

LE MIROIR DES SPORTS

ABONNEMENTS
France et Colonies
1 An . . . 25 fr.
6 Mois . . 13 fr.

ABONNEMENTS
Étranger
1 An . . . 43 fr.
6 Mois . . 22 fr.

PUBLICATION HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉE, 18, RUE D'ENGHEN, PARIS

11 février 1925

LES DEUX PILOTES ARRACHART ET LEMAÎTRE VOLENT DE PARIS À DAKAR EN 56 HEURES ET DEUX ÉTAPES.

LES DEUX CAPITAINES AVAIENT PROJETÉ DE GAGNER LA CAPITALE DU SÉNÉGAL D'UNE SEULE TRAITE, EN 25 HEURES DE VOL. MALHEUREUSEMENT LEUR VITESSE DE MARCHÉ FUT DE 125 KILOMÈTRES À L'HEURE SEULEMENT, ET ILS DURENT ATTEINDRE À VILLA-CISNEROS, LA CAPITALE DE LA COLONIE ESPAGNOLE RIO DE ORO, SITUÉE À PLUS DE 1 000 KILOMÈTRES DU BUT. PARTIS LE MARDI 3 FÉVRIER AVANT MIDI D'ÉTAMPES, ARRACHART ET LEMAÎTRE ATTERRISSAIENT LE MERCREDI APRÈS-MIDI AUX ENVIRONS DE CISNEROS ET LE JEUDI À 18 HEURES À DAKAR.



ARRACHART



LEMAITRE

ARRACHART et LEMAÎTRE n'ont pas exécutés intégralement leur projet : il leur a fallu deux étapes pour courir la distance qu'ils comptaient effectuer d'une seule traite. Et c'est là un demi-échec, puisqu'il leur atterrissage forcé à Villa-Cisneros les prive du record du monde de distance sans escale et les empêche de mettre pour la première fois Dakar à une portée d'avion de Paris.



LES AVIATEURS MILITAIRES ARRACHART ET LEMAÎTRE AVANT LEUR RAID PARIS-DAKAR

Le capitaine Arrachart, qui occupera le poste avant de la carlingue, est assis sur le fuselage du biplan Bréguet. Le capitaine Lemaître, qui prendra place au poste arrière, est debout, de face, au pied de l'avion. L'appareil, que l'on voit ici en partie, est sur la ligne de départ, à l'aérodrome militaire de Mondésir, près d'Étampes. A gauche, l'ingénieur M. Renault, constructeur du moteur de 480 chevaux. Les deux pilotes s'envolèrent, mardi 3 février, de Mondésir et arrivèrent à Dakar le jeudi après-midi, après une escale dans la colonie espagnole Rio del Oro. Samedi, ils quittaient Dakar à destination de Bamako, de Tombouctou et peut-être du Tchad. Malheureusement ils durent s'arrêter, par suite de panne, à Kayes, à mi-chemin entre Dakar et Bamako.

Pourquoi les deux officiers aviateurs n'ont-ils pas atteint leur but ? Parce que leur vitesse de vol est restée très nettement au-dessous des prévisions. Les pilotes espéraient marcher à une allure horaire comprise entre 150 et 180 kilomètres. Avec le vent favorable que le service météorologique leur avait annoncé comme soufflant du nord-est et tendant à passer au nord, ils étaient en droit d'escompter une vitesse de 200 kilomètre à l'heure. Ils volèrent à 125 à l'heure. Ils ont tenu l'air 25 heures. Au moment où ils atterrirent, ils avaient parcouru 3 125 kilomètres environ au lieu des 4 125 qu'ils auraient couverts s'ils avaient marché à 165 kilomètres heures.



Quelle est l'explication de cette vitesse relativement faible, surtout si on la compare avec l'allure record de PELLETIER-DOISY, qui lors de son raid Paris-Canton, pilotait un appareil sensiblement du même modèle que celui d'ARRACHART et LEMAÎTRE ? Le moteur Renault de 480 chevaux n'a-t-il pas fourni son plein rendement ? Les pilotes ont-ils trouvés devant eux un vent debout continuel ? Ont-ils été obligés de marcher au ralenti pour ménager leur essence ? Ont-ils navigués non pas suivant la ligne droite, mais en ligne sinueuse ? Enfin le poids de l'appareil a-t-il été un handicap considérable à la vitesse ?

