

COURRIER SUD

« Vingt-cinq avions au départ de Toulouse, trois seulement à l'arrivée à Rio ! »... C'est ce que titrait un quotidien brésilien. Non, ce n'est ni le Polisario, ni l'Atlantique Sud qui ont eu raison des 22 autres avions. En fait, cette grande course organisée par « Arc-en-Ciel » a même été un succès complet, dans la mesure où tous les équipages ont trouvé ce qu'ils cherchaient : soit une occasion de se bagarrer aux commandes d'une trapanelle, soit se faire peur dans le Pot-au-Noir, soit se prouver que la masse d'air porte aussi bien en Afrique que dans les 20 NM entourant son aérodrome d'attache, et qu'il n'est pas nécessaire d'avoir quatre barettes sur les épaulettes pour aller s'en rendre compte. Et ça, c'est important.

1 - L'AFRIQUE

par Rémi GRASSET

Le principe de « Courrier Sud », tout le monde le connaît maintenant. Il s'agit d'une course-relais de 18000 km entre Toulouse et Rio de Janeiro (vitesse compensée sur aller-retour), le relais s'effectuant à Saint-Louis-du-Sénégal pour les équipages qui avaient la chance d'avoir un avion « Sud ».

Vingt-deux avions au départ de Toulouse, donc, le jeudi 9 mai, pour ceux qui ont réussi la première épreuve... éliminatoire : rejoindre Toulouse à temps. J'en parle en connaissance de cause, puisque pour descendre notre Mooney « NASA Electronique » coincé à Nevers pour cause météo, nous avons dû demander en extrême à Jacques Dubreuil, responsable de la préparation de l'avion, de sauter dans le prochain train pour nous faire faire Nevers-Toulouse en IFR. Au passage, un grand merci aux contrôleurs de Blagnac qui ont permis à Jacques de réserver par radio sa place dans l'Airbus qui redécollait pour Paris 5 minutes après notre atterrissage.

Sur le parking de Blagnac 2, ce jeudi matin, des équipages surgissent bien avant le lever du soleil. Les machines ? Beaucoup d'avions de club, comme des Régent, des Cessna 172, un Rallye 180 cv et un CAP 10, mais aussi quelques avions moins « club », comme des Trinidad, un Beech Debonair, et notre Mooney 231. La surprise, c'était quand même le Speed-Canard « Emera » Le Lorret, qui allait étonner et même inquiéter les concurrents par ses performances présu-

Bernard Lamy, directeur de la course, avait laissé aux concurrents le choix de l'heure de décollage, avec toutefois 12 h TU comme butée. Ceci pour que tous les équipages « africains » passent une nuit entre Toulouse et Saint-Louis, et arrivent suffisamment tôt à Saint-Louis le lendemain pour permettre aux équipages « Sud » d'affronter le Pot-au-Noir de jour.

Dès le lever du soleil, donc, décollages en série de Toulouse, après un tour à la météo et au bureau de piste, où visiblement on avait prévu toutes nos questions,

et aussi toutes nos erreurs sur les plans de vol, si j'en crois des sourires amicaux mais éloquents. Premier choix : faire : survoler les Pyrénées, ou les contourner par Perpignan, ce que beaucoup d'équipages ont choisi de faire. Etant les derniers à décoller, à 12 h 05 TU, nous arrivons cependant à passer direct, ce qui n'aurait pas été possible une demi-heure plus tard, cause météo.

Dès le passage des Pyrénées, la météo s'améliore, et ne posera plus de problème jusqu'au soir. Et puis, sur 123,45, on apprend que le R 3140 de l'équipage Leylavergne/Hegedus envisage de se poser, à cause d'un problème d'alternateur. Nous apprendrons par la suite que l'équipage a alors décidé d'abandonner. Ce sera d'ailleurs le seul abandon sur toute la course. Puis les messages se font plus rares, les équipages se concentrant sur leur navigation et leurs escales.

Pour nous, la seule escale de la journée sera Casa-Anfa, où nous attend, très ponctuelle, notre équipe d'assistance conduite par Jean Chemel. Merci pour le plan de vol (qui, bien que passé la veille, n'avait pas été reçu), pour les passeports et... pour les fraises ! Redécollage pour Dakhla, où nous arrivons à 9 minutes du coucher du soleil, et où nous retrouvons la joyeuse équipe des Corses qui, avec les 440 litres de leur HR 100/210 ont gagné beaucoup de temps. Dakhla, c'était Villa Cisneros, et l'accueil très chaleureux que nous rencontrons nous fait imaginer ce que pouvait être celui des avions de l'Aéropostale 50 ans avant ! A l'hôtel - le seul de cette étrange presqu'île totalement isolée - un calcul rapide nous laisse supposer que beaucoup de concurrents ont dû se poser derrière nous, à El Ayoun notamment.

La nuit sera courte pour tous les

Le plein d'essence à la pompe à main. Quand il y a des réservoirs supplémentaires, c'est long...



concurrents, puisque le redécollage s'effectue dès le lever du soleil... sauf pour les malchanceux qui resteront bloqués trois heures, à El Aayoun justement, en attendant que les stratus veuillent bien se dissiper ! Trois heures de plus, c'était vraiment très pénalisant, mais cela n'empêchera pas l'équipage Massing-Muraro, sur DR 250 « Audemar-Piguet », de se classer 2ème à l'aller (non, ils n'avaient ni Garrett ni Allison sous le capot; je suis allé vérifier). Nous serons le deuxième avion à arriver à Saint-Louis, accueilli par Maryse Lamy et toute son équipe, qui sont presque étonnés de notre arrivée aussi matinale.

