

Paris-Pékin-Paris : pari gagné !

Exactement un mois après leur départ de Toussus-le-Noble, les dix-sept avions concurrents de la course aérienne Paris-Pékin-Paris se sont posés le vendredi 27 mars dans l'après-midi sur l'aéroport du Bourget, terme de leur périple de près de 32 000 km. Malheureusement, seuls les familles et amis s'étant déplacés, on peut déplorer un accueil un peu triste pour ces pilotes qui, après avoir traversé 22 pays en une moyenne de 100 heures de vol, se sentaient, à juste titre, très fiers de la performance accomplie et la tête pleine de récits extraordinaires. Ils avaient été habitués à plus d'honneur dans les autres pays...

Toujours est-il que le simple fait que les dix-sept avions partis soient tous revenus sans annul majeur (tout juste quelques « émotions ») et sans abandon constitue déjà à lui seul un véritable succès pour les organisa-



Vue générale du parking des avions à Hong Kong ; à l'issue des 17 atterrissages, le directeur de l'aéroport a fait savoir aux organisateurs son heureuse surprise devant le niveau technique des pilotes

démonstration a bel et bien été faite que le voyage aérien très longue distance était également accessible à des avions d'aéro-clubs et à de simples pilotes privés. Certains de ceux-ci ne se sont d'ailleurs pas gênés pour doubler des professionnels naturellement plus soucieux de sécurité et de réglementation que de premières places au classement. Enfin, le « Paris-Pékin-Paris » a permis, dans plusieurs pays traversés, des contacts et des échanges fructueux entre pilotes, notamment au niveau des aéro-clubs nationaux.

Tous ces succès ont été largement célébrés au cours de la cérémonie de remise des prix qui s'est tenue le 28 mars à Cergy-Pontoise dans le futur grand parc d'attractions de Mirapolis. En présence de M. Daniel Tenenbaum, directeur général de l'Aviation civile, et de M. Gaïth R. Pharaon, président du groupe Pharaon et sponsor principal de la course, sans compter bien sûr Richard Farwick, président de l'Aéro-Club de France, et Bernard Lamy, directeur de la course, de nom-

breux prix ont été remis aux trois équipages classés premiers, mais aussi au plus sportif (prix remis par l'AéCF à l'équipage « Novasam »), à celui s'étant distingué par son souci de la sécurité (nouveau diplôme de l'AéCF remis à l'équipage « Martelli-Spirit of Hong Kong »), et même au plus sympathique (médaillon remise par le quotidien romain « Il Messaggero » à l'équipage « Winged Quest », élu par l'ensemble des concurrents).

En fait, peu de surprises de dernière minute sont intervenues dans le classement général à l'arrivée, puisque l'on a retrouvé sur le podium, en première position l'équipage du Cessna 310 « Italia Wings » (avec un coefficient de 99,1 % entre la vitesse de référence et la vitesse sol effective de Pékin à Paris), suivi de l'équipage du Wassmer 421 « Mammoth-Microjet » (coefficient de 97,5 %), puis de l'équipage du Cessna 310 « Manpower » (coefficient de 95 %). Compte tenu du fait que le troisième Cessna 310 de « Kourous-Yves Saint-Laurent » s'est

→

Les difficultés de ravitaillement en Asie : ici, la pompe à main du terrain de Kota Kinabalu, en Malaisie

teurs de la course. Dommage pour les médias qui ne semblent s'intéresser qu'aux « crashes » et prises d'otages... Qui plus est, comme le montre l'heureux panachage aux deux classements, à aller sur Pékin comme au retour, entre des avions de tous types et des pilotes de tous niveaux, les principaux objectifs fixés ont été atteints. Grâce à l'encadrement de la course et à la motivation ainsi créée,

Les deux types d'avions les mieux placés sur la course : à gauche, le Cessna 310 de Manpower ; à droite, le célèbre Wassmer 421 de Mammoth et Microjet. Le premier vole vite, bas et va loin (12 h d'autonomie) ; le second, lui, avait 16,5 h d'autonomie...

