la journée du lendemain à revoir l'avion. Mais Pinard charge de cette tâche ses deux mécanos.

- Vous pouvez, nous dit-il, avoir confiance en eux.

Prévenu par T. S. F. de notre arrivée, il a préparé un déjeuner plantureux. Foie gras, volailles, champagne, liqueurs, défilent sur la table. Mon mal de cœur est passé. Je fais honneur, à toutes ces bonnes choses.

Pinard est admirablement installé dans une maison délicieuse entourée d'arbres qui lui font une ombre très agréable. Il fait presque frais à Tombouctou. On comprend que nous ayons cette impression car, depuis Kayes, nous sommes beaucoup remonté vers le Nord. Près de sa maison,

Pinard a fait faire un potager superbe où poussent tous les légumes de la création. Il y a même des fraises exquis.

### **Un peu de haute école**

Après déjeuner, nous allons à Tombouctou - distante de sept kilomètres environ - rendre visite aux autorités. Dans ce pays, coupé de marigots, il n'y a pas de routes. Le seul moyen de transport est le cheval.

Je n'ai jamais fait d'équitation. Ce début me remplit de terreur. Devant les railleries de Pinard et d'Arrachart, je finis cependant par enfourcher un petit cheval soudanais. Pour comble de malheur, j'étais tombé sur une bête vicieuse, qui ne songeait qu'à mordre les autres chevaux. Dès que ma monture eut senti que son cavalier était novice - et cela ne tarda guère, je puis bien l'avouer - elle s'en donna à cœur joie. Elle allait au pas, puis, d'un coup, partait au galop, virait, se cabrait, ruait, tout cela au milieu des « épineux » qui me griffaient. J'arrivai à Tombouctou plus mort que vif.

### **Deux éleveurs peu communs**

Là, nous vîmes tout d'abord le commandant Faucher, qui commande le cercle de Tombouctou. C'est un homme charmant, dont l'abord est assez rude, mais en qui se devine bien vite une extrême bonté. Il nous fit installer à la résidence et nous invita à déjeuner pour le lendemain. Très fatigué, j'allai faire la sieste, jusqu'à l'heure du dîner. Nous fûmes alors les hôtes des deux lieutenants, adjoints du commandant Faucher.

En nous accueillant dans leur maison, ils nous offrirent de nous présenter leurs « élèves ». A leurs moments perdus, nos deux aimables camarades se consacrent, en effet, à l'élevage : ils avaient, à ce moment, un lion et deux

panthères.

-Vous serez bien gentils, leur dis-je, de les attacher ou de les mettre en cage.

### **Les plaisirs de Tombouctou**

La matinée du lendemain se passa à visiter Tombouctou, dont les habitants doivent relever chaque année les maisons de terre que les pluies démolissent à demi. Nous vîmes deux mosquées, assez curieuses et la maison où séjourna [René Caillié](#), le premier Européen qui ait pénétré à Tombouctou.

Au déjeuner, le commandant et Mme Faucher nous parlèrent de la vie à Tombouctou.

- Nos principales distractions sont les promenades à cheval...

- C'est, en effet, un sport bien agréable, dis-je, - surtout pour ceux qui aiment ça.

Puis le commandant nous parla des rezzous.

### **Les rezzous**

L'organisation de ces bandes de pillards, qui viennent du Rio de Oro ou du sud marocain pour voler le bétail de nos protégés soudanais, a quelque chose d'incroyable. Les hommes qui les composent n'emportent pour toutes provisions que quelques livres de dattes et quelques litres d'eau dans une peau de bouc ; ils n'hésitent cependant pas à effectuer des raids de 1 500 kilomètres, au trot de leurs rapides méharis.

Comment se protéger contre eux ? Il n'y a que les pelotons méharistes qui puissent agir efficacement. Dès qu'un rezzou

est signalé, le peloton part, à sa poursuite. Les puits étant rares, il est facile de déterminer la direction prise par les pillards et si leur marche est, alourdie par des prises ceux-ci peuvent être rejoints. Alors, il y a lutte. Si le rezzou est très nombreux ou si deux rezzous se sont réunis, ce n'est pas toujours le peloton méhariste qui a le dessus. Au désert, la lutte est âpre. Il n'y a pas de quartier pour le vaincu. La vie de nos soldats sahariens n'est pas toujours drôle.

(A suivre.) H. Lemaître



**TOMBOUCTOU**

## **IX. Première alerte au départ de Tombouctou. Comment nous nous sommes égarés. Alternatives d'espoir et de désespoir. Pleins gaz vers le Nord !...**

Après le déjeuner chez le commandant Faucher, nous retournâmes à l'aérodrome encore à cheval. Nous devions y dîner et nous coucher tout de suite après, car nous voulions partir le lendemain au jour et j'étais surtout fermement décidé à ne plus faire d'équitation.

Le soleil levant nous trouvait donc, le jeudi à nos postes respectifs de pilotage.

L'aérodrome de secours de Tombouctou est beaucoup moins mauvais qu'on ne nous l'avait dépeint à Bamako. A mon avis, il est même beau ; ce qui nous permettait d'emporter assez d'essence pour aller d'une traite jusqu'à Adrar. Nous avons même du combustible pour deux heures de plus qu'il n'était nécessaire.

### **Une poussière de charbon.**

Mis en route, le moteur ronfle à ravir. Nous faisons nos adieux à Pinard, au commandant Faucher et à ses adjoints. Les cales sont enlevées. Pleins gaz, nous roulons : l'avion décolle même légèrement. Mais, soudain, que se passe-t-il ? Des explosions se font entendre. Le régime du moteur baisse brusquement.

Nous coupons l'allumage. L'avion se repose au sol et s'arrête à cent mètres de l'extrémité du terrain.

Je saute à terre. Le moteur tournant au ralenti semble tout à fait normal. Arrachart accélère : aussitôt des flammes

sortent par la manche d'aspiration du carburateur avant gauche. Ce n'est pas grave. Il faut néanmoins enlever la manche à air gauche et démonter le carburateur.

Naturellement, notre départ sera remis au lendemain.

Pinard et ses mécaniciens sont rapidement accourus. Le démontage est effectué. Dans le bouchon situé sous le grand jet, nous trouvons un petit morceau de charbon. Comment est-il venu là, malgré les filtres ? Mystère. Toujours est-il qu'il y est. On l'enlève. On remonte le carburateur. On essaie. Tout marche bien.

Déjeuner. Sieste. Courte promenade. Dîner. La journée de demain sera dure... Plus encore que nous ne pensons.

### **Adieux au Niger**

Le vendredi 20, à 6 heures du matin, nous partons sans difficulté. Nos 1 000 litres d'essence doivent nous permettre douze heures de vol. Il ne nous en faut guère que dix pour atteindre Adrar, à 1 500 kilomètres au nord.

Nous montons à 2 300. Le premier point sur lequel nous puissions nous repérer est le fortin de [Tabankort](#), dans la vallée de l'oued Tilemsi, au nord de [Bourem](#). Le Niger s'éloigne sur notre droite. Au bout d'une heure nous ne le voyons plus. Nous continuons à la boussole.

En dessous de nous, des dunes, toujours des dunes. De la hauteur où nous sommes nous ne voyons aucune trace de vie ni de végétation : il paraît cependant que cette région est peuplée. Il me semble que nous allons très vite. Nous remontons la vallée du Tilemsi, que suit la piste automobile. Voici le fortin triangulaire de Tabankort. Tout va bien. Nous faisons 170 kilomètres à l'heure. Notre direction est parfaite.

Hélas ! C'est à ce moment, je crois, que nous avons commis l'erreur qui devait nous faire égarer.

### **Nos bonnes boussoles**

Jusqu'alors nous avons fait, surtout de Paris à Villa-Cisneros, un voyage très difficile comme orientation. Nous avons cependant réussi, grâce à nos merveilleuses boussoles Morel nous avons pris des caps à des distances de 500 kilomètres, et nous étions chaque fois tombés à l'endroit précis que nous avons choisi.