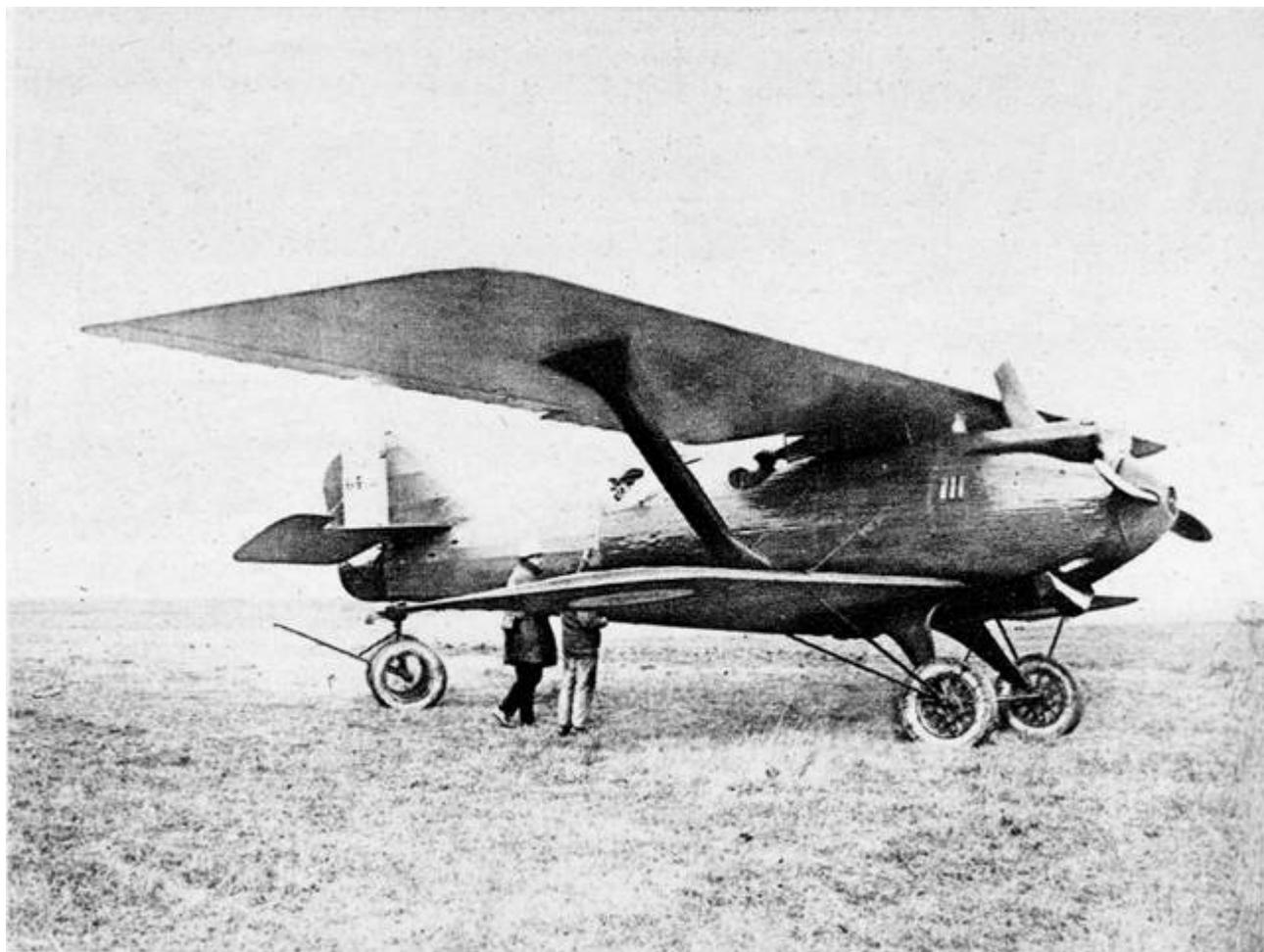
Il est certain qu'avec ses 2 700 litres d'essence, ses 200 litres d'huile, les provisions de toute sorte et les pièces de rechange qui emplissaient les carlingues, le biplan était, comme l'on dit pour un four de haut fourneau, chargé jusqu'à la gueule. Le plein d'essence avait été si complet que le précieux combustible s'échappait, avant le départ du bouchon des réservoirs et coulait dans les carlingues,

à tel point que sur l'ordre du capitaine LEMAÎTRE, un mécanicien du enlever quelques seringuées d'essence et les déverser sur le sol. Comme les pilotes durent regretter, en cours de route, les deux ou trois litres ainsi perdus.



