

PARIS-DAKAR  
TOMBOUCTOU-ALGER  
CASABLANCA-PARIS



Quelques impressions de Route

PAR LE

CAPITAINE ARRACHART

PARIS-DAKAR

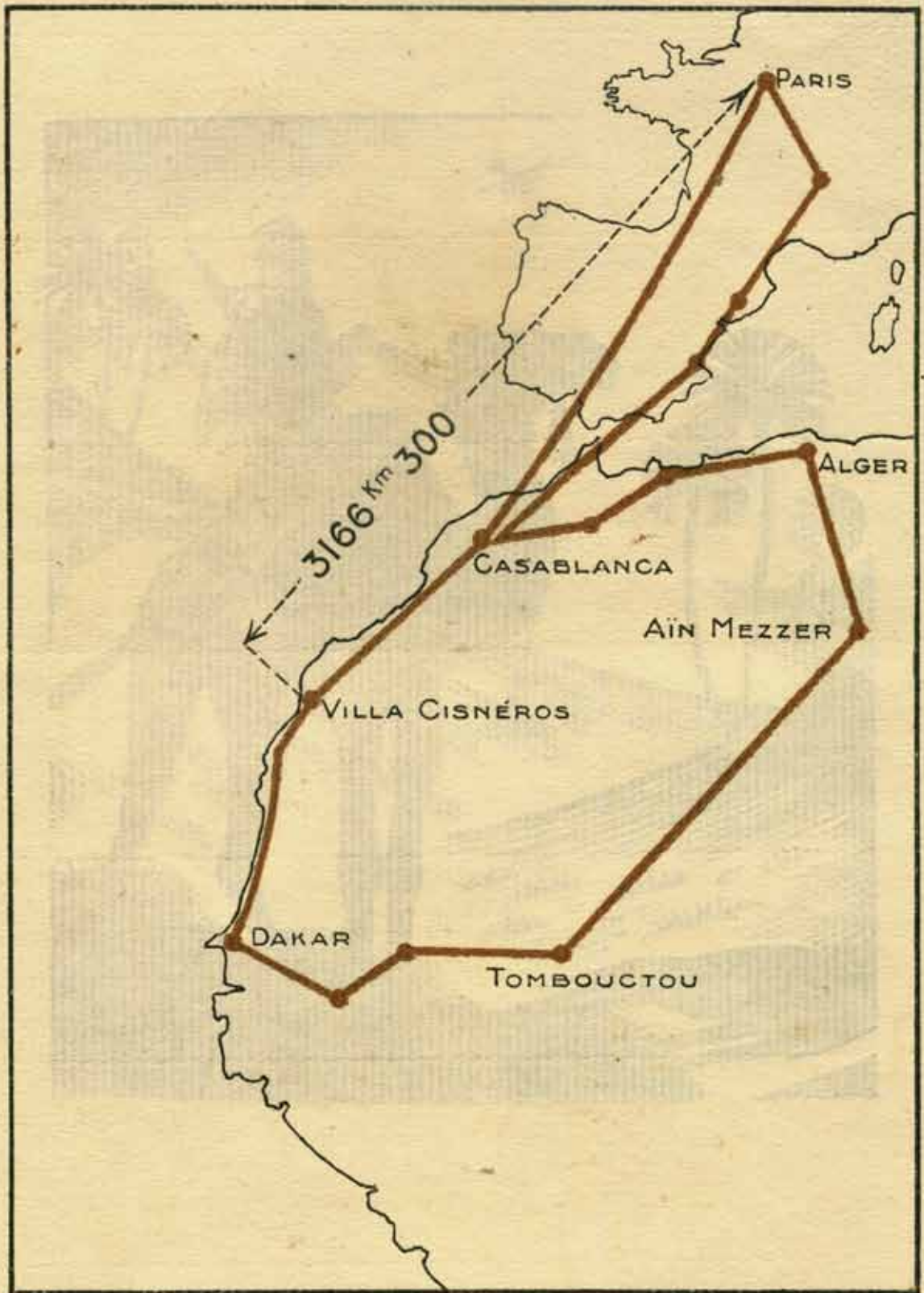
TOMBUCTOU-ALGER

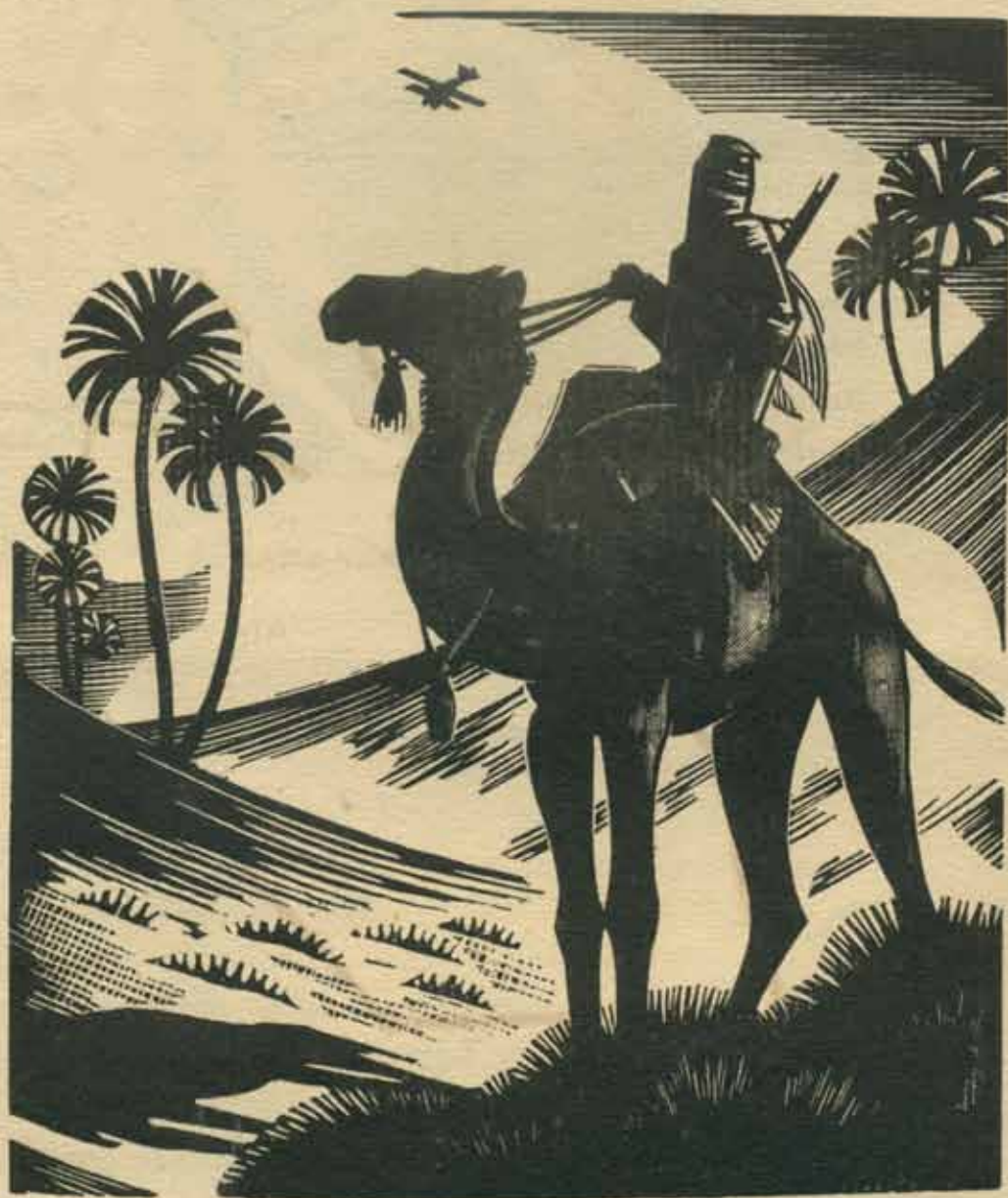
CASABLANCA-PARIS

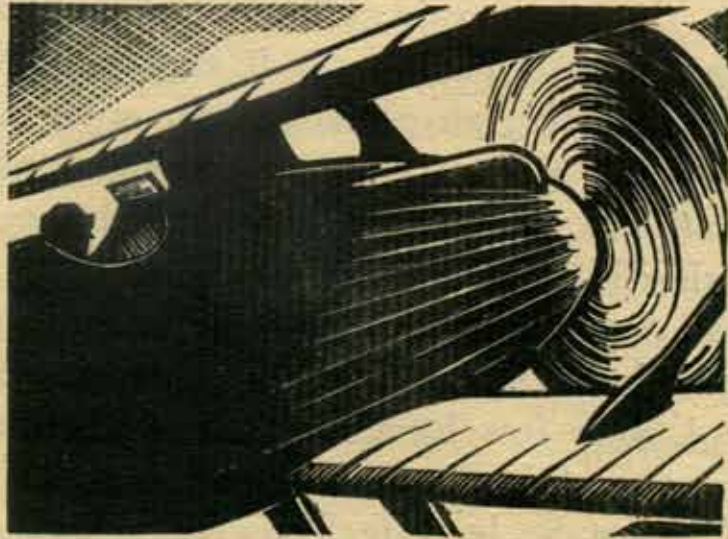


Orbiter des missions de Boule

Bois de  
Jacques BOULLAIRE







..... LE SOIR SUR ETAMPES

**L**a nuit est tombée : notre Bréguet XIX repose dans son hangar d'Étampes où l'a conduit expertement Lemaitre. Le tonnerre des 500 CV ne trouble plus le silence de l'aérodrome de Mondésir et seules quelques lumières vacillent dans l'ombre opaque. Les mécaniciens entonnent sans répit les quelques 2.000 litres d'essence dans notre avion-foudre.

..... UN DÉPART

**U**n départ de raid se différencie peu aisément d'un autre départ de raid. C'est le même protocole qui préside à la sortie de l'avion sur le terrain, à son remorquage par le tracteur, au plombage des appareils de bord et des réservoirs, aux dernières recommandations, vœux et congratulations, « à l'adieu suprême des mouchoirs » comme disait Mallarmé.