Pour cette étape, le problème se posait ainsi. Nous avions à parcourir 1 500 kilomètres. Cette distance était jalonnée par Tabankort (environ 400 kilomètres), [Tessalit](#) (600), [Ouallen](#) (1000).

De Tabankort à [Adrar](#), la piste automobile était, paraît-il, très visible. Tessalit et Ouallen sont très reconnaissables à leurs montagnes.

Ici, je ne chercherai pas d'excuses, mais seulement l'explication de notre erreur.

### **Nos erreurs**

Après Tabankort nous commîmes deux fautes.

D'abord nous aurions dû remarquer qu'il y avait un fort vent d'ouest puisque nous avions fait 170 à l'heure, alors qu'avec le temps perdu pour prendre de la hauteur la vitesse propre de notre avion ne nous eût permis, par vent nul, que 140.

Ensuite, au nord de Tabankort, nous suivîmes pendant plus d'une heure une piste que nous croyions être celle de

Tessalit. Cette seconde erreur est impardonnable, car notre boussole nous indiquait que nous pointions alors sur le 60° degré.

Notre route était, par vent nul, sur le 30°, et, avec le vent qui soufflait, nous aurions même dû nous régler sur le 20°. Nous longions bien une piste ce qui nous rassurait. Mais ce n'était pas celle de Tessalit c'était celle de [Kidal](#).

Quand nous nous aperçûmes de notre erreur de direction, il aurait fallu piquer franchement vers le nord, peut-être même vers le nord-ouest. Nous ne redressâmes pas suffisamment notre route.

### **Perdus !**

A 10 heures du matin, nous aurions dû, d'après nos calculs, survoler Tessalit que nous aurions aisément reconnue aux hauteurs de l'Adrar Tessalit, qui l'entourent.

Or, nous ne reconnaissons rien.

Nous survolions des hauteurs rocheuses et noires composées de latérite. Sur notre gauche, nous voyions d'autres hauteurs semblables, alors que nous n'aurions dû trouver qu'un océan de dunes.

Nous devions avoir, l'Adrar Tessalit à notre gauche et nous survolions probablement l'Adrar des Horas.

Nous ne voulûmes pas perdre de temps à chercher le poste de Tessalit, et décidâmes de remonter au nord sur Ouallen.

Là encore notre correction fut insuffisante et nous ne pûmes retrouver ni la piste des autos, ni la haute falaise d'Ouallen, très visible, paraît-il.

Nous étions bel et bien perdus depuis 10 heures du matin.

Nous filions cependant, le cap au nord, à environ 2 500 mètres d'altitude.

A notre gauche, des collines de 500 mètres environ, orientées nord-sud. En dessous de nous, du sable, toujours du sable. Le désert infini.

Où étions-nous ? Nous ne savions pas. Une angoisse commençait à nous étreindre La panne entraînait forcément notre mort loin d'une piste, qui aurait eu l'idée de venir nous chercher ?

### **La course vers le Nord**

Nous n'avions plus qu'un moyen d'échapper courir, courir de toutes nos forces vers le nord, jusqu'à la nuit, jusqu'à épuisement de notre essence. Ainsi, à défaut d'Ouallen, nous finirions par atteindre un pays habité. Comme conscient du danger, notre moteur tournait toujours avec une régularité merveilleuse. Je ne crois pas qu'il ait eu un seul raté, une seule faiblesse en douze heures de vol.

A midi, nous aperçûmes une caravane se dirigeant vers l'est. Au lointain, à droite, se voyaient de hautes montagnes sans doute le massif du [Hoggar](#), le royaume de *l'Atlantide*. Décrit par [Pierre Benoît](#) c'est sans doute très beau. Mais, vu de 2 500 mètres, c'est un tableau d'une désolation infinie.

### **Moment d'espoir**

A une heure, nous rejoignons une piste, sur notre gauche.

- Sauvés !... pensons-nous.

Nous croyons avoir retrouvé la piste automobile. Hélas nous ne tardons pas à nous apercevoir de notre erreur. La piste pénètre dans un massif de collines que nous avons prises pour les falaises d'Ouallen, et elle y disparaît. Ce n'était qu'une piste chamelière et les collines, c'était l'Adrar [Ahnet](#).

## Le vent de sable

Pendant deux heures, maintenant, vont défiler au-dessous de nous d'étranges chaînes peu élevées, presque toujours orientées sud-nord. Elles ont des teintes ravissantes et inattendues : bleu foncé, bleu pâle, rosé tendre. C'est fort beau.



A trois heures, rencontre d'une caravane en route vers le sud. Il est, malgré tout, rassurant de penser que si un accident survenait, une caravane comme celle-là pourrait nous recueillir.

Puis, voici un désert de sable, ou erg. Notre visibilité diminue de plus en plus. Nous finissons par ne plus rien voir. C'est le vent de sable qui se lève.

L'erreur de navigation à Tabankort

**X. La nuit tombe et l'essence baisse. L'angoisse d'une fin d'étape. Brutal atterrissage en plein bled. Cinq kilos de dattes, trente litres d'eau. A pied, en route vers le nord.**

De quatre à cinq, le nuage de sable, au ras du sol et sans doute à quelques dizaines de mètres au-dessus, ne s'éclaircit pas une minute. Au-dessus de nous, le ciel était toujours ironiquement clair.

Nul repère, entre ces deux immensités, l'une d'or, sous nos pieds, l'autre trop bleue, sur nos têtes. Seule, notre boussole nous montrait le nord - le salut. Nous fonçons...

Mais, nous le savions, nous n'avions plus assez de combustible, désormais, pour aller ainsi très longtemps, ni très loin. A six heures du soir, il ferait nuit, au surplus. Aurions-nous, à ce moment, trouvé une oasis ?

### **Deux heures d'angoisse**

Sans ce maudit vent de sable, nous aurions certainement aperçu In-Salah, In-Ghar ou bien Aoulef. Nous avons dû - sans rien voir - survoler le [Tidikelt](#).

L'angoisse, peu à peu, s'était installée en nous. Comment, réussirions-nous à atterrir, avec l'écran de sable qui nous voilait le sol ? Quand nos réservoirs seraient vides ?

Vers cinq heures, pourtant, la tempête parut s'apaiser. Il y eut, d'abord, des éclaircies au ras de terre, comme il y en a au ciel quand le soleil disperse, après un orage, les cumulus. Nous pûmes apercevoir quelques marais complètement asséchés. Puis, quand nous eûmes franchi quelques petits pics, ce fut, complètement balayé, nerveux et sec, un

immense reg, désert de pierres, où nous cherchions en vain, à l'infini, les bornes salvatrices de l'Atlas.

Où étions-nous ?

### **C'est la fin.**

Soudain - il est cinq heures trente, - il se mit à bafouiller avec les petits bruits avertissant que l'essence n'arrivait plus.

C'est moi qui pilotais, à ce moment. Une seconde d'hésitation et le moteur pouvait caler. C'eût été la panne brutale qui ne nous eût pas même laissé choisir l'endroit où nous poser. Je piquai « à mort ! ». Mais j'étais fixé : notre réservoir d'essence était vide. Il nous restait dans la « nourrice », quarante litres de benzol. Une demi-heure de vol.

Arrachart ouvrit la « nourrice ». Le moteur reprit son ronron.

Mais la nuit descendait vite. Il nous fallait, maintenant, écarquiller les yeux pour voir au loin. Hélas nulle verdure, nulle hauteur pouvant nous suggérer l'approche de l'Atlas. L'obscurité n'allait pas tarder à être complète.

### **Atterrissage dur**

Il fallait nous résoudre à atterrir, éviter surtout de rien casser, ce qui eût compromis irrémédiablement notre petite provision d'eau.

Nous touchâmes le sol sur un vaste espace pierreux. Mais, comme nous nous étions posés vent de côté, un pneu éclata et une aile frotta par terre. L'avion s'arrêta. Le moteur fut coupé. Nous sautâmes hors de la carlingue.

