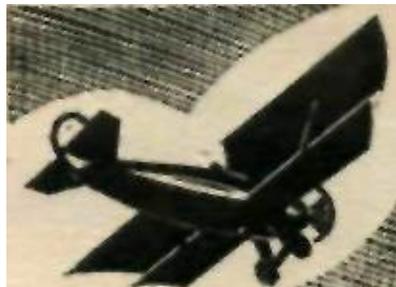


PARIS - DAKAR
TOMBOUCTOU - ALGER
CASABLANCA – PARIS



Quelques impressions de Route
par le
CAPITAINE ARRACHART

..... LE SOIR SUR ÉTAMPES

La 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

Un 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 quelles 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

Les hauts plateaux castillans ont une âpre rudesse, une infinie tristesse. Mais leur désolation s'accroît encore quand elle 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 aiguës 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 pinces 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

Le 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 mouluées 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 Lemaître. Il nous restait suffisamment d'essence pour atteindre Fort-Etienne. 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 importuner autour de l'appareil, les soldats d'organiser un simili-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 à 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'Etampes 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'effort depuis l'arrachage de notre avion du sol d'Etampes 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 reconforte, 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

Nous 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

Le 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

Nous 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

Le 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 mains avec effusion.

Plus tard nous apprîmes qu'il s'appelait Boalous ben Mohammed. Il se surnommait Boucha 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.

Bouchât 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

Il 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-GOLÉA

Enfin 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

Nous 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

Le 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

De 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 Etampes 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...

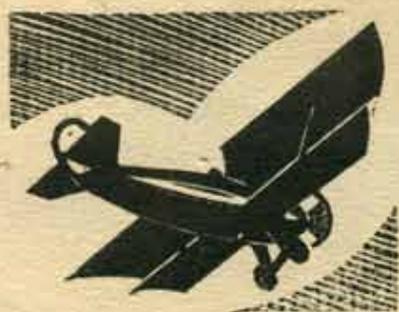
Un soleil radieux nous accueille au-dessus de Villacoublay.

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...