Il y avait cependant pour notre départ un piment supplémentaire : le décollage avec un appareil aussi lourdement chargé. Une fois Lemaitre et moi installés dans la carlingue, le 500 CV Renault tourna à toute puissance, entraînant l'avion dès les cales enlevées, mais sans que les roues du train d'atterrissage pussent s'arracher du profond sillon qu'elles creusaient sous l'extrême surcharge de l'appareil. — Il n'y eut pas de découragement dans l'équipage. — Au second essai l'avion roula encore longuement, mais trouvant un terrain plus ferme, il se souleva de terre, rebondit et enfin à quelques mètres de l'obstacle, il répondit franchement à mon appel et décolla.

Ceux qui ont assisté à notre départ d'Étampes m'ont confessé qu'ils en avaient gardé un émotionnant souvenir. Ils auraient été peut-être mieux qualifiés que moi pour donner une juste impression de cette matinée du 3 Février. Pour moi je n'avais pas encore le temps de réfléchir sur ce décollage que je devais me préoccuper de passer du benzol sur l'essence, maintenant que les plaines ternes de la Beauce défilait sous nous, sempiternelles, en l'attente du Val de Loire et qu'il s'agissait de prendre lentement mais sûrement de la hauteur..... Ce n'est qu'à Villa Cisneros que nous pûmes en discuter doctement avec Lemaitre.