D'abord, pour parer à toute mauvaise rencontre, j'armai ma carabine. Machinalement, ensuite, nous passâmes une inspection de l'appareil. Sur un aérodrome quelconque, il eût été remis d'aplomb après deux petites heures de soin. Je suis même sûr qu'il se fût envolé encore, tel quel. Mais il n'avait plus rien dans le ventre. De quel prix n'aurions-nous pas payé, ce soir-là, trois ou quatre cents litres d'essence !...

### **A la recherche du monde vivant !**

Qu'allions-nous faire ?

En restant sur place, nous pouvions tenir quinze jours. Mais nous ne savions pas même si nous n'étions pas à plusieurs lieues de la piste la moins fréquentée.

En marchant, nous pourrions sans doute moins économiser notre eau. Mais nous multiplions les chances de rencontrer un être humain, voire même un coin habité.

N'allions-nous pas, du moins, après notre journée de tension nerveuse et de surmenage physique très réel, prendre quelques heures de repos ? J'en aurais eu bien envie. Mais Arrachart ne voulut pas. Il avait hâte de « faire quelque chose ».

Et puis, il croyait préférable de ne pas nous trouver près de l'appareil, si quelque rezzou venait à passer par là.

### **Nos provisions**

Nous partîmes donc. Nous nous chargeâmes de notre provision de dattes : cinq kilos environ. Nous vidâmes dans nos bidons la nourriture d'eau de l'appareil et le radiateur, maintenant refroidi. Trente litres, à peu près, en tout. Nous

bûmes tout ce que notre estomac pouvait contenir. Puis, luxe suprême, nous nous lavâmes la figure et les mains avec le trop-plein que nous ne pouvions emporter. Nous ne savions plus si nous aurions, de longtemps, l'occasion d'une semblable toilette.

Nous revêtîmes nos effets de drap, car depuis Tombouctou, nous avons fait vers le nord 1 500 kilomètres, et la température s'était très sensiblement modifiée. Nous démontâmes un des compas du bord, pour pouvoir guider notre marche, et, chargeant tout ce « barda » sur nos épaules, nous prîmes, sans plus attendre, la direction du nord.

Il était huit heures du soir. Sans défaillance, et presque sans parler, nous marchâmes pendant deux heures.

Un vent glacial s'était levé. Il nous coupait le visage. La nuit était obscure et le sol terriblement rocailleux. Nous butions, à chaque pas, sur des pierres tranchantes comme les haches de silex de nos ancêtres.

Nous fîmes halte vers dix heures. Il devenait nécessaire de nous reposer. Nous posâmes à terre nos fardeaux et nous nous étendîmes sur le sol. Mais il nous fut impossible d'y rester plus de quelques minutes. Le froid nous envahissait.

Nous reprîmes notre charge...- et notre route. Trois heures encore, nous marchâmes, les yeux sur l'étoile polaire.

A une heure du matin, n'en pouvant plus, ne trouvant pas la moindre cavité naturelle où nous aurions pu nous abriter contre le vent, nous eûmes l'idée de construire un petit mur de pierres et de nous en servir comme pare-brise. Blottis l'un contre l'autre, tout près de notre précaire parapet, nous essayâmes de dormir. Peine perdue. Un quart d'heure après,

glacés jusqu'aux os, nous étions forcés de repartir.

Ainsi s'acheva la nuit. Titubant, rompus, butant contre chacune des innombrables pierres de notre « chemin », sans limites, nous marchions, sans répit, à demi somnolents, presque incapables de penser et de lever les pieds.

### **Le sommeil nous fuit**

A sept heures, le soleil se leva. Il ne nous arrêta pas. A neuf heures, comme ses rayons étaient déjà très chauds, nous pûmes enfin nous allonger sur le sol et nous reposer pendant une heure.

Mais le sommeil ne venait pas. Mille pensées tumultueuses se bousculaient dans nos cerveaux. Egarés, nous l'étions sans nul doute. Perdus ? Pas encore. Mais notre situation n'était pas rassurante.

Savoir, surtout, comment éviter aux nôtres l'inquiétude dont nous les imaginions déjà pénétrés. Eviter aux camarades qui, nécessairement, allaient être alertés pour nous chercher, toute angoisse et tout danger... Sauver enfin notre appareil. Voilà tout ce que nous rêvions, couchés sur le sable déjà brûlant, sans réussir à fermer l'œil.

### **Mirage**

A onze heures nous repartîmes. A l'horizon, un peu à droite de la ligne que nous suivions, et qui nous eût - un jour ou l'autre - conduits au Pôle, voici que, soudain, des ombres dansaient autour d'un grand feu. Nous prîmes notre course.

Hélas Il n'y avait rien, rien... Rien que quelques touffes de drinn agitées par le vent.

*(A suivre.) H. Lemaître*



## RENCONTRES DANS LE DÉSERT

**XI. Boaous ben Mohamed, dit Bouchat, cherchant des champignons, trouve nos traces. A dos de chameau, nous revenons à notre point d'atterrissage.**

A une heure de l'après-midi, de plus en plus harassés, torturés par la soif, nous marchions toujours. Les courroies de nos musettes, de nos bidons, de nos carabines nous entraient dans les épaules, nous suppliciaient littéralement. Nos souliers s'en allaient déjà en lambeaux. Nous n'en pouvions plus. Depuis le matin, nous n'avions pris, pour toute nourriture, que quelques dattes sèches, et la faim se faisait sentir.

Mais nous étions loin de désespérer. Tout compte fait, nous avons, à condition de nous rationner, des vivres pour quinze jours. Et en quinze jours, bien des événements peuvent se produire.

### **Voici un homme !**

Bientôt, le paysage changea. Nous entrâmes dans une grande vallée. Nous y marchions depuis un bon moment déjà, quand Arrachart, s'étant retourné, s'écria :

- Nous sommes sauvés Voici un Arabe !

Bah pensais-je. Encore un mirage. C'est la chaleur qui travaille ainsi les cerveaux...

Mais Arrachart s'obstinait :

- Cette fois je suis sûr que c'en est bien un. Il vient sur nous

en courant...

C'était vrai.

A première vue, avec son poil en désordre et sa gandoura jaune, ses gestes exubérants, l'homme avait quelque chose d'inquiétant. Mais, à mesure qu'il se rapprochait, sa mimique exprimait de façon plus précise ses bonnes dispositions d'amitié.

### « Bouchat »

Il nous prit les mains avec effusion, les serra longuement.

- Bouchat !... disait-il avec un bon rire honnête. Bouchat !... Bouchat !...

Nous eûmes, quelques jours après, la clef de cette énigmatique formule de bienvenue.

L'homme s'appelait Boaous ben Mohamed. Il se surnommait : Bouchat, qui veut dire « courrier ». Longtemps, en effet, il avait assuré le service postal entre In-Salah et quelques petits postes du désert. Pendant quatre ans il avait appartenu aux compagnies méharistes et il avait servi, ainsi, sous [Laperrine](#).

C'est pour se présenter à nous, et parce que son surnom était connu - nous pûmes nous en convaincre - dans le Sahara tout entier, que Boaous ben Mohamed nous répétait sans cesse :

- Bouchat !... Bouchat !...

Visiblement, au moment de notre rencontre, ce nom ne nous disait rien.

Bouchat n'en conçut cependant nul dépit.

Il ne savait pas un mot de français, nous, pas un mot d'arabe.

Par gestes, il nous fit comprendre qu'il était, depuis quelques heures déjà, sur nos traces.

Pendant que nous nous efforcions de suivre ses explications volubiles mais intraduisibles, un deuxième Arabe accourut. Il était beaucoup plus âgé que Bouchat. Il nous invita à nous arrêter, à nous débarrasser de nos bagages. Nous nous assîmes, et la conversation se poursuivit - si l'on peut dire - à quatre.

### **Nous faisons le « point »**

Où étions-nous ?