L'appareil de 3 200 kilos, eut beaucoup de mal à quitter le sol, car, par surcroît, le sol du terrain d'aviation militaire de Mondésir, près d'Étampes était meuble, et les roues s'y enfonçaient comme en des ornières. ARRACHART qui pilotait, prit un premier départ, au cours duquel il ne dépassa pas la vitesse de 20 à l'heure et il s'arrêta après 300 mètres. Puis comme il avait de nouveau rassemblé ses forces, il se remit en route, trouva un sol plus résistant, acquies une plus grande vitesse, alléga petit à petit l'avion, au prix de manœuvres à la fois sûres et hardies, réussit à soulever la béquille arrière du sol, profita d'une légère ondulation pour tenter d'enlever les roues avant, rendit la main et à la butte suivante, il renouvela sa tentative. Cette fois l'appareil obéit et quitta tout

entier la terre, légèrement en perte de vitesse ARRACHART rendit tout doucement la main, mit l'avion en ligne de vol et prit peu à peu de la hauteur. Il avait roulé plus de 800 mètres et donné l'impression qu'il avait triomphé d'un monstre rebelle, ou encore qu'il avait enlevé une masse inerte à la force du poignet.

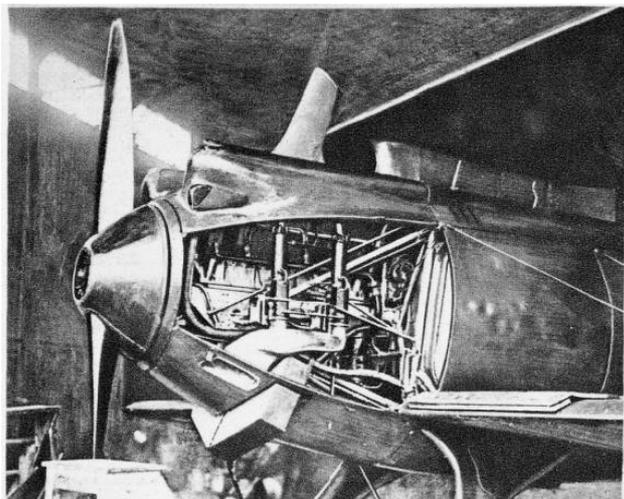


L'APPAREIL SUR LE TERRAIN DE DÉPART EN LIGNE DE VOL

Tel fut le premier acte de ce raid, entrepris malgré l'avis défavorable de la section technique de l'Aéronautique, qui craignait, avec quelque raison, le poids excessif, la surcharge de l'appareil au départ. Le cran et les qualités manœuvrières d'ARRACHART avaient triomphées de l'obstacle initial ; la valeur athlétique des deux pilotes allait triompher de la fatigue et des émotions de 25 heures de vol, accomplies en paries durant une nuit entière et au dessus de terrains inconnus, difficiles et parfois hostiles. Il faut avoir entendu le fracas assourdissant du moteur tournant à son plein régime de 1 300 tours à la minute pour comprendre dans quelle atmosphère infernale les aviateurs

accomplirent leur tentative. Assis dans une immobilité à peu près complète à leur poste respectif, bloqués de toutes parts, soit par les poignées et la tige de direction, soit par les manettes de commande du moteur, soit par les pompes, soit par les compteurs, indicateurs de vitesse, thermomètres, cloches à huile, soit par les cartes et les diagrammes, soit enfin par les provisions de toute sorte entassées dans les carlingues, les deux aviateurs foncèrent vers la but, dans le tumulte du moteur et de l'hélice, sans une minute d'inattention, et de distraction, de détente.