..... DES LUMIÈRES DANS LA NUIT

**L**es hauts plateaux castillans ont une âpre rudesse, une infinie tristesse. Mais leur désolation s'accroît encore quand les baigne la clarté laiteuse de la lune. Que grâces soient néanmoins rendues à celle-ci car c'est un fanal bien utile quand se profilent dans l'ombre les cimes aigues des sierras et qu'il faut se faufiler entre les pics. Et c'est ainsi qu'elle dessina successivement en fantastiques projections noires et blanches les barrières de la Sierra Guadarrama au pied de laquelle s'endormaient les bassins délaissés et les eaux vives de la Granja, et plus tard de la Sierra Morena. Dans le silence lugubre que brassait le ronflement grave et puissant de notre moteur, s'allumaient heureusement, au passage, les lumières des villes qui ponctuaient notre course, Madrid, Tolède, Cordoue, Séville.

Puis les pinceaux des phares éclaboussent une mer d'argent ou l'échancrure des côtes. Et Gibraltar est vite derrière nous.

D'autres compagnons ne nous abandonnent pas : Ce sont les feux de Tanger, de Larache. Un intermède d'obscurité. Puis c'est une symphonie : Rabat tout illuminée. Casablanca avec son phare à éclipses et tous les feux réglementaires d'atterrissage sur l'aérodrome.



Encore un rai de lumière à Mogador. Puis c'est le trou noir, l'entrée dans le « tunnel ». La lune a disparu et les joyeuses lucioles qui avaient piqueté notre route se sont évanouies. La fatigue nous étreint, l'anxiété nous casque d'une lourde chape, jusqu'à ce que le jour tardif se lève et nous découvre les mornes horizons desséchés et pierreux de la Mauritanie et du cap Juby.

#### ..... LES HEURES ARDENTES

**L**e soleil ardent grille, implacable, la terre poudreuse et craquelée. La chaleur semble monter en volutes pour se dissoudre dans l'air embrasé. Lemaitre et moi, d'une main avons fait sauter nos bonnets fourrés et coiffé le casque colonial. De l'autre nous avons dégagé par la tirette les lourdes combinaisons et nos jambes moulues reprennent un peu d'aise. Nous bordons sempiternellement la côte du Rio del Oro que la mer d'un bleu profond ourle d'une frange d'écume. Nous nous laisserions facilement aller à quelque lassitude, à quelque somnolence, encouragée par la chaleur et le rythme monocorde de notre moteur, si quelques ratés ne venaient troubler subitement cette monotonie au moment où nous survolions un petit fortin trapu, érigé tout contre une lagune. Villa Cisneros ! avait vite repéré Lemaitre. Il nous restait suffisamment d'essence pour atteindre Port-Étienne. Mais il nous parut préférable après le parcours prolongé que nous venions d'effectuer, et avec le chemin désertique qui nous restait à parcourir, d'atterrir en cette manière d'oasis pour nous rendre compte de la cause des ratés.



Une cause bien minime, infime, qui fera sourire bien des pilotes : un fil de bougie détaché ! Cette constatation nous fit amèrement regretter, par la suite, de n'avoir pas poursuivi notre route.



..... VILLA CISNEROS

Un gouverneur, quelques soldats, un fortin ; des Maures errant, de-ci de-là, autour du bordj, et pas d'eau si ce n'est celle d'une citerne au centre du fort.

Les Maures n'avaient d'autre utilité que de nous importer autour de l'appareil, les soldats d'organiser un simi-service d'ordre et le Gouverneur, arrivé à point, de procéder protocolairement à toutes les constatations d'usage : examen des pièces de bord, des barographes, d'où il résultait, sous réserve du contrôle a posteriori de l'Aéro-Club de France, que notre brave Bréguet XIX équipé de son vaillant 500 CV Renault, venait, d'un coup d'aile, d'Étampes à Villa Cisneros, par un vol de 3.166 kilomètres, de s'attribuer le record du monde de distance sans escale....

Comme c'est le propre de tout record, il sera battu, et je ne serai pas le dernier à féliciter celui qui nous ravira le titre mondial, car Lemaître et moi nous savons ce qu'il nous a coûté d'efforts depuis l'arrachage de notre avion du sol d'Étampes jusqu'à l'atterrissage à Villa Cisneros après notre long exode au-dessus des steppes brûlées du Rio del Oro.

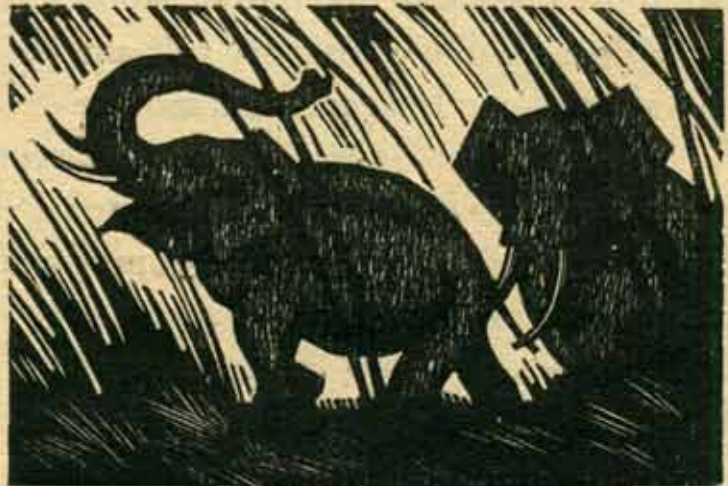
Les heures sont longues à bord de l'avion, aussi bien dans la nuit profonde, que sous le soleil de plomb, et le seul compagnon qui vous réconforte, est le moteur dont la grande voix régulière et vibrante rompt l'isolement. Heureux ceux qui comme nous ont su bien placer leur confiance!....

..... TOMBOUCTOU L'EX-MYSTÉRIEUSE

**N**ous sommes à Tombouctou : Plan préconçu? Certes non. Hasard seul? Non point. Mais pour venir de Villa Cisneros à Tombouctou, nous avons pris une route qui en fit voir de dures à notre appareil et à notre moteur, lesquels se targuant déjà d'un record du monde, auraient peut-être pu judicieusement prétendre à un peu de repos ou à quelques ménagements.