Nous n'avions toujours pas trouvé la réponse à cette question que nous nous posions depuis plus de vingt-quatre heures.

Le vieil Arabe savait compter en français jusqu'à quatre. Ensuite il comptait sur ces doigts. L'unité de mesure de distance était, pour lui, la « journée de chameau ». Ainsi nous apprîmes que nous étions à quatre journées de chameaux d'El Goléa, l'oasis la plus proche, et à peu près au centre du triangle El-Goléa-In-Salah-Timmimoun.

Après une heure de halte et de palabres plutôt difficiles, nous nous remîmes en marche. Mais Bouchat et son compagnon ne nous laissèrent pas reprendre nos bagages, dont ils se chargèrent eux-mêmes. Nous étions las, mais déjà bien soulagés, et certains désormais de ne plus nous égarer.

Nous fîmes encore une dizaine de kilomètres. Nous titubions de fatigue et nos chaussures n'en pouvaient plus.

Les Arabes s'en aperçurent. Nous fîmes halte. Il était 5 heures du soir. Bouchat s'éloigna en répétant :

- Chameaux!... Chameaux !...

### **Lézard rôti aux terfess grillés.**

Le vieux, demeuré un instant près de nous, s'écarta à son tour, cherchant sur le sol des champignons de sable blancs et ronds, des terfess, dont il rapporta une assez grande quantité dans un repli de sa gandoura. Même, il avait eu la chance de tuer un lézard de palmier, qu'il fit rôtir et qu'il « garnit » de terfess grillés.

Excellent, ce menu ! Nous devons d'ailleurs une profonde reconnaissance au terfess. C'est le seul « légume frais » si l'on peut dire, que produise le sable du désert. Les Arabes en sont très friands. Pour le chercher, il leur arrive de s'écarter jusqu'à 15 ou 20 kilomètres de leurs troupeaux. C'est en cueillant des terfess que Bouchat et son compagnon étaient tombés sur notre piste. Nous n'aurions remarqué, nous, aucune trace de passage. Eux ne s'étaient pas trompés.

A la tombée de la nuit, Bouchât revint avec trois chameaux et un troisième Arabe. Nous pensions qu'aussitôt après notre dîner ils allaient nous emmener vers leurs gourbis. Mais ils nous firent comprendre que nous allions passer la nuit sur place. Enroulés dans des couvertures, nous dormîmes d'ailleurs très mal, car nous avons trop à penser et le froid était vite redevenu intense, l'obscurité tombée.

## **Sauvons notre appareil**

Une ambition nous était venue, au cours de cette nuit de demi-insomnie : puisque désormais nous étions sûrs de rentrer sains et saufs, nous voulions sauver notre appareil. Nos Arabes avaient bien compris que nous nous hâtions vers le nord, quand ils nous avaient trouvés. Comment étions-nous ici ? Pourquoi allions-nous là-bas ? Cela les rendait évidemment perplexes. Mais ils avaient tout de suite pénétré notre désir de rallier le poste le plus proche et ils étaient résolus à nous guider vers El-Goléa.

Le jour levé, voilà que, simultanément, Arrachart et moi manifestations, avec force gestes, la volonté vraiment inexplicable à leurs yeux de retourner d'où nous venions et de nous enfoncer vers le sud.

Mais il était difficile de discuter. Résignés, nos trois guides remontèrent donc la route que nous avions suivie. Il ne fallut que cinq ou six heures à nos montures pour nous ramener auprès de notre avion.

## **L'avion est intact**

Il n'avait pas souffert. Nous en passâmes minutieusement l'inspection. Puis nous le mîmes en état de supporter le mieux possible le séjour forcément assez long qu'il ferait, abandonné dans le désert.

Notre machine intriguait manifestement nos nouveaux amis. Ils avaient déjà vu des autos à In-Salah. Ils pensaient que c'était une voiture d'un modèle nouveau. Mais il ne leur venait certainement pas à l'esprit que cela pût servir à s'élever dans les airs.



## DATTES A L'HUILE ET GIGOT EN DES

**XII. Première étape vers El-Goléa. Nous rencontrons les gourbis de nos guides, Toute la tribu nous accompagne vers le Nord. Festin arabe, le soir, à l'oasis.**

Dès que toutes les précautions eurent été prises pour assurer la sécurité de notre Breguet, nous remontâmes à dos de chameau et prîmes sans plus attendre la direction d'El-Goléa. Nos guides n'avaient pas de boussole. Aucune trace sur le sol n'indiquait la route exacte. Ils n'eurent cependant pas une seconde d'hésitation et piquèrent tout droit vers le nord. Une sorte d'instinct conduit ainsi les voyageurs ordinaires du désert. Tout le long des étapes, ils semblaient ainsi marcher sans repères, en vertu d'une sorte de divination. Et, chaque soir, la nuit nous trouvait cependant un endroit fait tout exprès pour bivouaquer.

### **Des bornes...**

Dans notre randonnée de la veille, il nous était arrivé de remarquer, de distance en distance, des tas de pierres qui n'avaient pas, évidemment été faits par le vent. Ils avaient donc une signification, une utilité. Nous aurions été bien en peine de deviner laquelle. Eux ne se trompaient pas. Selon la forme du tas, selon son orientation, ils savaient, d'un coup d'œil à quelle distance nous nous trouvions d'un puits ou d'un pâturage et dans quelle direction se trouvait la source la plus proche.

Notre première étape vers El-Goléa prit fin vers 6 heures du soir, au bord d'un plateau où nos chameaux pourraient paître quelques touffes de drinn. Bouchat et le viril Arabe se mirent encore à la recherche des terfess. Ils tuèrent aussi un

lézard de palmier, et notre dîner fut comme celui de la veille. Nous nous accordâmes quelques dattes, comme dessert.

### **Gourbis arabes**

Le lendemain matin, après quatre heures de marche, nous arrivions enfin aux gourbis de nos trois conducteurs.

Leurs familles et leurs troupes occupaient le fond d'une petite vallée étroite, où les bêtes trouvaient à brouter et où, à l'abri de très petites collines, les tentes résistaient au vent.

Il y en avait trois - une par famille - toutes placées assez loin l'une de l'autre. Si proches parents qu'ils soient, en effet, les Arabes ne voient pas, de tente à tente. Les hommes d'une famille ne doivent pas apercevoir les femmes de la famille voisine. Les « roumis » non plus.

Nos guides nous abandonnèrent donc à 500 mètres du campement, en nous disant de les attendre. Une crête nous cachait leurs tentes. Mais chèvres, chèvres ou chèvres venaient chercher un peu de verdure jusque-là.

### **Hospitalité**

Le caïd, le chef de la tribu, accourut bientôt vers nous. Nous espérons qu'il parlerait français. Hélas ! non.

Il nous apportait cependant un tapis, du thé à la menthe, du lait de chèvre. Bientôt après, c'était un énorme plat de couscous que tous les hommes venaient d'ailleurs partager avec nous

L'après-midi, nous nous couchâmes, enveloppés dans le tapis que le caïd nous avait apporté.

Le soir, nous avions envie de varier un peu notre menu. Assez de lézards grillés !...

On fit tuer un chevreau. Nous pensions qu'on allait faire un méchoui, c'est-à-dire faire rôtir l'animal tout entier. Mais nos hôtes pensaient à la route, encore longue, que nous avions à faire. Ils nous servirent seulement les côtelettes, et les gigots furent mis en réserve pour les jours suivants.

Nous nous étions reposés de jour ; cela nous rendit plus sensible le froid de la nuit que nous passâmes seuls, enroulés toujours dans notre tapis. Nous ne dormîmes guère plus de deux ou trois heures.

Près des tentes, nos amis avaient, du reste, allumé du feu et ils avaient passé une partie de leur nuit à se demander qui nous étions, d'où nous venions, ce que nous étions venus faire en plein désert.

Ils furent levés au petit jour, - nous aussi. Ils vinrent alors près de nous, allumèrent du feu, firent du thé. Les « mouchachous » de la tribu, - il pouvait bien y en avoir six ou sept, très drôles avec leur petit burnous et leurs amulettes de cuir, - vinrent nous faire fête, dès leur réveil.