PARIS-DAKAR
TOMBOUCTOU-ALGER
CASABLANCA-PARIS



Quelques impressions de Route

PAR LE

CAPITAINE ARRACHART

PARIS-DAKAR

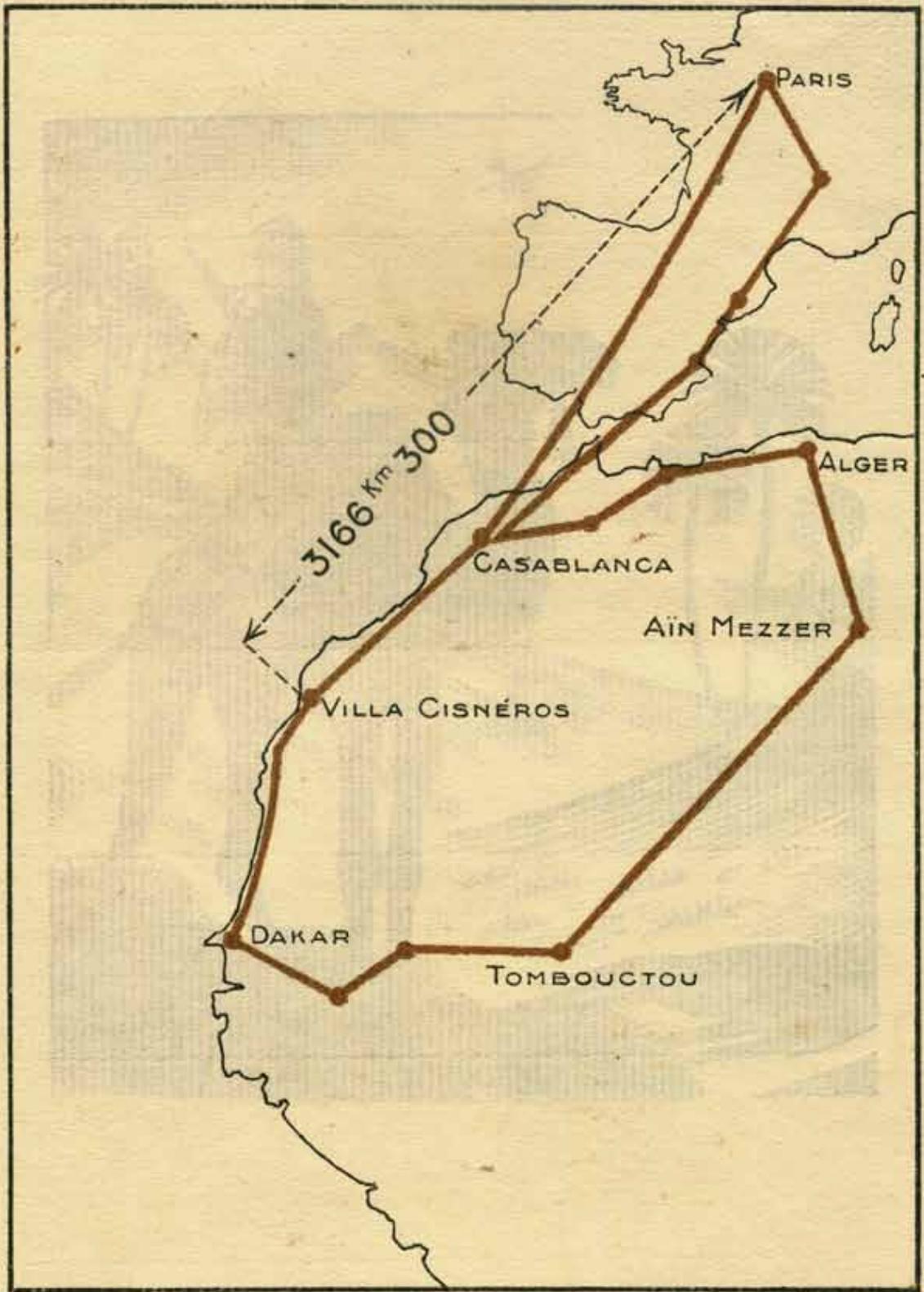
TOMBUCTOU-ANGER

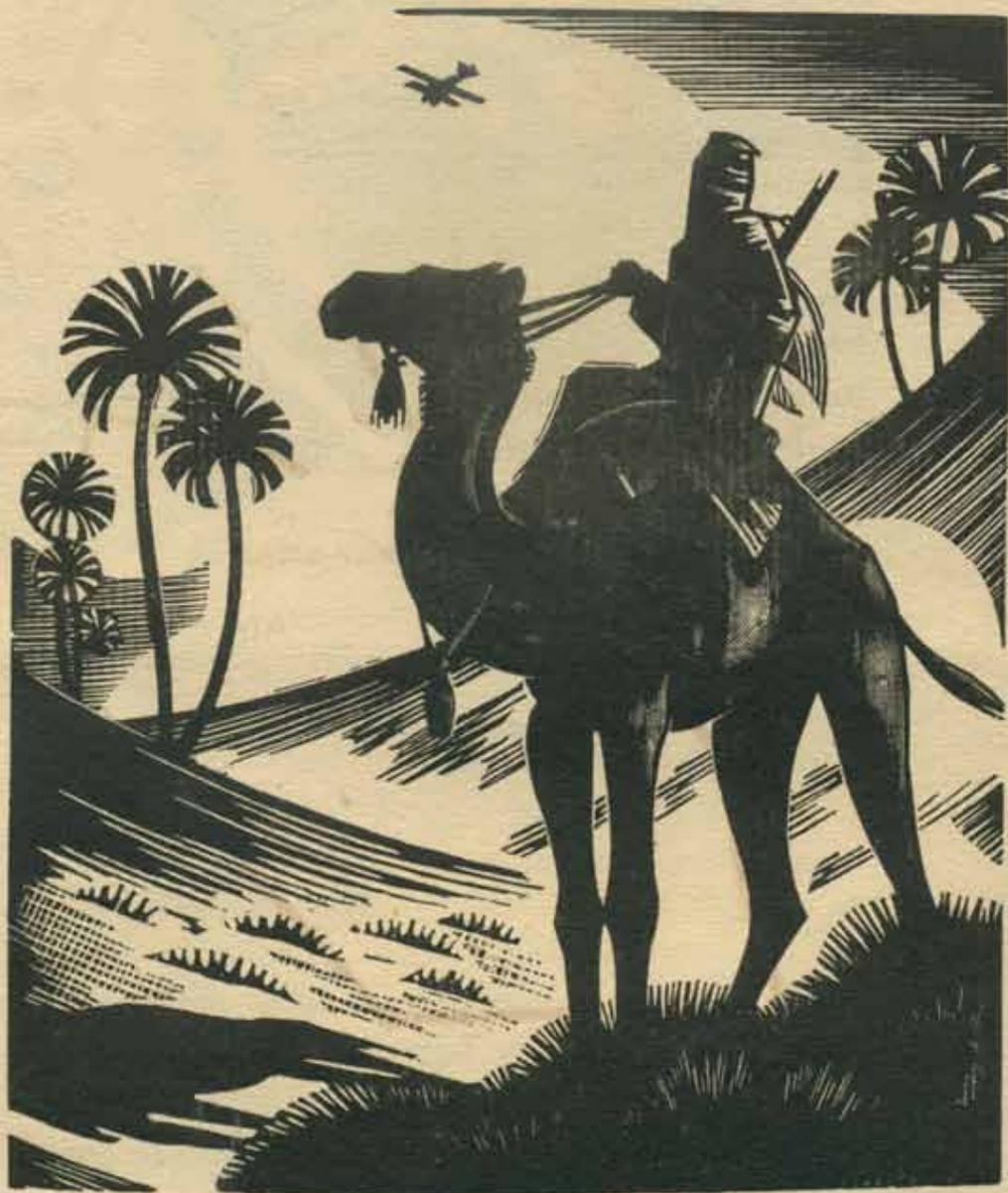
CASABLANCA-PARIS

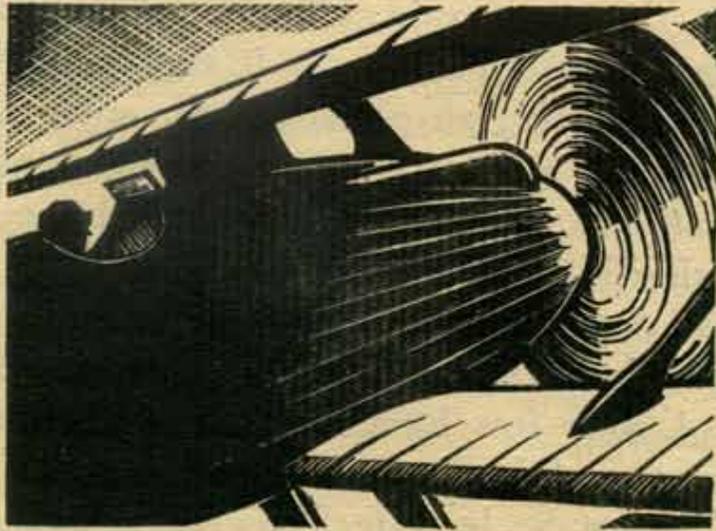


Quelques impressions de Boullaire

Bois de
Jacques BOULLAIRE







..... LE SOIR SUR ETAMPES

La 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

Un 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

Les hauts plateaux castillans ont une âpre rudesse, une infinie tristesse. Mais leur désolation s'accroît encore quand elle baigne la clarté laiteuse de la lune. Que grâce 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.