Mais de Villa Cisneros, il n'était point possible que nous n'allions pas jusqu'à Dakar.

Dakar, qui, à la pointe du Cap Vert, s'étend chaque jour, se construit, s'étire. Comment aurions-nous évité de remercier l'éminent Gouverneur Général Carde qui avait poussé le souci de sa charge jusqu'à se rendre à l'Aérodrome.



A Dakar, nous pouvions remettre le cap sur Paris, par air, ou démonter l'appareil. M. Louis Renault nous câblait qu'il nous laissait toute initiative.

Pourquoi ne pas profiter de cette sage manière de voir ? C'est ainsi que je décidai de gagner Tombouctou via Kayes et Bamako. Puisqu'il faut toujours ramener ses impressions à une sensation résumée, à un souvenir qui prend toute sa valeur dans un raccourci, j'avouerai que je ne me souviens plus que de l'horrible chaleur qui nous étreignit jusqu'à Bamako. C'est l'obligation devant cette étuve de se contraindre à de petites étapes, de délester l'appareil, de partir au petit jour en cherchant à gagner les hautes couches pour avoir un peu d'air frais et surtout « portant », hypothèse qu'au départ pour Dakar nous n'avions pu, et pour cause envisager.

Lemaitre, en quelques pages excellentes, a rendu avec beaucoup d'expression, les multiples aléas que comportèrent pour notre équipage ces étapes, le long du Sénégal, puis du Niger. Je n'y reviendrai pas. Tout au plus noterai-je au passage que nous survolions par endroits la brousse traditionnelle, hantée de gros gibier ; qu'enfin la dernière étape se fit à grande allure en survolant le cours grandiosement élargi du Niger, et bordé de ces multiples ramifications, plus ou moins marécageuses, mirages trompeurs de grasses prairies, où foisonnent les crocodiles et, où l'atterrissage entraînerait de pénibles réalités.

Mais nous voici à Tombouctou. Est-ce bien cela Tombouctou l'ex-mystérieuse ? Pas de verdure, des cases en terre, quelques-unes peintes en rouge vif.

L'avion se pose près du Niger.

Après avoir déjeuné, nous enfourchons des petits chevaux soudanais pour faire les quelques dix kilomètres

qui nous séparent de la ville. Le soleil brûle. Pourtant ce chemin ne nous paraît pas long au milieu de cette brousse dont nous suivons les sentiers longeant des marigots. Nous croisons des indigènes aux costumes étranges : femmes noires vêtues de jupes de peau, touaregs aux visages voilés.

Nous passons devant l'« arbre du Marabout ». Un saint Arabe est enseveli tout près. En témoignage de vénération, les passants accrochent aux épines un morceau de leur burnous.

Une échappée nous laisse apercevoir Tombouctou à notre droite et le fort du sud de la ville où flottent nos couleurs.

Nous nous présentons au Commandant Faucher, Commandant du Cercle, et lui expliquons nos projets. Il nous demande notre itinéraire exact, envoie un télégramme à Adrar pour annoncer notre départ et nous donne de précieux conseils : « Laissez-là, dit-il, vos boîtes de conserves et vos biscuits... Emportez plutôt des dattes... Si vous vous posez dans le désert, partez à la recherche d'une piste en emportant le plus d'eau possible et en vous rationnant dès le premier jour. Avec quelques dattes, quelques gorgées d'eau le matin et autant le soir, vous pouvez marcher. Si vous trouvez un puits, demeurez-y en mangeant peu pour durer le plus longtemps possible. Un jour ou l'autre quelqu'un passera ». D'autres indications qu'il nous donna nous rendirent aussi par la suite, de grands services.



..... ADIEUX AU NIGER

**L**e 20 février, à 6 heures du matin, nous quittons Tombouctou, emportant 1.000 litres d'essence qui devaient nous permettre douze heures de vol. Il ne nous en fallait guère plus de dix pour atteindre Adrar, à 1.500 kilomètres au Nord.

C'est sans appréhension que nous nous engageons au-dessus de l'immense désert. Nous avons confiance dans notre avion et notre moteur, malgré l'effort déjà accompli.

Nous perdons bientôt de vue le Niger qui disparaît vers la droite. Nous passons au-dessus du fortin de Tabankor, notre premier point de direction.

Il nous faudra dorénavant suivre la piste de Tabankor à Adrar avec, comme points de repère, Tessalit et Ouallen qui sont, de loin, reconnaissables à leurs hautes falaises.

Malheureusement, une erreur de déclinaison de 6° s'est glissée dans la préparation du voyage et nous nous engageons trop à l'Est. Précisément à travers l'immense étendue des dunes, un long ruban se déroule sous nos pieds : une piste. Nous la suivons, mais cette piste n'était pas celle de Tessalit, c'était celle de Kidal. Cette erreur a failli nous coûter cher.

Vers 10 heures, nous aurions dû survoler Tessalit. Mais nous ne reconnaissons pas les hauteurs de l'Adrar Tessalit qui aurait dû être tout proche. Nous nous rendons compte alors que nous avons fait fausse route et nous décidons de redresser notre route vers le nord en direction d'Ouallen.

Hélas, notre correction fut insuffisante et bientôt nous étions perdus au-dessus du Sahara.



## ..... LA COURSE VERS LE NORD

**A** midi, nous apercevons une caravane, puis une piste. Mais elle se perd bientôt, dans les collines.

Pour comble de malheur, voici qu'un vent de sable se lève. La visibilité devient nulle. Pas une

minute d'éclaircie ! Nul repère entre l'immense désert qui roule sous nos pieds ses vagues de sable et le ciel au-dessus de nos têtes immuablement bleu.

Enfin, vers le soir la tempête s'apaise. Nous arrivons au-dessus d'un désert de pierres, le reg. Nos yeux fouillent en vain l'horizon. Rien n'apparaît.