### **Montures indociles**

A six heures, on se prépara au départ. Ce n'est pourtant que quatre heures plus tard qu'on réussit à se mettre en route.

Les chameaux sont, en effet, des animaux très indociles. Ils ont, d'abord, la fâcheuse manie d'aller chercher, parfois à quinze kilomètres du campement, de l'herbe plus tendre ou plus verte. Il faut plusieurs heures pour les retrouver. Quand on croit les tenir et qu'on a réussi, malgré leurs grognements

de protestation, à charger sur leurs bosses les bagages ou les passagers qu'on leur confie, si on commet l'imprudence de les perdre de vue un seul instant, ils repartent et leur trot est assez rapide.

On repartit enfin, en pleine chaleur. Les femmes de la tribu étaient enfermées dans une espèce de palanquin porté par le chameau qui, loin derrière nous, fermait la marche.

Nous retrouvâmes, sur notre route, des troupes de chèvres ou de chameaux appartenant à nos guides et paissant librement sans garde. Les vols sont rares d'ailleurs, dans le Sahara, où tout le monde se connaît.

Pendant plusieurs heures, nous marchâmes sur d'immenses plateaux pierreux. Nos chameaux étaient lourdement chargés ; ils ne couraient donc pas. Leur pas était fort inconfortable et les colis dont leur bât était garni nous meurtrissaient les jambes et les reins. Le paysage, fastidieux et morne, n'offrait aucune variété.

Quand nous eûmes parcouru ainsi une trentaine de kilomètres, nous trouvâmes un puits ensablé. Nous fîmes halte. Beaucoup de caravanes avaient fait halte ici avant nous. Les abords du puits étaient piétinés comme une piste. Tout alentour, la végétation, particulièrement fraîche, montrait que l'eau devait affleurer le sol. Il y avait des arbustes qui atteignaient 2 mètres de hauteur.

### **Repas arabe**

Le repas fut vite prêt. Il consistait en un gigot rôti à la broche - la broche étant une simple baguette de bois - des terfess cuits sous la cendre et des dattes sèches pilées entre deux grosses pierres et imbibées d'huile d'olive, que le froid avait figée et que l'on fit réchauffer auprès du feu. Cette

étrange pâtée était servie dans une écuelle de bois, où chacun puisait avec ses mains, sauf Arrachart et moi, qui avions droit à une cuiller pour nous deux. On mange une poignée d'un seul coup. Puis on avale là-dessus une gorgée d'eau ou de lait.

C'est le caïd qui découpa le gigot. Cela n'alla pas sans une certaine solennité. Accroupi à terre, le vieux brandit un coutelas énorme, l'aiguisa sur un silex, empoigna le gigot, assujettit le manche entre ses deux énormes pieds joints et se mit à confectionner des morceaux d'environ un centimètre cube qu'il jetait pêle-mêle sur un plat.

La politesse arabe exige que l'on offre à ses hôtes les morceaux les plus gras.

Nous aurions d'ailleurs cru manquer à la courtoisie en les acceptant. Nos préférences personnelles allaient, au surplus, je dois l'avouer, aux morceaux maigres, cuits à point.

*(A suivre.) H. Lemaître*



Vignette de 1925 portant la signature de Arrachart  
Vignette surchargée de 1945 (20<sup>ème</sup> anniversaire)



## L'OASIS D'EL GOLÉA

**XIII. Dernière étape dans le bled. Nous achevons la route à pied. L'arrivée dans la palmeraie aux sept puits artésiens. Nous attendons les dépanneurs**

Tout de même, après un dîner pareil on peut tenir jusqu'au matin et si, au réveil, on déjeune encore à la mode arabe (dattes pilées à l'huile) on attend facilement le soir.

Dans la matinée de notre deuxième jour de marche vers le nord, nous rencontrâmes une caravane : c'était une famille qui se rendait à un pâturage du sud, avec quelques chameaux et un petit troupeau de chèvres et de moutons.

Par les témoignages de considération que les hommes de cette caravane prodiguèrent à nos guides, nous sûmes que ceux-ci étaient de noblesse maraboutique.

Pour leur parler, on faisait précéder leur nom de la syllabe « Si », abréviation de « Sidi », qui veut dire Seigneur.

Nous n'avions pas jusqu'alors, usé de cette formule. Mais nous avons donné à nos amis une marque bien plus précieuse d'estime et de sympathie, nous les avons autorisés à porter nos carabines. Aussi, de temps en temps, Bouchat courait après les gazelles qui se montraient timidement à l'horizon. Mais bien qu'il fût, sur une cible fixe, d'une prodigieuse adresse, les gazelles étaient des buts trop mobiles : et il ne tua jamais rien.

Nous traversâmes ce jour-là un pays plus tourmenté : le [Tademaït](#). C'est un immense plateau, très découpé, où des oueds desséchés séparent des collines assez peu élevées.

Nous fîmes halte pour le soir dans un bon pâturage, assez fréquenté, à en juger par les traces de passages que nous y découvrîmes. La végétation était, tout alentour, assez abondante. Les arbustes et les épineux étaient plus nombreux qu'à nos haltes des jours précédents.

Le lendemain - nous avons fait de nuit nos préparatifs de départ, - nous partîmes de bon matin. Il avait cependant fallu aller chercher très loin nos chameaux de bât, malgré la précaution qu'on avait prise de les entraver assez étroitement.

Pendant deux heures nous allions longer, sans essayer de la traverser, une montagne de sable assez imposante. Puis arrivés dans la plaine, nous aperçûmes un troupeau d'une cinquantaine de chameaux. Leurs propriétaires n'étaient évidemment pas loin.

Bouchat partit à leur recherche, les découvrit bientôt et revint avec quelques-uns d'entre eux qui apportaient, selon la tradition, leur théière et leur sucre, ainsi que quelques outres de lait.

Nous fîmes halte pendant une heure. Nos amis recueillirent là tout un stock de nouvelles fraîches. Nous, nous eûmes la satisfaction de savoir enfin, de façon précise, que nous n'étions pas à plus de cinquante kilomètres d'El Goléa. Courrier d'El Goléa à In Salah, un des hommes parlait, en effet, en « kilomètres » et non plus en « journées de chameau ». Pour nous, c'était tout de même plus clair.

A neuf heures du matin, nous reprîmes notre route et, jusqu'à sept heures du soir, nous ne cessâmes pas de marcher. Nous avons évidemment mal compris les évaluations du courrier. L'après-midi, alors que nous aurions

dû déjà atteindre le but, nous rencontrâmes, en effet, la piste d'In Salah. Une borne était proche. Nous y lûmes : « El Goléa, 21 kilomètres ».

### **Pied à terre**

Nous ne pouvions plus tenir sur nos montures. Nous mêmes pied à terre, malgré le mauvais état de nos chaussures, malgré les blessures de nos pieds. Et nous achevâmes à pied notre étape.

A cinq heures du soir, enfin, comme la nuit commençait de tomber, nous aperçûmes les verdurees profondes et épaisses d'[El Goléa](#). Bouchat partit en courant pour annoncer notre arrivée.

L'oasis a bien six ou sept kilomètres de large. Nous la traversâmes de nuit. Nous longions sous les arbres les murs de terre qui séparent les jardins et derrière lesquels des chiens aboyaient au passage de notre caravane.

### **Des voix françaises.**

Tout à coup, ce fut la douceur, presque oubliée, de voix françaises : le lieutenant Brunet et le docteur Curie, du poste d'El Goléa, étaient devant nous.

A l'arrivée de Bouchat, et si familiarisés qu'ils fussent avec les idiomes locaux, ils avaient compris tout d'abord que deux « grands chefs » étaient blessés, intransportables, et qu'ils se trouvaient à l'endroit même où nous avions dû atterrir.