Ils n'ont pas battu de record, mais ils ont, toutefois, fourni le plus magnifique des efforts athlétiques. Leur résistance physique, leur excellence de pilotage, leur sens de l'orientation leur ont permis de prendre la deuxième place sur la liste des plus longs vols sans escale. Le record appartient aux lieutenants américains KELLY et Mac READY, qui, de Long-Island (New-York) à San Diego (Californie), ont effectués 4 030 kilomètres sans arrêt. Certes KELLY et Mac READY ont survolé une région parfois difficile, mais toujours amie. Leur trajet était balisé par les lumières des villes et les phares des aérodromes. Ils ne s'étaient surchargés d'aucune provision ; ils n'avaient pris aucune carabine ni aucun paquet de cartouches. Leur performance fut donc facilitée par le fait qu'ils survolèrent le continent américain ; elle reste cependant un brillant exploit, digne d'admiration.



LE MOTEUR DE 480 CHEVAUX APPARAÎT ; LE CAPOTAGE EST ENLEVÉ



ARRACHART (à g.) ET LEMAITRE SONT A LEUR POSTE ; LE MOTEUR TOURNE

ARRACHART et LEMAÎTRE se classent derrière KELLY et mac READY, avec un vol de 3 300 kilomètres environ sans escale. Et ils précèdent de quelques 300 kilomètres le regretté pilote anglais ALCOCK, qui traversa l'atlantique d'une seule traite, de Terre-Neuve à Clifden (Écosse).

Ainsi, ARRACHART et LEMAÎTRE avaient les deux records à leur portée. Ils ont échoué dans la conquête du premier, celui de la distance. Mais ils auraient, s'ils avaient adopté l'itinéraire Paris-Terre-Neuve, au lieu de Paris Dakar, réussi à traverser l'atlantique et à renouveler, en sens inverse, le magnifique et inoubliable exploit d'Alcock.

Quoi qu'il en soit, ARRACHART et LEMAÎTRE ont bien mérité de l'aviation française. Celle-ci, grâce à Sadi LECOINTE, le 30 octobre 1923, a commencé à reprendre aux américains les records du monde. Sadi a ramené en France le record de l'altitude en s'élevant à 11 154 m. En juillet 1924, COUPET et DROUHIN enlevaient, en 38 heures de vol, le record de la durée. En octobre, CALLIZO, un pilote de réserve, portait à 12066 mètre le record de la hauteur (*voir note en bas de la dernière page*). En décembre, BONNET s'attribuait le record de la vitesse avec 488 km 171 à l'heure.



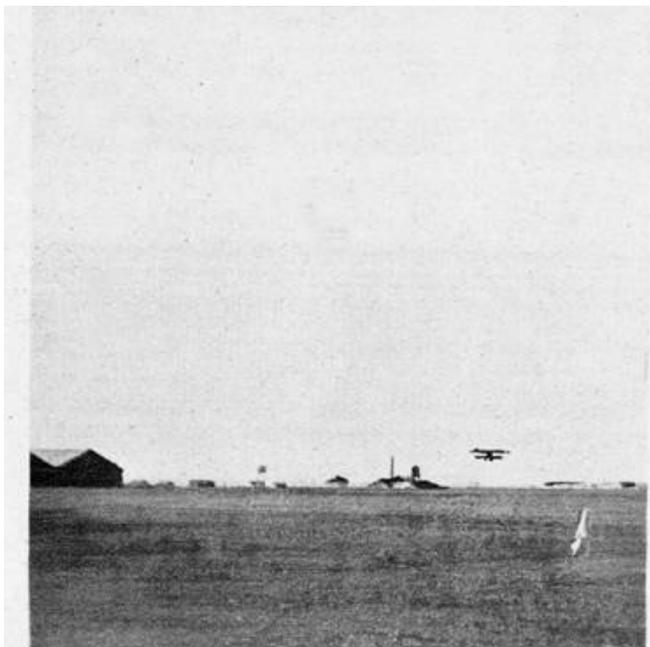
L'INSTANT SUPRÊME : LES CALES VONT ÊTRE ENLEVÉES

L'Amérique ne conserve donc, dans le domaine des records, que le record de la distance sans escale, en ligne droite ou en circuit fermé.