Maintenant notre réservoir d'essence est vidé. Une demi-heure de vol épuise les quarante litres de benzol de la « nourrice » et nous voici condamnés à l'atterrissage forcé !

## ..... PERDUS DANS LE DÉSERT

**N**ous nous posons sur un vaste espace pierreux. Dans l'atterrissage une aile est touchée et un pneu éclate.

Qu'allons-nous faire ? Nous décidons de partir de suite vers le nord. Nous emportons cinq kilogs de dattes et trente litres d'eau. Un vent glacial s'est levé. Nous marchons dans

une nuit obscure, butant à chaque pas sur des pierres tranchantes.

Par deux fois, brisés de fatigue, nous nous arrêtons pour nous reposer, mais glacés jusqu'aux os, il nous faut repartir !

..... VOICI UN HOMME

**L**e lendemain vers le milieu du jour, bien que de plus en plus épuisés, nous marchions encore et entrions bientôt dans une grande vallée.

Tout à coup, nous apercevons un homme qui accourt vers nous. Il nous serre les main avec effusion.

Plus tard nous apprîmes qu'il s'appelait Boalous ben Mohammed. Il se surnommait Bouchat c'est-à-dire « le courrier ». Il avait en effet assuré le service postal entre In-Salah et les postes du désert. Pendant quatre ans, Bouchat avait appartenu aux Compagnies Méharistes et avait parcouru le Sahara en tous sens sous les ordres du Général Laperrine.

Bouchat ne savait pas un mot de français, et nous ignorions complètement l'arabe. Par gestes, il nous fit comprendre qu'il suivait depuis plusieurs heures nos traces.

Tandis que nous nous efforcions de suivre ses explications, un autre Arabe apparut.



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-Timimoun.

Le jour même à la tombée de la nuit, Bouchat revint avec trois chameaux et un autre Arabe.



Le lendemain, réconfortés par un repas de lézard de palmier et de « terfess », sorte de champignon du désert, nous partions à la recherche de notre avion dont nous voulions, tant bien que mal, assurer la sécurité avant de nous diriger vers l'oasis d'El-Goléa.

Nous le retrouvions par bonheur intact.

Puisque nous avons eu la bonne fortune de nous tirer de ce mauvais pas, nous étions résolus à reprendre notre raid et à ramener notre Bréguet à Villacoublay.

#### ..... EN MARCHÉ VERS EL-GOLÉA

**I**l nous fallut plusieurs étapes pour atteindre El-Goléa. La dernière fut particulièrement longue. D'après les explications de Bouchat, nous pensions atteindre El-Goléa le 26 février vers midi. Nous avons levé le camp à l'aube et après deux heures de marche dans une région assez accidentée, nous trouvions un troupeau de chameaux dans un pâturage. Devant nous, à quelques kilomètres, des dunes de sable assez élevées rejoignant à l'ouest le grand Erg. Quelques tentes sont aperçues sur notre droite. Bouchat se



munissant d'un bidon vide part en courant pour demander du lait de brebis. Peu après à 8 heures, nous faisons halte et notre ami nous rejoint, accompagné de quelques Arabes. Le chef apportait dans une boîte tout le nécessaire pour nous offrir le thé. Le feu fut vite allumé et le thé préparé ; pendant ce temps un des nouveaux venus nous expliqua qu'il nous retrouverait deux jours plus tard à El-Goléa. Il était chargé de la poste entre Timimoun et El-Goléa. Nous lui demandons à quelle distance nous nous trouvons de ce dernier poste. Il répond : « 50 kilomètres ».

Nous ne le crûmes pas. Mais ayant repris notre marche, après avoir franchi les dunes, nous retrouvions un erg et arrivions vers 16 heures sur la piste d'In-Salah. Une borne indiquait : El-Goléa, 21 kilomètres.

Nous pensions être arrivés. Notre fatigue s'accrut encore à cette lecture. Il nous était impossible de demeurer sur les chameaux. Nous avons, en effet, la peau des jambes très écorchée. Nous continuons donc notre route à pied, mais les pierres très pointues nous blessaient à travers nos chaussures devenues lamentables.





..... EL GOLEA

**E**nfin voici l'oasis. Nous nous engageons à travers les jardins par des chemins bordés de murs en terre. Nous butons dans toutes les « seguias ». La nuit est noire. Nos pieds traînent lourdement.

Voici quelques lumières... puis des bruits de voix : c'est le Lieutenant Brunet accompagné du Docteur Curie qui viennent à notre rencontre. Bouchat, parti en courant une heure avant les avait prévenus.

Alors, ayant retrouvé nos camarades, notre fatigue tombe. Quelques instants après, nous arrivons dans une grande salle voûtée, bien chauffée par un grand feu de bois. Une table servie nous attend.

..... UNE DÉCISION VITE PRISE

**N**ous avons lancé des radios à nos familles, au Sous-Secrétariat de l'Aéronautique, à la Maison Renault. Le soir même, nous recevons une dépêche de M. Louis Renault qui nous prévient que d'Alger, des « six roues » partent immédiatement vers El Goléa pour nous prendre et dépanner notre avion qui n'a besoin pour repartir que d'un peu de toile, d'une chambre à air et d'essence.....

Impatiemment nous attendions chaque jour les six roues, assis sur les rochers d'une falaise dominant le désert, les yeux fixés vers le Nord, inspectant l'horizon à la jumelle.

Enfin le soir du 6 mars, pendant le dîner, un « mocrasni » vint nous prévenir que des phares étaient visibles. Aussitôt Lemaitre et moi de courir. Le Capitaine Duboc, de l'Aviation d'Alger, un mécanicien et deux conducteurs montant les deux voitures arrivaient peu après.

Le lendemain 7 mars, nous partions vers l'avion. Après deux jours de voyage, nous le retrouvions à notre grande joie dans l'état ou nous l'avions quitté.