C'est à 170 kilomètres d'ici, environ, précisa le lieutenant Brunet. Du moins, je suppose... Alors, j'ai fait seller tout de suite deux méharis et nous allions faire ce bout de chemin

d'une traite, quand Bouchat s'est enfin expliqué à peu près clairement. Alors, nous sommes venus à votre rencontre en nous promenant.

### **La T. S. F. est muette le soir**

- Et télégraphier ? Il faudrait prévenir Paris, nos familles, etc...

- Oh demain... répondit Brunet.

Notre T. S. F. ne fonctionne tous les jours que de 10 heures à midi...

Nous n'eûmes donc, pour ce soir-là, d'autre préoccupation que de faire honneur au dîner copieux (sans lézards ni dattes pilées) que Brunet nous avait fait préparer sur une nappe bien blanche et devant un grand feu de bois.

### **Une bonne cigarette**

Il y avait du vin et des cigarettes. Je crois qu'Arrachart éprouva à griller une cigarette, ce soir-là, une des joies les plus profondes de son existence. Quand nous avons vidé la carlingue du Breguet, trois jours avant, il avait dispersé sa petite provision de tabac pour ne pas être tenté de fumer. Ça donne soif, dans le désert surtout - et nous n'étions pas sûrs d'avoir assez d'eau pour tout notre voyage.

Nous fûmes logés, à El Goléa, dans une petite maison isolée au milieu de la palmeraie.

Le poste est d'ailleurs fort bien organisé et les officiers y sont très confortablement installés. Il y eut jadis, là, une garnison de quatre ou cinq mille hommes, et maintenant il y en a à peine une dizaine. Une politique de douceur et de

fermeté suffit à maintenir le calme dans une zone de 1 000 kilomètres de largeur, entre les compagnies méharistes, plus au sud, et les garnisons régulières, au nord.

### **La piscine sous les arbres**

Depuis Tombouctou, nous n'avions pas fait notre toilette. Nous avons une barbe de huit jours - ou presque. Nos vêtements étaient corrects, sans doute, mais sales.

Par chance, El Goléa nous offrait le luxe bienfaisant d'une piscine que sept puits artésiens emplissent en très peu de temps d'une eau délicieusement claire, à vingt-six degrés.

Nous prîmes un bain sous les ombrages frais. Puis, la T.S.F. étant ouverte, nous lançâmes divers radios : au sous-secrétariat de l'Aéronautique, à la maison Renault, à nos familles.

Pour dépanner notre appareil, il nous fallait du combustible, de la toile pour réparer notre aile un peu abîmée et une chambre à air pour remplacer celle qui avait éclaté.

Le soir même, nous recevions une dépêche de M. Louis Renault annonçant que les ordres étaient donnés pour que des « six-roues » prissent immédiatement, à Alger, la direction d'El Goléa.

### **Les beaux jardins d'El Goléa**

Nous visitâmes, en attendant, les jardins du poste où poussent toutes sortes de légumes : asperges, artichauts, etc. On y voit des parterres entiers de violettes de Parme ; et toutes les allées sont bordées de rosiers qui, malheureusement, n'étaient pas encore en fleurs lors de notre passage. Du côté du nord, des rangées de cyprès

abritent les plantations contre les vents froids.

A El Goléa, il y a cent mille palmiers-dattiers recensés pour l'impôt. Et les orangers, les citronniers, les mandariniers pullulent.

On cultive le blé en jardins : cela exige, on le conçoit, énormément de soins. Mais le blé que l'on fait venir du Nord algérien coûte, rendu à Gardaya, le même prix qu'à Paris. Et il faut payer en sus, pour le transport à dos de chameau, entre Gardaya et El Goléa (neuf journées), un peu plus d'un franc par kilo. Par ailleurs, le blé est indispensable pour la confection du couscous et du pain indigène ou kasrah.

*(A suivre.) H. Lemaître*



MISSIONS D'AFRIQUE



EL GOLÉA. — Caravane au repos.

## EL GOLÉA



EL GOLÉA — Un coin de la Palmeraie



## DU COEUR DU DÉSERT AU COEUR DU MAROC

XIV.- La forteresse d'El Ksar. L'arrivée des dépanneurs. Nous chassons la gazelle en autos à six roues. Cinquante-cinq minutes de vol d'[Aïn-Mezzer](#) à El Goléa. Vers Alger, Oran et le Maroc.

Les six roues Renault descendirent très vite d'Alger à El Goléa. Dès le surlendemain de notre arrivée à l'oasis, nous avons pris l'habitude, bien que leur arrivée fût encore impossible après un si court délai, d'aller les attendre, matin et soir, au sommet de la falaise qui termine le plateau d'El Goléa et qui domine une mer de sable immobile et dorée.

### Une forteresse sans garnison



Nous avons aussi visité El Ksar. C'est, un kilomètre du poste, l'ancienne ville où les gens venaient passer la nuit quand le pays n'était pas encore policé. Un grand castel,

d'allure moyenâgeuse, est campé au sommet d'une colline abrupte. Des sentiers muletiers y conduisent seuls.

Aujourd'hui, cette forteresse n'a plus, pour habitant, qu'une très vieille femme, qui a l'air d'une sorcière de légende.

Nous visitâmes le cimetière français, où les tombes sont assez nombreuses et fort bien entretenues. Nous allâmes faire visite aux Pères Blancs. Il y en a cinq et cinq sœurs blanches qui dirigent un orphelinat et qui ont installé une fabrique de tapis.

Il n'y a plus qu'un seul colon français à El Goléa. Il y est depuis plus de vingt ans. Il possède la plus belle volière du monde : pintades, faisans, canards, dindons, oies, poules et paons.



Renault « six roues » de 1925

## **Les dépanneurs**

Le 6 mars, à huit heures du soir, les deux « six-roues » Renault arrivaient à El Goléa. Elles avaient réalisé un record de vitesse, si l'on tient compte surtout que, de Gardaya à l'oasis, elles avaient eu à traverser une série de dunes immenses.

Deux mécaniciens les pilotaient. Le capitaine Duboc, de l'aviation d'Alger, avait bien voulu se joindre à eux. Le mécanicien Amyot, que la maison Renault avait envoyé primitivement nous attendre à Oran, avait rejoint également leur convoi.

Dès le lendemain, à midi, nous nous mettions en route pour aller dépanner notre avion. Nous prîmes la piste d'In Salah et nous fûmes bientôt dans le paysage désolé que nous avons mis plusieurs jours à traverser. Mais, cette fois, nous le parcourions à l'allure de quarante kilomètres à l'heure.

## **Chasse à courre moderne**

Un troupeau de gazelles se montra au loin. Dans nos coffres nous n'avions que des boîtes de conserves. Nous ne résistâmes pas à l'attrait d'une grillade.

A toute allure, la « six-roues » que je montais, s'élança. En quelques minutes de course, les pauvres bêtes étaient déjà forcées. A 150 mètres, Amyot et moi ouvrîmes le feu. Mais un cahot fit tomber Amyot au moment où le coup partait et il fit voler en éclats le pare-brise de la voiture, sans atteindre, heureusement, notre chauffeur.

La troisième balle que je tirai immobilisa une des gazelles. Il

ne fallut guère plus de cinq minutes pour la dépouiller, la vider et l'accrocher, toute pantelante encore, au flanc de la voiture.

La halle du soir fut en tous points exquise. Nous avons, cette fois, des tentes, des couvertures et des vivres moins pittoresques mais plus délicats que ceux de nos derniers bivouacs.



Renault « six roues » de 1925

## Réparations

Le lendemain, de six heures à midi, nous roulâmes encore à toute vitesse. Nous commençons à nous demander où nous étions, quand un Arabe, à la recherche de terfess, nous renseigna. Une demi-heure plus tard, nous étions près de notre Breguet. Il était dans le même état que seize jours auparavant.