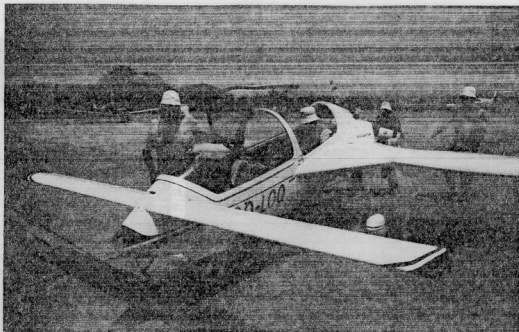
Mais l'événement de la journée sera, on s'en doute, l'arrivée des trois avions « africains » qui devront passer le courrier aux avions « Sud ». Le Twin-Comanche, le Comanche mono et le Cessna 310, qui sont arrivés la veille, sont presque prêts; il ne reste plus qu'à compléter l'essence, ce qui, compte tenu du remplissage avec une pompe manuelle et de la capacité des réservoirs supplémentaires, n'est quand même pas si rapide. D'ailleurs les pleins effectués à Saint-Louis, avec une essence à 12 F le litre et des pompistes qui vous en mettent plus que la capacité indiquée par le constructeur, ne resteront pas parmi les souvenirs les plus drôles de cette course.

Puis c'est l'attente.

Enfin, le premier des trois avions tant attendus est annoncé : c'est le Beech Debonair « Banques de Normandie », qui atterrit à 15 h 42 TU. Tout se passe alors très vite : le sac de courrier est transporté au pas de course dans le Comanche qui démarre et roule aussitôt. Il prendra quand même le temps de remonter toute la piste... ce qui ne sera pas du luxe. Sept minutes seulement se sont écoulées entre l'atterrissage du BE 33 et le décollage du Comanche. Juste après le décollage, virage à gauche, cap au Sud-Ouest... Eh bien, de voir ça quand on sait ce qui les attend, je peux vous dire, ça fait quand même un drôle d'effet !

1 h 30 après, environ, c'est le tour des deux autres avions « Sud ». Pour Bernard Lamy, ce sont de très longues heures qui commencent, tout comme pour l'équipe du P.C. parisien qui, sans que personne ne pense alors au travail fantastique de précision et d'organisation qu'elle réalise, restera éveillée jusqu'à l'arrivée du dernier avion, à l'affût du moindre message radio.

Les équipages restés à Saint-Louis, à attendre patiemment le retour de ces trois avions « Sud », n'auront cependant pas eu le temps de s'ennuyer, entre les nombreuses festivités qui avaient été prévues, et notamment lors de la soirée organisée par l'Aéro-Club de Saint-Louis, où plusieurs coupes furent remises. Ce fut l'occasion d'un moment ému où Francis Emler, le fils du pilote Jacques Emler qui avait amené le courrier à Mermoz, remettait avec son frère une coupe et un chèque de 50 000 F. au vainqueur du trajet Toulouse - Saint-Louis, en l'occurrence notre équipage, NASA Electronique. Or, comble de coïncidence, Francis Emler, qui est né le jour même du départ de Mermoz (11 mai 1930) et au même en-



Un appareil sortant de l'ordinaire : le Speed-Canard - Erema - Le Loiret » de l'équipage Denise/Fresnault (Photo AFP)



Les frères Remi (à droite) et Pascal Grasset, vainqueurs du parcours « africain » sur Mooney 231 (Photo AFP)



M. Bordes et B. Mongellais couraient sous les couleurs de l'EDF, à bord d'un Cessna 172 à train rentrant



Le relais, à St. Louis du Sénégal. Dès l'arrivée du Debonair « Banque de Normandie », le sac de courrier est transporté au pas de course dans le Comanche...

droit, me remettait sa coupe à moi qui félicitait ce jour-là mon 23ème anniversaire !

Quand les avions « Sud » sont arrivés à Saint-Louis, au retour, il ne restait plus qu'un avion « africain » (notre Mooney) en plus des trois « correspondances ». Ces quatre avions se retrouvèrent comme par hasard à Dahkla pour y passer la nuit.

Le retour sur Toulouse posa plus de problèmes aux avions VFR qu'à l'aller, à cause d'une forte activité orageuse sur l'Espagne, ce qui obligea beaucoup de pilotes à passer par la côte Est. Grâce aux possibilités ahurissantes de notre Mooney, nous avons quand même pu passer direct, tout en étant obligés de monter au FL 175 pour passer entre les cumulus, épuisant ainsi le peu d'oxygène qui nous restait dans la bouteille. Trois avions restèrent malgré tout en Espagne, et ne purent passer que le... surlendemain, le dernier équipage arrivant presque au moment de la remise des prix.

C'est dans l'aérogare de Blagnac 2 que se déroula cette remise des prix, au cours d'une soirée très sympathique. En plus des diverses coupes remises à l'occasion de la course par de nombreuses personnalités du monde de l'aviation, les prix destinés aux premières places furent très conséquents : 100 000 F., offerts par Rhône-Poulenc, pour les vainqueurs du classement général par équipe, et 40 000 F., offerts par Arc-en-Ciel, pour le vainqueur du classement général Afrique. Ça en représente, quand même, des heures de vol !