Tout le monde se mit à l'ouvrage et, après une nuit de repos paisible passée auprès de l'avion, nous partions vers El-Goléa que nous atteignons au bout d'une petite heure de vol. Il nous avait fallu 6 jours pour faire la même route à dos de chameaux et 24 heures avec les « six roues ».

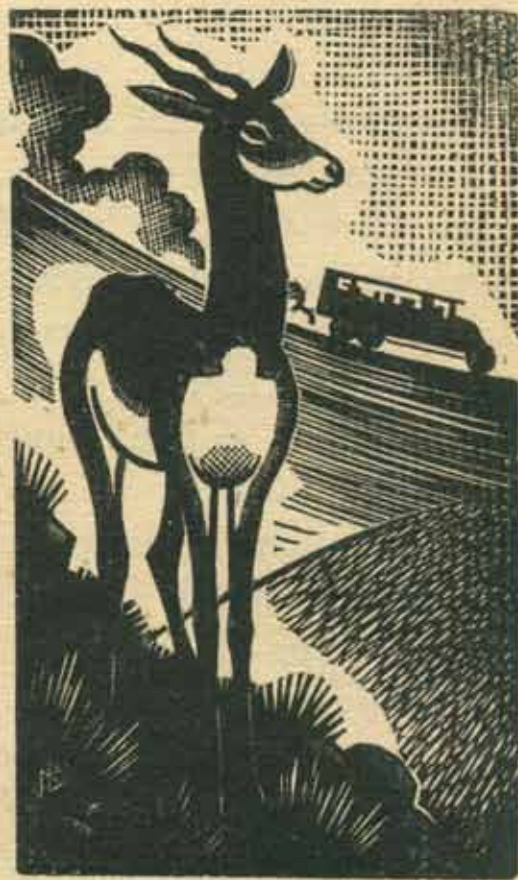
..... LE CHEMIN

DES ÉCOLIERS

**L**e 10, nous quittons El-Goléa, oasis enchantée.

Voici Laghouat, Djelfa, Bogari.

Voici l'Atlas, puis la plaine de la Mitidja avant l'aérodrome d'Hussein-Dey, où nous nous posons à 4 heures.



Désormais, après le raid Paris-Dakar et notre mission d'exploration à travers le Sahara, nous n'avons plus devant nous que de beaux jours à vivre.

Après Alger, Oran, Fez et Casablanca.

Puis, le 21, nous sommes à Alicante, le 22 à Barcelone après une dure étape sous les bourrasques.

Dans l'après-midi du 23 nous atterrissons sur le terrain de Bron.

#### ..... UNE ARRIVÉE

**D**e Lyon à Paris, ce fut l'étape radieuse des fins de raids.

Partant de Lyon, le mauvais temps nous accompagne jusqu'à la Loire.

Le ciel s'éclaircit à notre passage sur Étampes et nous survolons Mondésir avec une belle satisfaction, puisque voici notre circuit « bouclé » et que c'est la première fois qu'un avion de raid revient à son point de départ. Notre Renault n'en donne pas moins à pleine voix comme au premier jour....

Un soleil radieux nous accueille au-dessus de Villacoublay.

Des groupes nombreux devant les hangars Bréguet, nous indiquent où il faut atterrir.

Le Sous-Secrétaire d'État de l'Aéronautique, M. Laurent Eynac, le Général Dumesnil et leurs Collaborateurs, MM. Louis Renault et Louis Bréguet avaient bien voulu venir jusqu'à Villacoublay.

Les mains amies se tendent....



Ludovic Arrachart est né à Besançon le 15 août 1897.

Engagé volontaire dans l'Infanterie à 17 ans, il est blessé en 1917 et devient sous-lieutenant pilote.

Après une guerre brillante, il est affecté en 1923 à la section technique de Villacoublay, il participe aux essais des nouveaux avions et prend part à de nombreuses compétitions. Après le record Etampes-Villa Cisneros, il bat, avec son frère Paul en juin 1926, son propre record sur le parcours Paris-Shaibah (près de Bassorah) avec un Potez 28.

Les raids se succèdent alors, dont un Paris-Madagascar en deux jours.

Il devient ensuite directeur des vols de la firme Caudron-Renault.

Il trouve la mort le 23 mai 1933 à Auneau, près d'Etampes, aux commandes d'un Caudron C 362, alors qu'il s'entraîne pour la coupe Deutsch de la Meurthe.



Henry Lemaître est né à Bléré (Indre-et-Loire) le 6 juillet 1894.