Nous nous partageâmes la besogne. Arrachart, aidé du capitaine Duboc, se mit à réparer l'aile déchirée. Le mécanicien Amyot revit le moteur. Avec le concours des deux conducteurs, je réparai la roue malade et je refis te plein d'essence. J'utilisai même à fixer le souvenir de ce

premier dépannage en plein désert, la bobine de film reste des munitions de cinématographe que j'avais emportées de France.

Le soir, nous fîmes rôtir les meilleurs morceaux de la gazelle tuée la veille, et nous passâmes une nuit paisible.

Les premières lueurs de l'aube, le 9 mars, nous trouvèrent près de l'avion. Nous commençâmes par niveler le terrain autant que cela se pouvait dans la direction que nous jugions la plus favorable. Malheureusement, il n'y avait plus d'essence dans la nourrice. Les pompes, désamorçées, se refusaient à donner la moindre pâture au moteur. Rien d'étonnant à cela. La tuyauterie pouvait être sèche, après quinze jours d'abandon en plein soleil. Il fallut démonter le tuyau d'aspiration d'une pompe pour la réamorcer.

### **55 minutes de vol**

Tout cela avait demandé presque deux heures. Et le vent s'était levé. Il soufflait assez fort, de façon à rendre impossible notre départ dans la direction où nous venions de préparer le terrain.

Nous fîmes faire demi-tour à l'appareil et décidâmes de décoller, face au vent, sans souci des pierres qui hérissaient le sol.

A la deuxième sommation, notre brave moteur faisait entendre son ronflement régulier. Cinq minutes après nous étions de nouveau entre ciel et terre.

Pour guider notre route, nous dûmes nous accrocher comme des chiens courants aux traces laissées par les « six-roues ».

En cinquante-cinq minutes, nous avons atteint El Goléa. Il

nous avait fallu six jours pour faire la même route à dos de chameau et vingt-quatre heures avec les autos.

La population de l'oasis n'avait jamais encore aperçu d'aéroplane. Elle se montra émerveillée.

### **El Goléa-Alger**

Le soir, à huit heures, les « six roues » rejoignaient l'oasis. Elles avaient accompli une véritable prouesse en couvrant si rapidement le trajet Aïn-Mezzer-El Goléa.

Ce n'est qu'à onze heures du matin, le 10 mars, qu'après-avoir garni notre réservoir de cinq cents litres d'essence nous dîmes adieu à la délicieuse oasis.

Nous nous dirigeâmes en suivant la vieille ligne télégraphique hors de service qui relie El Goléa à [Ghardaïa](#) par [M'Zab](#), [Mettili](#) et [Guerrara](#).

Sans incident, nous arrivâmes par [Laghouat](#), [Djelfa](#) et [Boghari](#), jusqu'aux premiers contreforts de l'Atlas. Il fallut, à partir de là, recommencer comme au-dessus de l'Espagne, à chercher notre route dans les cols. Les pics atteignaient, en effet, 1 800 mètres ; et nous ne pouvions monter à plus de 1 200.

Au-dessus de la plaide de la Mitidja, nous pûmes redescendre presque au ras du sol. Et, à 4 h 15, nous nous posions sur l'aérodrome d'Alger, à [Hussein-Dey](#).

Notre raid s'était terminé à Dakar. Notre mission d'exploration prenait fin à Alger. Nous allions désormais faire du grand tourisme aérien.

Les réceptions et les fêtes, à [Alger](#), furent cordiales,

chaleureuses, émouvantes.

## Alger-Oran-Fez

Le 13, nous filions sur [Oran](#) - voyage merveilleux par temps splendide et vent arrière, à plus de 200 kilomètres à l'heure, de moyenne.

Là aussi, nous eûmes un accueil vraiment enthousiaste. Le temps, qui se gâta et fut épouvantable dans les deux journées du 15 et du 16, nous obligea à prolonger notre séjour. Nous avons reçu l'ordre de passer par Casablanca, au lieu de rentrer directement comme nous en avions l'intention.

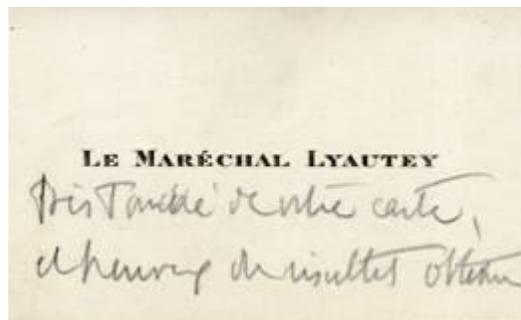


Le Breguet de Lemaître et Arrachart à Oran le 13 mars 1925

Le 17 le ciel était redevenu idéalement bleu. Nous partîmes à neuf heures du matin. Nous survolâmes [Lalla-Maghnia](#), [Oudjda](#), [Taourirt](#), la vallée de la [Moulouya](#). Voyage de rêve A

notre gauche se dressaient des pics neigeux, pleins de majesté. A notre droite, le Rif espagnol avec ses replis verdoyants. De [Taza](#) à [Fez](#), ce fut encore plus beau, plus merveilleusement féérique. Des torrents, des cascades mettent partout des fils d'argent dans la verdure sombre. La végétation est partout luxuriante. Fez n'est-elle pas, d'ailleurs, la capitale de l'eau ? Nulle ville au monde n'est riche d'un aussi grand nombre de sources vives.

Nous y passâmes la soirée et la nuit, [Le maréchal Lyautey](#) nous attendait le lendemain, à Casablanca.



(A suivre.) H. Lemaître

## **XV. De Fez à Villacoublay. L'exactitude aux rendez-vous. La mécanique française ne se « dégonfle pas ».**

Peu s'en fallut que nous ne fussions en retard au rendez-vous du maréchal. Nous avons quitté Fez d'assez bonne heure. Mais nous avons voulu survoler [Meknès](#). C'est une sorte de Versailles marocain. On a plaisir à s'attarder dans sa contemplation. Nous faillîmes y oublier l'heure. Mais quand nous fûmes arrachés au charme de Meknès, nous forçâmes de vitesse, à moins de 100 mètres du sol, et à 11h 05 nous nous posions à Casablanca, deux minutes avant l'arrivée des voitures officielles.

Le maréchal Lyautey eut à notre adresse quelques paroles émouvantes. L'après-midi, à la réception organisée par l'Aéro-Club, qui groupe 700 adhérents, nous dûmes faire un récit de notre voyage.

Nous passâmes deux jours à visiter [Marrakech](#) et Rabat.

Le 21, après une étape magnifique et sans histoire nous étions à [Alicante](#), et le 22 à [Barcelone](#), après un voyage très dur effectué en grande partie sous de violentes averses.

Le 23, nous quitions Barcelone, à 8 heures. La tramontane soufflait furieusement. Nous ne dépassions pas 90 à l'heure. Passé le col du Perthus, jusque Nîmes, nous eûmes un peu meilleur temps. Mais, là, nous rencontrions le mistral qui, extrêmement pressé, descendait la vallée du Rhône que nous voulions nous mêmes remonter. Secoués, ballottés, fatigués, manquant presque d'essence, nous atterrissions enfin à 2 heures de l'après-midi sur le terrain de Bron. C'était la première fois depuis notre départ que nous mettions le pied sur la terre de France.

Nous pensions partir pour Paris dès le 24 à 9 heures du matin. Un coup de téléphone de l'Aéronautique nous avait prévenus, la veille, que nous serions attendus vers midi. Mais au moment où nous allions mettre en route, contre-ordre on nous demandait de ne pas arriver avant 2 heures de l'après-midi.

A 11 heures, nous décollions sans incident. D'abord, nous eûmes quelques difficultés. Les nuages, assez bas, nous forçaient à suivre les cols. Un Breguet XIX du groupe du Bourget ([capitaine Weiss](#)) nous escortait.