★

En conclusion, je dirai que « Courrier Sud » a été un grand succès pour quatre raisons :

- D'abord, il n'y a eu aucun incident sérieux.

- Ensuite, aucun sponsor ne s'est suicidé, ce qui en décidera peut-être d'autres pour les prochaines courses.

- Même si ce ne fut pas la couverture média promise, Bernard Lamy a quand même bien fait évoluer les choses, et ça n'a pas dû être facile pour les autres.

- Enfin, l'intérêt croissant du grand public pour ce genre de course s'est quand même concrétisé par la vente de plus de 40 000 cartes commémoratives.

Alors, de belles courses comme celle-là, il FAUT les faire, même si vous remplissez juste les conditions requises : vous partirez en vous disant que vous

avez déjà tout vu, ou presque. Après l'aller, vous réaliserez que tout compte fait, vous n'aviez peut-être pas encore tout vu. Et au retour, vous vous rendez compte que vous avez énormément appris. Rien que ça, ça vaut le déplacement, non ?

Alors, M'sieur Lamy, c'est quand le Paris-Pékin ?

2 - L'AMERIQUE

par Philippe PEISSEL

Les premiers alto-stratus nous surprennent dans le ronronnement de la nuit. D'où vient cette lumière ? C'est la réflexion des feux de position. Ah oui, bien sûr... La torpeur se transforme en lucidité. Il y a un lien entre les points lumineux sur l'écran du Stormscope et l'aveuglement subit qui dissout la nuit équatoriale. Mais qu'est-ce qu'on fait là ? Et cette jambe qui coince !

Ca c'est le dialogue intérieur. Les hommes, eux, sont silencieux. Une pression du coude, un doigt pointé vers l'instrument et un laconique, « Bon, eh bien c'est pour bientôt ! ».

En effet le Pot-au-Noir approche. Courrier Sud 85 bat son plein et le vaillant Twin Comanche, « Erema - Le Loiret » vire de deux à travers le ciel de l'Atlantique Sud. StExupéry et Mermoz l'ont admirablement décrit, ce Pot-au-Noir. Maintenant il s'agit pour nous de le rencontrer, de l'éprouver.

Le FIT, ou Front Inter-Tropical, sinue à travers l'Afrique, l'Atlantique et l'Amérique du Sud. Ligne de grains orageux, large de quelques centaines de kilomètres et long de plusieurs milliers, le FIT est

bordé de divers nuages, qui en font sur la carte météo une sorte de serpent à plumes. C'est ce dragon qui garde le seuil de l'équateur, et nul ne passe s'il n'est en règle.

Parfois c'est la chance, la vigilance et l'effort persévérant qui permettront aux pilotes de passer; ce fut le cas des anciens. Parfois ce sera l'usage perspicace du radar ou le slalom rassurant entre les points du détecteur d'orages qui indique les foyers orageux et donc la plus grande turbulence à éviter, ou encore la puissance du réacteur et le confort de la pressurisation qui permettra aux jets de passer par-dessus.

C'est, en ce moment même, ce que font Bernard Lamy, Bernard Piquemal et Patrick Seurat, notre instructeur IFR, sur le Lear 35 au niveau 420. Le F-GMBB est le FC volant de la course; il permet aux journalistes d'Antenne 2 et Europe 1 d'interviewer et de filmer les concurrents au départ ou à l'arrivée de chaque étape.

Tiens, voilà les premiers éclairs. Cela existe donc vraiment ? A l'aller le FIT aura été élément pour nous; au retour ce sera, on le verra, une autre affaire ! Les points

lumineux restèrent à une trentaine de nautiques de nous, sagement regroupés à droite et à gauche de l'axe. Merci, bonjour et bonsoir, M. du Serpent. Ouf !

Les cadrans lumineux ressemblent à un entassement de réveils chez un horloger mal éclairé. Les radios affichent 121.50 et 123.45. Il n'y a plus de VOR, plus de Tour. On écoute, la veille, ils appellent ça. En fait ça sonnoie plutôt, 121.50, de toutes façons, on ne veut pas l'entendre. Entendre quelque'un appeler sa mère, réveiller la sombre idée qu'on pourrait finir le voyage en croisière tropicale sous la lune finissante dans un canot à une place ! On veille... en pensant à autre chose.

123.45, c'est plus convivial. Ce sont les copains; Michel Cogan et Yves Cressent sur leur bon vieux Comanche F-BMLY (20 ans) et Jorge de Brito et Patrick Grand-Perret sur leur rutilant Cessna 310.

C'est la liaison entre les hommes du ciel. Une idée d'homme : on parle dans un miroir, en regardant les étoiles, un espoir dans le regard et, miracle, une voix nous répond, chaleureuse, présente, précise, avec une pointe d'anxiété. Est-ce là l'expérience la plus proche de ce qu'est « l'Esprit », cette présence ineffable des hommes dans ce vide absolu ?

Vide ? ... Non pas. Le radio-compas qui, lui, a capté depuis longtemps Fernando de Noronha, vient d'être rejoint par le DME; on arrive chez les vivants. Bientôt sur la mer, droit devant, les lumières de cette île porte-avions. Le choc n'en est que plus grand; ce n'est petit dans tout ce noir ! De quel côté sont les étoiles ? Fernando se précise. Bonsoir M. l'allumure de réverbères. Salutations chaleureuses du Brésil ! on arrive.