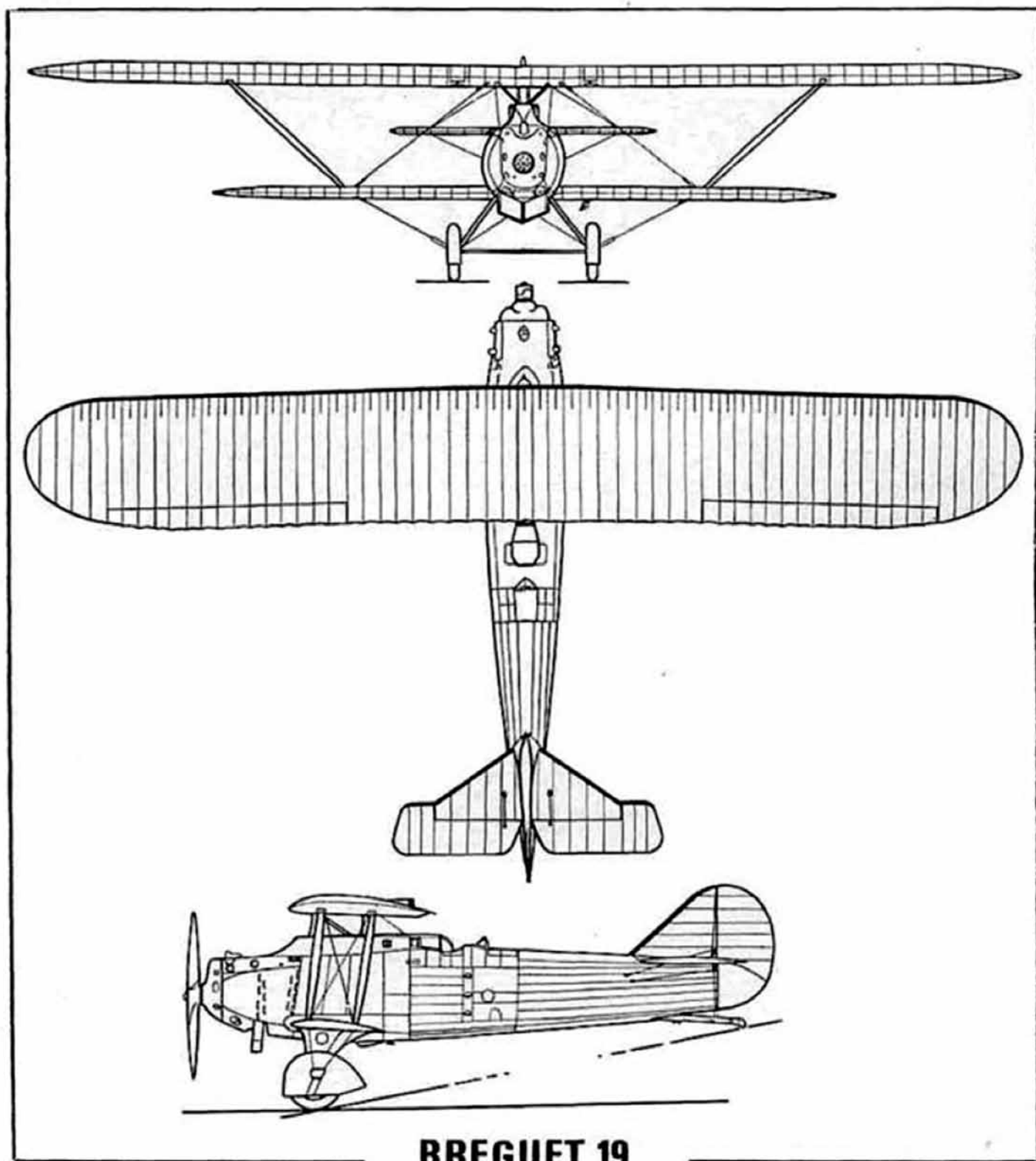
Breveté en 1912 à l'âge de 18 ans il est, pendant la guerre, un as du bombardement. Commandant d'escadrille, il participe à plusieurs bombardements sur Metz et sur l'Allemagne. Le 8 mars 1919, il décolle de Toulouse-Montaudran, avec Pierre-Georges Latécoère comme passager, pour parcourir le premier tronçon de la ligne jusqu'à Casablanca.

Il effectue ensuite plusieurs raids vers Constantinople et l'Afrique avant son vol de record avec Arrachart.

Après avoir remporté la *Liberty Race* à New-York, il entre chez Breguet en 1927 et passe deux années en Bolivie pour former l'armée de l'Air bolivienne qui vient d'acheter des Breguet 19.

Il quitte l'aviation, pour raison de santé, en 1931 et devient directeur d'une compagnie de transport et collaborateur à *Paris-Soir*.

Il décède le 23 juillet 1935 à Saint-Maxire (Deux-Sèvres).



**BREGUET 19**

Le Breguet 19 de série d'Arrachart et Lemaître a reçu une préparation spéciale lui permettant de couvrir de longues étapes. Le moteur est un Renault 480 chevaux. Il est équipé d'un double poste de pilotage.

Muni de réservoirs supplémentaires, il peut emporter 2 030 litres de carburant et 190 litres d'huile. L'emploi du benzol contenu dans une nourrice de 37 litres permet d'augmenter la puissance jusqu'à 550 chevaux au décollage.

Il n'emporte aucune pièce de rechange et l'outillage est limité à un démarreur à sandow, une seringue à injection et une clé.

L'avion pèse au départ 3 400 kilogs, soit 1 300 kg de plus que le poids normal.

Les études et les essais menés par Breguet ont permis de déterminer la puissance nécessaire à chaque instant et d'établir un tableau de marche.

L'altitude optimale de vol est fixée à l'avance mais, dans la pratique, les conditions météorologiques ne permettent pas toujours de respecter les consignes prescrites.

Le décollage est réussi à la deuxième tentative et le passage du benzol à l'essence effectué à 100 mètre de hauteur.

Des ratés, consécutifs à l'encrassement des bougies, contraignent à l'atterrissage à Villa-Cisneros. Il reste alors 387 litres d'essence, ce qui aurait permis de poursuivre le vol jusqu'à Port-Etienne.

Ci-contre : Les caractéristiques d'un Breguet 19 de série.

Ci-dessous : Le tableau de marche réel.

**Avion BREGUET type XIX (France)**

**Biplan.**

Surface portante: **S** — 46 m<sup>2</sup> 6 Moteur : **RENAULT** Puissance: **T** = 410 CV

**Hélice : 1 tractive.**

Envergure : 14<sup>m</sup>,96 Longueur : 9<sup>m</sup>,10 Hauteur : 3<sup>m</sup>,34

---

**REPARTITION DES POIDS**

P <sub>o</sub> Organes motopropulseurs .....	660 kg.		P <sub>o</sub> = 0,31
P <sub>a</sub> Planeur .....	696		P <sub>a</sub> = 0,33
P <sub>v</sub> Avion à vide .....	1356		P <sub>v</sub> = 0,65
P <sub>e</sub> Poids enlevé .....	750		P <sub>e</sub> = 0,35
<b>P Poids total de l'Avion en charge.....</b>	<b>2106</b>		<b>1,00</b>

$\frac{P}{S} = 46 \text{ kg.}$        $\frac{P}{T} = 5 \text{ kg. 1}$

---

**PERFORMANCES (P = 2.106 kg.)**

	100 m.	2.000 m.	3.000 m.	4.000 m.
Vitesse en km/h.....		<b>228</b>		
Temps de montée (minutes).		<b>7'15"</b>		plafond <b>7.000</b>

---

**UTILISATION**

**Répartition du poids enlevé :**

Poids de combustible (essence et huile).....	400 kg.
Equipage .....	350 kg.
Armement, passagers ou fret .....	
<b>Vitesse commerciale .....</b>	<b>200 km/h.</b>

Sesquiplan métallique, biplace, de reconnaissance et de combat. Equipé également avec Lorraine-Diétrich, 425 CV. Adopté par les aviations militaires françaises et étrangères.