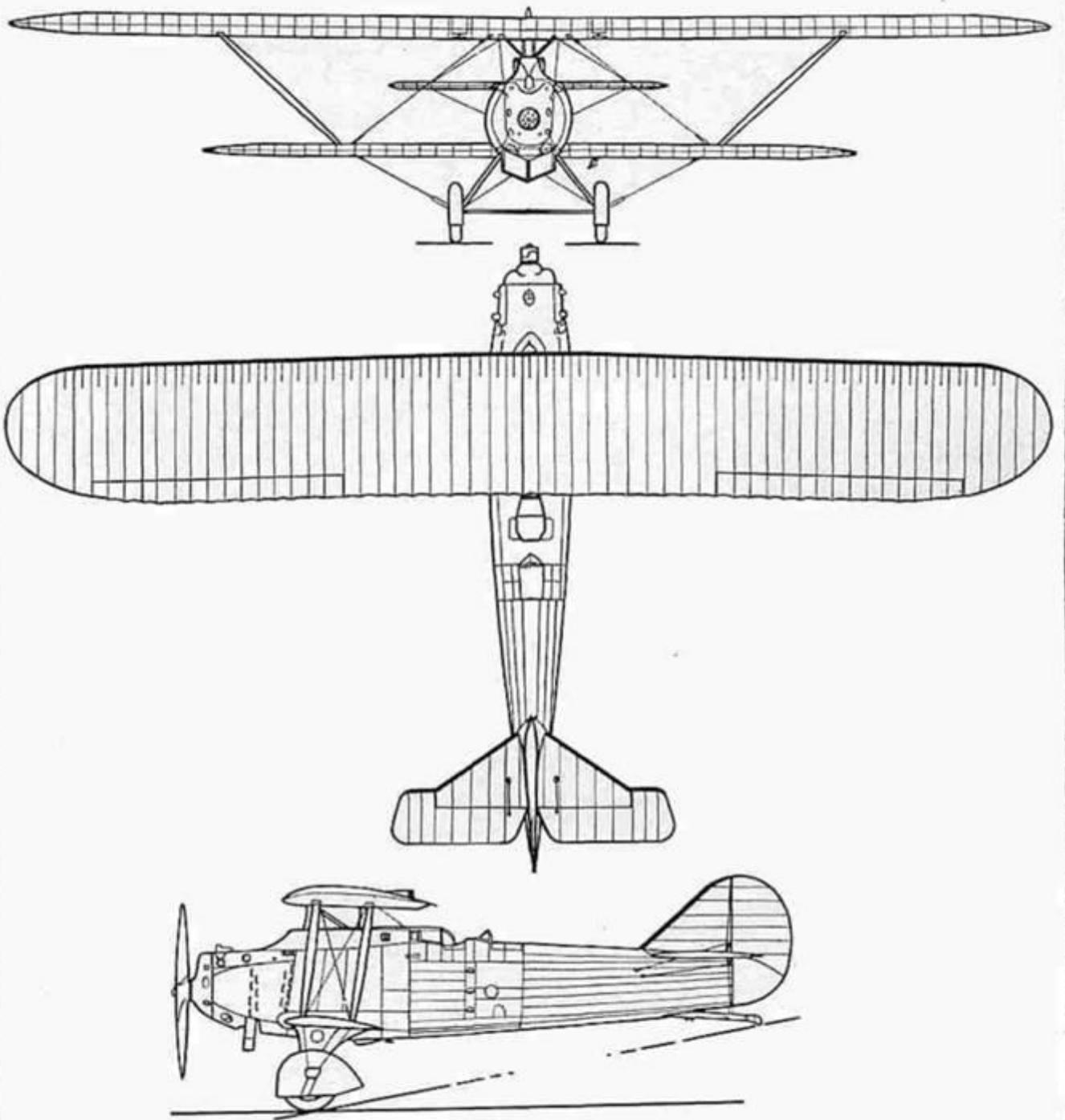
A 1h 30 nous survolions Etampes. Arrachart et moi étions très émus en survolant le terrain de notre envol du 3 février.

Mais nous étions très en avance et nous tenions à être exacts : on dit trop souvent que les aviateurs n'ont pas le respect des horaires. Nous perdîmes, exprès, un bon quart d'heure à muser sur l'autodrome de Montlhéry Nous fîmes un grand cercle autour de l'aérodrome de Villacoublay, et à 1h 59 exactement, au dire des chronométrateurs officiels, nous touchions le sol.

Notre randonnée était finie.

Il s'était écoulé cinquante jours et deux heures depuis notre départ d'Etampes. Nous avons parcouru 13 200 kilomètres et notre moteur avait tourné sans incident pendant cent heures et demie.

On ne répétera jamais trop, à la gloire de la construction aéronautique française, que ce sont une cellule et un moteur de série qui ont accompli ces performances.



**BREGUET 19**

L'avion, un Breguet XIX, avait seulement été muni de réservoirs spéciaux portant notre approvisionnement total à 2.017 litres pour l'essence et à 190 litres pour l'huile, alors que les appareils de la série n'emportent que 720 litres de combustible. Le tour de force réalisé par l'ingénieur en chef de chez Breguet, M. Vuillerme, fut de réduire le poids de notre gros réservoir de 1 140 litres au chiffre presque incroyable de 29 kilos.

Le moteur, un des nouveaux 480 CV fabriqués à Billancourt, n'avait reçu qu'une modification pour que sa consommation fût réduite au minimum ; il avait été assez fortement surcomprimé. Jusqu'au moment où, à Aïn-Mezzer, il manqua d'essence, il se comporta toujours à merveille.

Il faut ajouter que nos bougies Ponsot nous donnèrent toujours également satisfaction, et que nos quatre carburateurs Zenith fournirent une marche idéale, sans jamais faire souffrir ni soupapes ni bougies.

Qu'il nous soit donc permis de remercier ici tous les constructeurs grâce auxquels notre raid fut possible et, tout particulièrement, MM. [Louis Renault](#) et [Louis Breguet](#).

Pour la perfection avec laquelle notre voyage fût préparé, les services de l'aéronautique et la deuxième direction du ministère de la Guerre ont droit aussi à notre gratitude.

Nous ne sommes pas près de perdre, nous, le souvenir de notre magnifique course au-dessus du continent africain.

Nous avons eu la joie de ramener notre avion à son point de départ. Avons-nous souffert vraiment ? Si peu - et si peu longtemps en tout cas - que nous n'avons aucune difficulté à l'oublier.

Nous avons entre les mains un matériel parfait. Il ne fallait qu'être dignes de notre machine et de son âme vivante, le moteur. Nous y avons tâché.

Déjà, il faut prévoir que l'on cherchera sans doute à nous ravir le record du monde de la distance en ligne droite sans escale. Alors, nous serons prêts à de nouveaux efforts, pour sauvegarder, pour maintenir le prestige de notre aviation dans le monde.

Chez nous moins qu'ailleurs, pour employer un mot qui a fait fortune sur nos terrains et dans nos ateliers d'aviation, quand la mécanique ne se « dégonfle » pas, ce n'est pas le pilote qui se « dégonfle ».

Or, c'est un fait que notre raid a confirmé, la mécanique française ne se « dégonfle » pas...

Henri Lemaître.

FIN

---

*En plus de ce récit, un film cinématographique, réalisé au cours de son voyage par le capitaine Lemaître, a été souvent présenté au public en 1925.*

---

*Enfin, Ludovic Arrachart a également fait éditer en 1925 un petit fascicule de 20 pages, rare de nos jours, et richement illustré de gravures de Jacques Boullaire :*

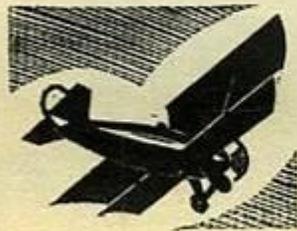
**[Capitaine ARRACHART - PARIS - DAKAR - TOMBOUCTOU - ALGER - CASABLANCA - PARIS - Quelques impressions de route](#)**

*(voir sa couverture page suivante et lire le texte grâce au lien ci-dessus)*

---



PARIS-DAKAR  
TOMBOUCTOU-ALGER  
CASABLANCA-PARIS



Quelques impressions de Route

PAR LE

CAPITAINE ARRACHART