Une heure plus tard les leurs de Natal, les feux de la côte, les reflets et ce découpage entre deux masses sombres. Notre raison nous dit : là la terre, ici la mer.

Crépitemment à la radio et, oh surprise, une voix féminine et française – on se croirait à Orly – nous indique les signes de piste: QFU, QNH, le vent, les nuages. « Bonsoir, ça va ? Eh oui, on vous attend » C'est chaud, merci Claude Valtu, Raymond et moi nous nous tapons dans la paume; c'est notre expression de confiance et de contentement. L'Atlantique Sud, objet de tous les rêves, de tous les pressentiments, est franchi.

Maintenant, pas d'affolement : la percée. Les leurs bialfardes sortent de leur anonymat. L'adrénaline des arrivées fonctionne, la léthargie est laissée sur l'étagère du niveau de vol le plus élevé et maintenant, au boulot ! Check avant descente, check pendant. Tout est fait et dit en répétition, comme un rituel. Rien par cœur, pas de promesses mais des paroles certaines et des actes justes qui rendent les hommes à la vie. Virage de procédure – la tentation était grande de couper court VFR – et finale de nuit. La suite s'approche. Altitude correcte, vitesse 115 kt... On est encore chargé, il nous reste 7 heures de pétrole et on n'a pas encore entamé nos réservoirs d'aila après 11h23 de vol ! Train, pas, pompe, phares, volets, ça gaze. « No 1 à l'atterrissage... » Là on s'en serait dit à quel moment. Et ben

on fait une bise à l'Amérique du Sud.

Doucement, on freine, taxi prudent, le ballet des lumières bleues, la devinette usuelle des lignes jaunes et des flèches, puis les bâtons lumineux du parking-man. Suivez-moi... Ça y est, maestro... Non, ce sera plus loin.

Alors que voit-on quand on arrive comme ça après tant d'heures de vol ? Eh bien, rien; ou plutôt si: des spots dans les yeux. Après quelques instant d'intense joie, d'accommodation visuelle, on se dépile de cette cage, de ce piège, les sièges ont été avancés à fond pour pouvoir placer les réservoirs de cabine le plus avant possible. Dossiers verticaux, et 26 cm pour passer les pieds sous le tableau. Je dépense mes 1m.92; ça marche encore, mais quelles crampes !

Alain Breton est là, Claude Jobert est là... Comme à Goose Bay lors de la Transat en 81 mais cette fois-ci, c'est au chaud. Quelle joie de les revoir, et dans ces circonstances ! Françaises et Martine nous offrent la bise de bienvenue et cette subtile énergie que les femmes nous donnent ainsi, et avec ça un café brésilien fort apprécié. Le colonel commandant la base nous accueille au nom de son pays,

de sa province et salue la mémoire de ceux qui nous ont précédés il y a 55 ans. C'est un moment d'émotion.

Mais c'est quand même la course ! Le plein – Flute ! les pistolets des pompistes sont trop gros et c'est grâce à Michel Cogan, qui nous prête son tuyau de plastique – il vient de finir son propre plein – que nous pouvons faire le nôtre sans trop de dégâts. Le Comanche – Banque de Normandie « décole juste après; on leur amènera le tuyau !

Sprint aux toilettes; 12 heures, c'est long... Briefing météo sur l'aile. Au moment de repartir le Lear 35 arrive. Attendez une minute pour la presse ! La pendule tourne, mais il faut témoigner; c'est normal.

On serre les mains, j'embarque à gauche, on range les paniers repas et l'effacement de cette escale se retire comme une vague sur une plage de galets, pour laisser place à la check list.

Nous sommes seuls de nouveau. Etre en recitade, en justesse, chasser l'émotion, la hâte les démons, joueurs. Tirer de nous-même le meilleur de notre lucidité, espérer que les lois de l'aérodynamique ne failliront pas. Ça roule. On a même

CLASSEMENT GENERAL

« Afrique »

Equipage	Avion	Sponsor	V. Sol	%
1 R. Grasset/P. Grasset	Mooney 231	NASA Electronic	156	94,3
2 Massing/Muraro	DR 250	Audemar-Piguet	105	83,8
3 Guibard/Baehr	DR 400	Euromarché-Salomon	100	78,9
4 Jaulgey/Vittori	HR 100	Corsica	102	78,3
5 Baillais/Golvan	Beech 33	Banques de Normandie	108	72,9
6 L. Tupinier/Focsa	DR 253	J3 Kitten/Val d'Osè	89	70,2
7 Frouin/Concort	Cessna 172	Alcatel Rad. Spirale	78	68,9
8 Mongellas/Bordas	C 172 RG	E.D.F.	95	68,4
9 Serrus/Rogemont	C.210 TG		119	65,1
10 Garot/Wruters	DR 400	Chauss. Romonini	68	61,4
11 Lefevre/Donelien	Trinidad	Dow Chemical	104	60,6
12 Garsaball/Jouve	Cessna 177	R. Data – H. Packard	88	59,9
13 Almayrac/Alquier	Cessna 172	Crédit Agricole	75	59,3
14 Cervagat/Caunes	DR 400	Montres Morima	72	59,2
15 Denise/Fresnault	Speed Canard	Erema – Le Loiret	74	57,0
16 Bouguin/Denece	PA 28	La Bretagne	69	56,9
17 Cabanes/Sautereau	TB 20	Raveil – Le Pélerin	90	52,5
18 Baud/Bauquin	CAP10	Banque Normandie	68	47,7
19 Negro/Duffaud	C 172 RG	P.T.T.	53	38,3
20 Desamarque/Garcera	Cessna 172	C.I.F.	39	34,1
21 Marie/Coldely	MS 893	Thomson-CSF	42	32,0