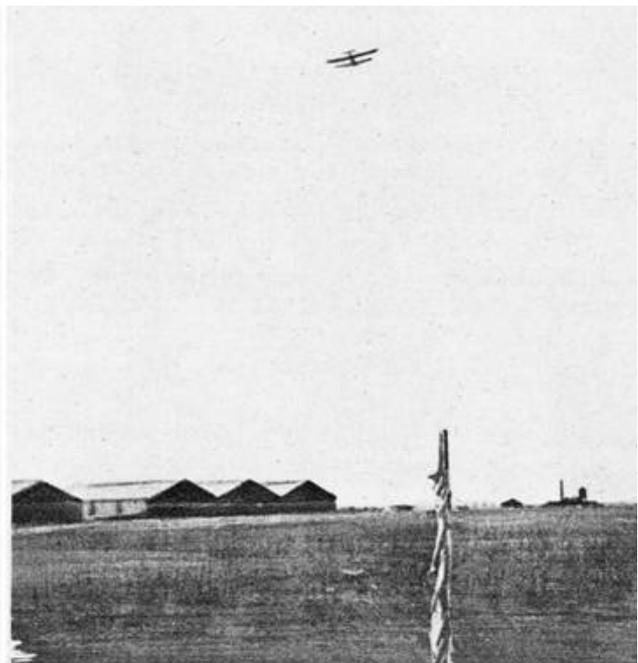
Dans le domaine des grands raids, la France ne peut opposer au tour du monde aérien des américains SMITH et NELSON, que le raid Paris-Tokio de PELLETIER DOISY et le raid Paris-Cisneros d'ARRACHART et LEMAÎTRE. C'est là que nous avons le plus grand retard à combler.

Après une nuit de repos à Villa-Cisneros, les deux aviateurs ont repris l'air et atteint Dakar sans encombre. La première partie de leur mission est terminée. Mais ils ne vont pas rentrer à Paris ni par le bateau et le train qui exigent un voyage d'une dizaine de jours, ni par petites étapes d'avion. On leur prête à l'heure où ces lignes sont écrites, plusieurs intentions. Les uns affirment qu'ils vont tenter un retour ce qu'ils ne sont point parvenu à accomplir à l'aller, c'est-à-dire la liaison de la capitale du Sénégal avec la capitale de la métropole en une seule étape et un seul vol. Ils assurent que les vents prédominants soufflent plus fréquemment du sud que du nord.

Les autres pensent que les deux pilotes regagneront la France en avion, mais qu'au lieu de suivre la côte de l'Atlantique, ils se dirigeront vers le Niger, qu'ils suivront jusqu'à Gao avant de piquer droit vers le nord.



APRÈS AVOIR ROULÉ 800 M., L'AVION S'ENVOLE



L'AVION VA QUITTER L'AÉRODROME

D'autres prêtent à la mission ARRACHART - LEMAÎTRE une mission plus ample. Le projet de vol jusqu'à Madagascar que l'on avait attribué un moment aux aérobus de GOYS, ils soupçonnent ARRACHART et LEMAÎTRE de le méditer.

Gabriel HANOT



L'histoire des Grands Raids

Le record de distance de Lemaître et Arrachart (Février 1925)

Le record de distance en ligne droite a toujours été considéré comme l'épreuve la plus enviée. C'est en effet celle qui démontre le plus péremptoirement les qualités du matériel employé. Elle permet de « voir où on en est » des possibilités aéronautiques.

Le premier record de ce genre qui eut quelque retentissement fut celui des aviateurs français Lemaître et Arrachart qui s'envolèrent d'Etampes, en direction de Dakar, à bord d'un *Bréguet 19* à moteur *Renault*.

Ils atteignirent Villa Cisneros, capitale du Rio del Oro espagnol, après 24 heures 30 de vol. Ce trajet représentait 3.500 kilomètres. Lemaître et Arrachart durent se poser par suite d'un mauvais fonctionnement du moteur. Après avoir réparé, l'équipage mit le cap sur Dakar qui fut atteint sans encombre.