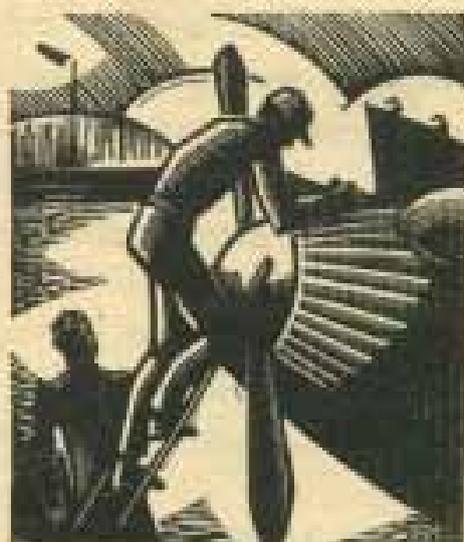


Encore un rai de lumière à Mogador. Puis c'est le trou noir, l'entrée dans le « tunnel ». La lune a disparu et les joyeuses lucioles qui avaient piqueté notre route se sont évanouies. La fatigue nous étreint, l'anxiété nous casque d'une lourde chape, jusqu'à ce que le jour tardif se lève et nous découvre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

..... LES HEURES ARDENTES

Le 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 mouluées 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 importuner autour de l'appareil, les soldats d'organiser un simili-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 Lemaitre 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.