« Sud »

1 Michel/Peissel	PA 30	Erema – Le Loiret	136	89,4
2 de Brito/Grand Perret	Cessna 310	P.T.T.	161	87,7
3 Cogan Portno/Crement	PA 24	Banque Normandie	135	87,4

Equipes

- 1 Cogan Portno/Crement (Comanche) – Baudu/Bauquin (CAP 10)
- 2 Michel/Peissel (Twin Comanche) – Denise/Fresnault (Speed Canard)
- 3 de Brito/Grand Perret (Cessna 310) – Negro/Duffaud (Cessna 172 RG)

Les classements étaient établis en faisant le rapport (exprimé en pourcentages, dans la dernière colonne) entre une vitesse théorique calculée suivant les caractéristiques de chaque appareil, et la vitesse effectivement réalisée (indiquée ici en gras), affectée d'éventuelles pénalités.

trouvé la piste... C'est le bon QFU, la mer est devant, quelque part, et on décolle vers le Sud.

Doucement, la mise des gaz ! Bien le tenir, 19% de surcharge, centré arrière. C'est le premier décollage de nuit de la course. Badin pléthorique, mais déjà l'avertisseur de décollage couine ! Il veut voler, ce lascar, déjà à 90 kt... Je le force à rester par terre, 110 kt, palier à 50 cm, à 1 m. Une main ferme comme je ne pensais pas en posséder, notre vie tient à quelques millimètres de débatement de manche. Trop en avant on redescend... et terminus. En arrière, c'est le décrochage le plus spectaculaire du siècle ! Je ne me sens pas une âme d'artificier et amuser la galerie, c'est pas mon truc. Ça vole ! Merci M. Piper, merci les mécanos de chez Lycoming. Merci à tous ceux qui ont fait leur devoir avec rigueur et une passion pour la belle ouvrage. C'est à vous que l'on doit ce voyage et la merveille des vols qui se répètent à chaque instant, comme si c'était naturel !

Lorsqu'on fait de longs parcours, le temps change de nature. Ce qui ferait un vol « long » en France, c'est-à-dire deux heures, ici constitue le temps de mise en place. On s'installe.

Au bout de quatre heures l'avion est stable; on a consommé assez d'essence, le centrage s'est modifié et le PA a tout juste besoin de surveillance. Chez nous on aurait déjà parcouru Paris-Rome. Là on jouit tranquillement d'un superbe lever de soleil sur la mer et on découvre, de visu, ce Brésil dont on a tant rêvé. Au niveau 100, la côte est plate et seuls son découpage et les reliefs les plus remarquables attirent l'œil, avec l'ordonnement de ces villes au noms évocateurs : St. Salvador de Bahia Bianca, Ilheus, Caravelas...

Le temps s'écoule, irréel. L'avion suit son chemin, comme s'il savait de lui-même où était sa route. Les hommes, en fait, le précèdent par leur volonté, en ac-

complissant tous les actes vitaux.

Souvent il nous est demandé qui était le pilote, qui était le co-pilote. Cette question pour nous n'a pas beaucoup de sens.

Outre le fait que nous changeons de place pour chaque étape, comme cela est notre habitude depuis longtemps, c'est la permanence des fonctions qu'il faut assurer.

Il y a une fonction pilotage, il y a une fonction navigation, il y a une fonction communication et une fonction gestion de l'énergie.

Prévoir, décider, agir ou « monitorer » ces fonctions, voilà le rôle de l'équipage. Un seul homme peut les assumer toutes, même sur un jet – le Cessna Citation par exemple – ou bien on peut les partager à plusieurs.

Ce ne sont pas les hommes qui sont importants, ni l'étiquette qu'on leur appose, mais bien plutôt leur capacité à assurer impeccablement ces fonctions. Le reste n'est que flatterie de l'égo.

Cela explique la totale implication et le don de soi de certains pilotes pour qui accomplir la mission est plus un exercice de travail bien fait qu'une fanfaronnade où s'exacerbe l'égo hypertrophié de petits machos. Ceux-là existent, bien sûr; méfiez-vous en s'ils veulent embarquer avec vous !

Après 7 heures de vol nous sommes sur la fin du voyage. La fatigue cumule; il y a vingt heures que nous avons quitté St-Louis du Sénégal. On espérait un départ à midi, ce ne sera que pour 17 heures. Nos coéquipiers J.M. Fresnault et A. Denise, sur le Speed-Canard, ont été pris en otages par le commandant de la base à El Ayayou. En effet les quelques avions qui y ont fait escale espéraient un décollage à l'aube dans la pureté du levant; mais vint le vent du matin, chargé de sable et de brume, et le commandant interdit les départs. Les pilotes immobilisés et furieux ont vu passer au-dessus de leur tête leurs concurrents qui s'étaient moins

bien placés la veille et qui maintenaient les distanciant. C'était raté ! Quatre heures, ça ne se rattrape plus !