Une fois à Dakar, les aviateurs atteignirent Kayes, puis Bamako et Tombouctou. De Tombouctou, ils s'engagèrent sur le Sahara, mais un vent violent les ayant fait dériver, ils se perdirent et durent atterrir à

bout d'essence, à la nuit tombante. La situation faillit tourner au tragique. Lemaître et Arrachart décidèrent de partir à pied vers le Nord, en plein désert. Ils marchèrent, dans des conditions harassantes, toute la nuit et durant toute la demi-journée du lendemain. Par bonheur, à midi, ils furent rejoints par un arabe qui avait suivi leurs traces et qui put leur fournir des chameaux. En cinq jours, à dos de chameau, les deux aviateurs arrivèrent enfin à El Golea.

- La panne sèche dans le désert (raid de Lemaître et Arrachart)

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 »](#)

Voir également sur le même sujet :

[Récit de la mission en Afrique « LEMAÎTRE – ARRACHART » par Henri LEMAÎTRE](#)
[Capitaine ARRACHART : PARIS -DAKAR – TOMBOUCTOU – ALGER – CASABLANCA – PARIS](#)
[Quelques impressions de route](#)

NOTE : Les prétendus records de CALLIZO

Il s'est avéré par la suite que CALLIZO était un tricheur. Ainsi a-t-on pu lire ce qui suit dans le « Figaro » du 6 septembre 1927 sous la plume du célèbre journaliste de l'aviation Frantz REICHEL :

Le record truqué - Callizo disqualifié à vie

Le douloureux forfait de l'aviateur Callizo a eu hier soir la sanction qu'il appelait. A l'unanimité, la commission sportive de l'Aéro-club de France a prononcé la disqualification à vie du coupable.

Voici tout d'abord le communiqué officiel de l'Aéro-club de France :

« Après avoir procédé à une enquête, l'aviateur Callizo entendu, la commission sportive de l'Aéro-club de France, par application des articles 36 et 169 des règlements généraux de la Fédération aéronautique internationale, décide à l'unanimité :

1° De ne pas homologuer la, tentative, de record de Callizo en date du 27 août 1927.

2° De disqualifier à vie cet aviateur.

3° De rayer de la liste des records français les deux. Records attribués à Callizo aux dates du 10 août 1924 et 23 août 1926.

4° De demander à la Fédération aéronautique internationale de rayer ces mêmes records de la liste des records du monde ».

Voici, d'autre part, quelques détails sur cette séance.

Elle fut présidée par M. Watteau, qui fut un de nos plus glorieux aviateurs. Y assistaient MM. Paul Rousseau, le colonel Ferrus, Emile Dubonnet, l'ingénieur Hirschauer, le célèbre aviateur Sadi-Lecointe, Jacob, et Mme Jaffeux-Tissot.

La séance a duré quatre heures. Douze témoins ont été entendus, dont les représentants qualifiés des maisons Blériot et Lorraine-Diétrich, et l'ingénieur Dumanois.

A 21 heures, l'aviateur Callizo a été reçu et entendu.

Après de maintes réticences, pressé de questions, accablé par les témoignages, Callizo a avoué, mais n'a dénoncé aucun de ses complices.

Ajoutons encore ceci : les maisons qui étaient intéressées dans les exploits de Callizo auraient décidé d'intenter une action judiciaire contre cet aviateur.

Les mesures prises contre Callizo, chevalier de la Légion d'honneur, par la commission sportive de l'Aéro-club de France auront l'approbation de tous. Elles répareront dans une certaine mesure le tort que cette misérable aventure pourrait faire à notre aviation, à nos braves aviateurs, à notre pays. Les forfaits de Callizo, qui ont été suivis des comédies qu'on sait, sont sans excuses. Ne conte-t-on pas que le lendemain de sa facétie aérienne, alors qu'il rendait visite à l'ingénieur-général Fortant, directeur de l'aéronautique, il s'était fait soutenir pour gravir les marches de l'escalier ?

On aurait, paraît-il, désiré que l'affaire fût étouffée. Louons donc bien haut l'Aéro-club de France d'avoir dénoncé ce scandale et d'avoir courageusement frappé le coupable. Notre aviation est trop glorieuse pour avoir longtemps à souffrir de la triste défaillance d'un des siens.

Signalons enfin, qu'un peu plus tard, la Croix de la Légion d'Honneur et ses autres distinctions furent retirées au coupable.