DATE	DÉPART		ARRIVER		TEMPS DE VOL	KILOMÈTRES		CONSOMMATION		
	LOCALITÉ	HEURE	LOCALITÉ	HEURE		par étapes	à l'heure	totale	à l'heure	aux 100 km
1925								litres	litres	litres
<i>Février</i>										
3	Étampes	11 h. 30								
4	—		Villa Cisneros	12 h.	24 h. 30	3167	130	1630	66	52
5	Villa Cisneros	12 h.	Dakar	18 h. 45	6 h. 45	1000	150	450	66	45
7	Dakar	8 h. 15	Kayes	14 h. 15	6 h.	780	130	450	75	57
13	Kayes	0 h.	Kayes	1 h.	1 h.	130				
16	Kayes	6 h.	Bamako	9 h. 15	3 h. 15	500	154	240	74	48,5
17	Bamako	6 h.	Tombouctou	11 h. 10	5 h. 10	900	174	370	72	41
20	Tombouctou	6 h.	20 kms à l'ouest d'Ain-Mezzer	17 h. 45	11 h. 45	1950	168	1000	85	51
<i>Mars</i>										
9	Ain-Mezzer	9 h. 50	El Goléa	11 h.	1 h. 10	170	144			
10	El Goléa	11 h.	Alger	16 h. 30	5 h. 30	720	130	425	79	59
13	Alger	8 h. 15	Oran	10 h. 30	2 h. 15	400	180	160	71	40
15	Oran	11 h.	Oran	12 h. 05	1 h. 05	140				
17	Oran	8 h.	Fez	10 h. 50	2 h. 50	470	166	200	71	43
18	Fez	9 h. 10	Casablanca	11 h. 10	2 h.	270	135			
21	Casablanca	8 h.	Alicante	13 h. 55	5 h. 55	900	152	450	75	50
22	Alicante	7 h. 35	Barcelone	11 h.	3 h. 25	450	130	250	73	55
23	Barcelone	8 h.	Lyon	14 h. 50	5 h. 50	600	102	450	77	75
24	Lyon	10 h. 45	Villacoublay	14 h.	3 h. 15	400	173			
					91 h. 40	12947				

Nombre total des heures de vol { pendant les essais : 8 h. 20.  
pendant le raid du 3 Février au 24 Mars 1925 : 91 h. 40.



Le départ d'Etampes le 3 février 1925



Arrivée à Dakar le 5 février 1925 (Jean-Paul Bonora via F-X. Bibert)





Mise en route à Dakar avec le démarreur à sandow (Jean-Paul Bonora via F-X. Bibert)



Le 13 mars 1925 à La Sénia (Georges Vieville)

## 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 *Bréguet 19 B2*, moteur *Renault 480 CV*. Ce record a été effectué sur le parcours Etampes (Mondésir) Villa-Cisneros (Rio de Oro). »



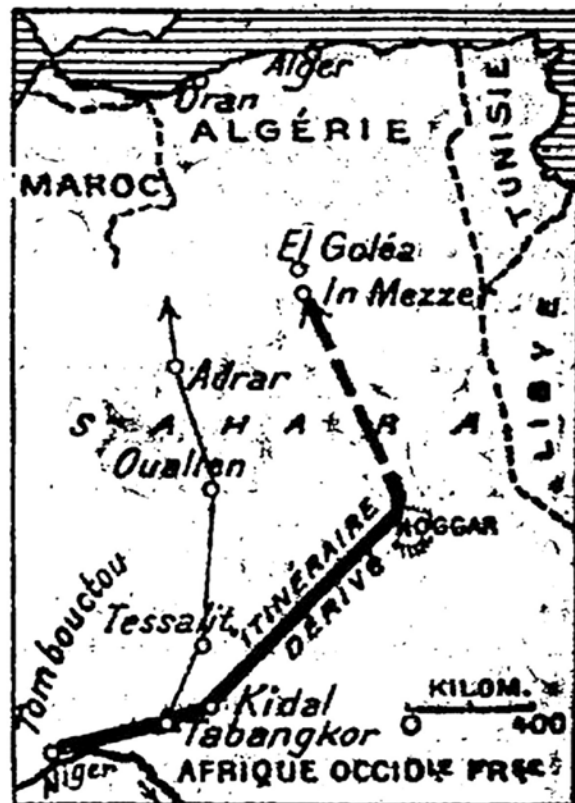
La vignette émise à l'occasion du vol de record et une lettre qui a fait tout le voyage.



Ci-contre : L'erreur de navigation due à une erreur de déclinaison et à un fort vent du nord-ouest.

Ci-dessous : Le 24 novembre 1931 à La Sénia, Ludovic Arrachart à gauche, de passage avec le Farman 198 F-AJNH. Henri Fouque Duparc au centre avec un chapeau et Albert Monville à sa gauche. Yvon Milhe Poutingon, lieutenant de réserve, à droite (Françoise Fouque Duparc)

Ludovic Arrachart, accompagné du mécanicien Puillet, est chargé de mission par le Ministère de l'Air en vue de l'établissement de la ligne Alger-Madagascar.





La tombe de Ludovic Arrachart au cimetière de Montparnasse (François Ribailly)

**Pierre JARRIGE**

[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)

ISBN 2-9506620-3-X

Janvier 2013

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