Pendant ce temps, St-Louis est une fourmillière rendue oisive. Les avions sont fin prêts depuis la veille. Les nouvelles des arrivants sont rares, imprécises. Les espoirs d'un décollage pour 10 heures ont d'abord tourné à 12. Les « résidents » sont retournés déjeuner à l'hôtel. Les équipages et la presse attaquent les paniers pressés prévus pour la traversée. Chacun passe le temps comme il peut. L'énervement gagne, le vent l'attise, personne ne dit rien, et la poussière du Sahel s'insinue partout, dans les avions, dans les radios, entre les dents. Je m'en vais – position de relaxation et walkman en stéréo aidant – suivant Mozart sur les ailes de la musique.

Ainsi passèrent quatre heures qui pour certains furent de tension et d'anxiété; la sécurité, l'autonomie, la navigation, les procédures de recherche en mer et la grande question de tout pilote : suis-je à la hauteur de mon orgueil, de ma folle prétention de me mesurer à ce qui me dépasse de tellement loin ? Les journalistes se lassaient, il fallait la promesse d'un avion de type révolutionnaire : le Speed-Canard de l'équipe Erema – Le Loiret pour que le reporter du journal de St-Louis consente à passer 5 heures de plus à l'aéroport. Même les busards n'étaient lassés de planer...

Il n'y a que 24 heures de cela, et c'est déjà d'un autre monde : ce monde qu'on appelle le passé. Pour le pilote, ce qui compte, c'est ce qui est devant : à savoir une couche qui se soude à l'approche de Rio, et la nécessité d'ouvrir les deux yeux et les deux oreilles à l'heure où le sommeil tente de nous retirer toute énergie.

Nous demandons à Brésil Contrôle une perçée radar pour couper le cap Sao Tom et ainsi gagner quelques milles. Bien nous en a pris car le Comanche, en VFR, a dû rebrousser chemin à l'entrée de la baie de Rio, bouchée par un stratus bas.

Cap à l'Ouest depuis Campos, entre les reliefs. La radio brésilienne, crachotante, nous donne d'un coup toutes les consignes – une habitude chez eux, au cas où il y aurait une panne – : indéchiffrable ! Imaginez Marius vous donnant des instructions en finlandais avec l'accent de Marseille – Ouest !

Raymond Michel s'avère l'excellent compagnon qu'il sait être. Restons calmes ! Une instruction à la fois : cap 260, FL 50; descente autorisée à 2500 travers de l'aéroport international, virage à gauche, alignement et c'est à deux que nous amenons le Twin jusqu'à la piste. Visuel sur le grand pont qui traverse la baie, piste en vue, 3 minutes pour lever les yeux, incroyables : le Pain de Sucre, le vrai, il est là, droit devant ! Le Christ du Corcovado à droite, la mosaïque de béton et d'herbe qui caractérise l'aéroport Santos-Dumont, le flash-back de tous les rêves des hommes de l'air, de notre propre désir tendu comme un corde d'archer depuis si longtemps, et en même temps le cerveau rationnel qui comptait les pieds et les nœuds : pas trop vite, pas trop long; il y a l'eau à l'autre bout, et pas beaucoup de freins. On te regarde, tu te regardes et

A St-Louis, J. de Brito et P. Grand-Perret mettent en place leur Cessna 310 aux couleurs des PTT



quelque part tu es placé dans le 1000 de ton destin car de tout temps tu étais conçu pour vivre cet instant. Ton seul mérite est d'avoir été à l'heure au rendez-vous !

Touché, freinage, *Follow-me*. On a déjà repéré les autres, le Comanche et le Lear du PC volant. Le Twin vient prendre sa place. Plus tard nous apprendrons que nous sommes, au rating, les premiers avec ... une minute d'avance sur le deuxième. On s'extirpe pour se livrer aux photographes, aux amis de l'équipe d'accueil, aux pilotes qui nous ont précédés. Un grand ressort à l'intérieur se détend comme un altimètre qui dévisse à pleins tours de cadran. Nous y voilà. Rio !

Que dire de Rio ? Une terre chaude, moite, latine, moderne et pauvre, riche et exotique, noire, rouge et blanche tout à la fois, comme ses habitants. Vitalisante et chaleureuse et quelque peu enivrante, jusqu'à l'oubli. Passionnée et débridée jusque dans la léthargie. Les rythmes syncopés, les mélodies des tambours, l'ivresse des costumes, la soirée avec l'école de samba de Rio. La joie d'être là, vivants, incrédules dans ce décor. Le témoignage si vivant et chaleureux du sourire de Jean-Gérard Fleury, cet homme qui a été l'ami de Mermoz et de St-Exupéry, le témoin et un des auteurs de l'aventure aéronautique du Brésil et du continent sud américain. Les danseuses de samba parées comme des reines de Fellini, pour finir « vêtues » de trois perles. La trace de rouge à lèvres sur le front de cet homme sans âge qui était là pour faire le lien entre ce qui s'était passé en 1930 et cet aujourd'hui qui lui ressemblait pour beaucoup d'entre nous.

Rio la liesse, mais aussi Rio la rigueur. Ordre du jour en ce dimanche matin : trouver un mécanicien, un nouveau tuyau pour le plein, faire la vidange (1 litre d'huile de Montargis à Rio : c'est bon !) et vérifier que tout est en place sous les capots. Notre efficacité, nous la devons au Commandant Cerqueira-Leite, de la société Embraer, qui nous a pris sous son aile et à tout simplifié pour nous. Merci Commandante !