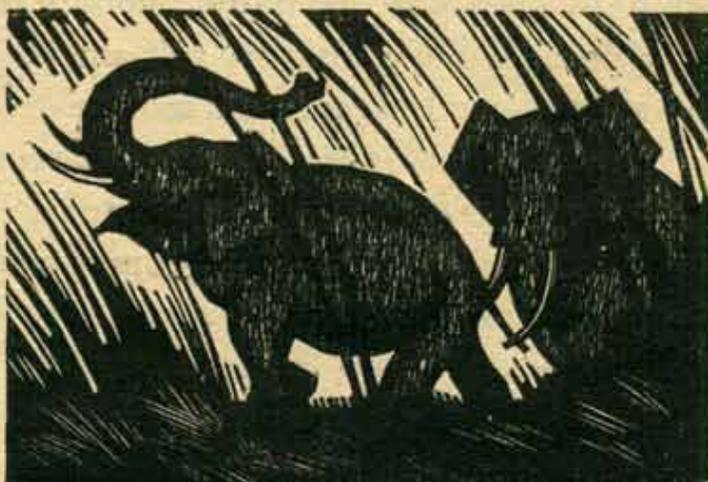
Les heures sont longues à bord de l'avion, aussi bien dans la nuit profonde, que sous le soleil de plomb, et le seul compagnon qui vous reconforte, est le moteur dont la grande voix régulière et vibrante rompt l'isolement. Heureux ceux qui comme nous ont su bien placer leur confiance!....

..... TOMBOUCTOU L'EX-MYSTÉRIEUSE

Nous 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

Le 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

Nous 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

Le 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

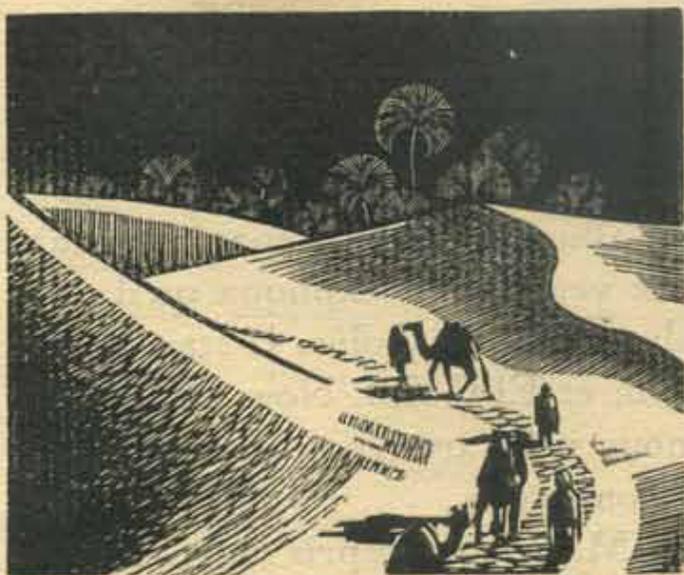
Il nous fallut plusieurs étapes pour atteindre El-Goléa. La dernière fut particulièrement longue. D'après les explications de Bouchat, nous pensions atteindre El-Goléa le 26 février vers midi. Nous avons levé le camp à l'aube et après deux heures de marche dans une région assez accidentée, nous trouvions 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

Enfin 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

Nous 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 ».

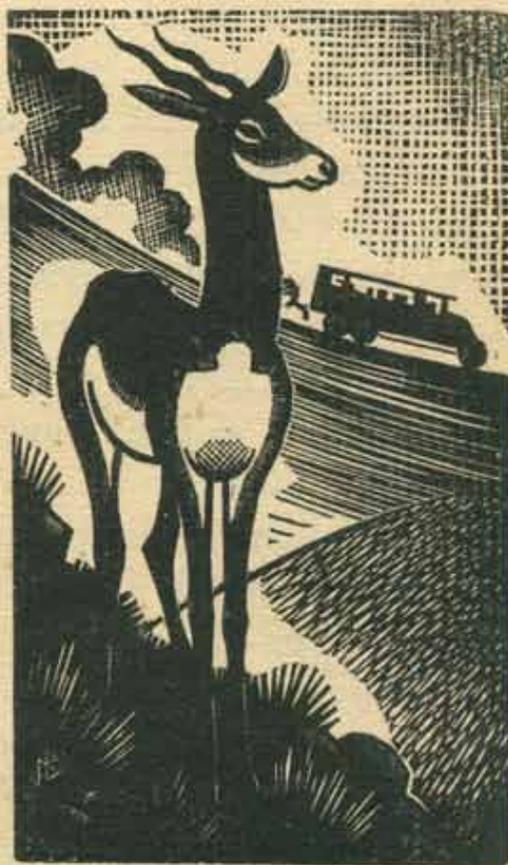
..... LE CHEMIN

DES ÉCOLIERS

Le 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

De 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....