Nos montres restaient en GMT, on n'a même pas parlé de décalage horaire. Faire ce qui était à faire, veiller à la tâche, se nourrir, reprendre l'eau qui a manqué pendant le vol (attention les reins !) et dormir (choisissez un équipier qui ne ronfle pas...), dormir, dormir. Le tourisme, ce sera pour la prochaine fois. Fonctionner bien, ne dérailler nulle part, lacher prise juste ce qu'il faut et observer tout... Ainsi nait le désir de revenir.

La rencontre des pilotes d'Air France, l'écoute des anciens; mais quel plaisir de prendre dans ce qu'ils disent ? Ils volent ailleurs, dans la stratosphère...

-Voulez-vous les vents au niveau 250 ?

-Euh oui, ça nous donnera une idée générale de ce qui se passe.

Mais toujours des hommes, reliés par ce qui les dépasse, ce désir inextinguible de monter, d'être au-dessus du feuillage, dans la pureté du ciel. N'est-ce pas la aspiration de l'âme ? Peut-être est-ce pueril de monter dans une boîte volante pour élever son âme, mais l'attrance est irrésistible. L'important c'en est,

peut-être, la conscience. Alors le pilote est justifié de ce qui provoque son dépassement de lui-même, au même titre que l'alpiniste, le spéléo et tous les autres.

Samedi midi - lundi midi : c'est vite passé. Lundi matin, la brumasse se lève; adieu le Méridien et Copacabana. Une ultime escale pour acheter le thermos de remplacement; son prédecesseur est resté à Toulouse ! François Loqueville fut un ami précieux; n'ayant pu accompagner Michel Cogan sur la course pour des raisons professionnelles, il est venu accueillir ses amis à Rio. Il nous a montré la ville, accompagnés de l'hôtel à l'aéroport et a été l'homme de la situation, nous pilotant avec virtuosité dans sa Volkswagen à alcool.

Un déjeuner sans appétit dans le restaurant de l'aérogare. Excusez-nous Mimi... on a un plan de vol. C'était pour nous plutôt une veillée d'armes. L'arène

On nous dira ensuite l'émotion des témoins à voir notre décollage plat, surchargé, la patiente montée à faible pente vers le Pain de Sucre et le silence absolu qui régnait parmi eux. La clarté de l'air nous télescopait sur la montagne. Ce fut un bel envol. Le coup d'envoi du retour était donné.

La remontée de la côte fut sans histoire. Ce qui a marqué le retour fut la recherche de la performance optimum, les réglages fins et la gestion de notre énergie.

Le plus remarquable fut l'ambiance entre les trois équipages du trajet Sud. Maintenant nous avions accompli quelque chose ensemble, nous nous connaissions mieux et le thème de notre retour était - spontanément - l'entraide. L'euphorie d'arriver à Rio n'enlevait rien à la difficulté du retour, aggravée par les risques de forts vents contraires. La mécanique a des limites et les hommes savent



L'équipage du Twin-Comanche : Philippe Peissel et Raymond Michel, à l'arrivée à Rio de Janeiro

attendait implacable et 13h.00 - l'ETD - approchait.

Sur l'aire de parking on est plus à l'aise. Le paradoxe du pilote c'est qu'il recherche les grands espaces en s'enfermant dans une boîte. C'est un peu l'âme dans le corps. D'ailleurs, donc, ça va mieux. On cale tout : caméra à portée de main, thermos, boîte repas. Les cartes ici, les PV de nav, le bric à brac de ce qui fait que dans un espace minuscule on ait tous outils et tous ses « comforts » habituels. Si rien ne manque, on a l'illusion d'être prêt.

Voilà, c'est l'heure. Les amis sont font signe; l'équipe des PTT à qui nous devons l'opération philatélique, les gagnants des voyages à Rio tirés au sort - deux personnes dont l'aventure à elle seule justifierait plusieurs pages de cette revue - , l'équipe d'accueil, les responsables du PC course à Rio : Jacques Bonte (pilote à UTA et ex Air Transat) avec Bernard Koepfeler et Jacques Ramon du CCR de Roissy. Amis anciens et nouveaux. Les bises et les au revoir, Mimi (Marie-Claire Carrière-Gonfreville) nous « borde », comme elle a veillé à toutes choses pendant cette course, et c'est parti.

la force que leur donne une communauté d'esprit : c'est d'être plus créatifs et plus aptes que lorsqu'ils sont isolés !

Il nous manque, à tous, un enregistrement de nos conversations pendant cette nuit de retour, mais en voici l'esprit.

Nos décollages furent espacés pour nous permettre de rester en portée radar pendant tout le parcours, et ce fut le cas.

La nuit tombant vers 17h30 au Brésil, il nous restait plus de 3 heures de vol à accomplir de nuit. Pour couper au plus court nous avons décidé de rallier Aracaju à Natal direct, évitant Recife. Il a fallu laisser entre nous et la côte les montagnes qui bordent le littoral et ne pas commencer la descente trop tôt. Nos relevements ont pu servir à Michel Cogan et Yves Cressent qui nous suivaient à 1/2 heure et cette compagnie était plaisante. La nuit est noire partout, mais nous nous savions au-dessus d'une région inhospitalière et les relevements des VOR de la côte, de l'autre côté des montagnes, ne nous étaient plus accessibles.

Enfin on commence une longue descente, à 150 ft/m, pour se poser à Natal après 8 heures de vol.

Là, recomence le scénario des escaliers hyper-courtes et un tintinnet survoltées... enfin, on croyait. Mais le nouveau

tuyau de Rio ne va pas, les pompistes ont un seul entonnoir, inadéquat, et il y a autant d'essence à côté que dans le réservoir, et ça débite tout doucement... Raymond s'arrache les cheveux et j'ai mes propres raisons d'être excédé. Le Comanche arrive; ils ont leur « bon » tuyau, mais nous on a le seul entonnoir de la base. Finalement on s'arrange; Michel nous prête son tuyau, le plein est fait en 5 minutes et on lui remet l'entonnoir ainsi libéré. On vient de perdre 25 minutes. A-t-on perdu la course ? Re-bises, re-café, re-tollette, re-plateau-repas, poignées de mains et bons vœux, merci encore à tous et on redémarre. Ouf, ce fut tendu ! Je suis de nouveau en place gauche, et je commence à me faire une spécialité des décollages de nuit à pleine charge à Natal.

Cette fois-ci c'est du sérieux, c'est l'Atlantique-vent de face : le Twin le peut, alors on a le plein... plein : 967 litres de carburant. Ça roule, ça vole et on grimpe sagement, très à plat en montée croisière. 4 minutes plus tard on est suivi par le Comanche... Foutu tuyau ! Mais cela nous vaudra une bonne proximité radio, et comme on va le voir on en aura besoin.

Au bout d'une heure, Fernando de Noronha nous salue pour les adieux au continent et la nuit est noire. La lune ne se lèvera qu'en toute fin de nuit et devant, les étapes entre les points de report se mesurent en centaines de milles; il y en a un certain nombre.

On s'installe pour le boulot; les VHF ont vite épuisé leurs possibilités avec les stations au sol; 121,5 et 123,45 seront notre lot.

Bientôt la radio crépite; nos amis d'Air France nous passent la dernière météo, et le Cessna 310 est déjà audible. Puis les points s'allument sur le détecteur d'orages; le serpent à plumes ne dort pas, ce soir. Le Pot-au-Noir sera... très noir, en effet. Rapidement l'instabilité s'accroît et ça danse légèrement. Bien sûr, rien de très méchant, mais la volute étoilée joue à cache-cache. L'ambiance n'est pas au sommeil. Les autres appareils sont également équipés, mais bientôt le Comanche fait état de turbulences fortes.

Au fur et à mesure que la nuit s'avance, le paysage devient irreal, strié de luescences qui se rapprochent et s'intensifient. Nous commençons à louchoyer avec de légers changements de cap. Puis dans un trou de nuages nous nous croyons au fond d'un immense canyon; la lune pointe là-haut, trois étoiles se penchent sur nous, et on rentre dedans. Michel Cogan nous signale des concentrations fortes, sans doute un peu au N.W. de nous et des turbulences violentes. A un moment nous captons la radio du Learjet qui nous a rattrapés. Il confirme l'emplacement des foyers les plus actifs. Ainsi à quatre maintenant nous échangeons des renseignements et des encouragements. Géographiquement le Twin est devant. Notre vitesse est un peu supérieure à celle du Comanche, et le C 310 est encore derrière.

Subitement sur le Stormscope l'horizon se couvre d'un nuage de points très regroupés. Nous devions le cap de 30° vers le Nord, pour les éviter, sachant que c'est dans cette direction que nous nous

libérons le plus vite de l'emprise du serpent à plumes. Ce soir il était en colère et mordait pour de bon.

Sagement, en quelques minutes, les points sont venus se ranger à 30° à droite de l'axe. On en est passé à 25 NM environ et on voyait le feu d'artifice au ciel on aurait eu droit. Plus tard sur notre écran nous avons vu une couronne de points, littéralement la gueule du serpent; un anneau d'orages. Malheur à celui qui se serait faulxé dedans : coincé, et pas de sortie...!

Michel et Yves ont eu moins de chance que nous et se sont fait très sévèrement tabasser. La cale de leur réservoir de cabine s'est déplacée sous les efforts et ce dernier a basculé, répandant de l'essence à l'intérieur.

Bernard contribuait à l'information et nos échanges ont même été enregistrés par l'équipe d'Europe 1. Ça allait plutôt mal ! La tension s'entendait dans nos voix quand soudain dans l'annonce de l'aube grisonnante je m'écriai : « Ça y est, on est en ciel clair ! ». Le FIT était vaincu, franchi.



Bernard Lamy (à gauche) et Michel Cogan sur l'Aéroport Santos-Dumont (Photo AFP)

Peu de temps après les deux autres avions en sont sortis à leur tour, le Comanche claudiquant, à vitesse réduite pour éviter le pire.

Les plaisanteries allaient bon train. Que c'était bon de s'entendre les uns les autres cette nuit-là ! Ce fut un confort que Mermoz, Dabry et Gimie n'avaient pas. A la sortie du tunnel je proposais un concours du cockpit le plus bordélique et comme un seul homme les trois équipages ont crié sur les ondes en même temps « On a gagné, c'est sûrement nous ! ».

Avec le ciel clair, l'air calme, le jour levant et la fatigue nous avons tous sombré dans un pilotage minimum, lethargique et calme. Personne n'a plus parlé pendant quatre heures. Le Lear 35 était hors de portée, l'équateur franchi de nouveau : quel baptême ! Dodelinant de la tête, l'un de quart l'autre de veille, les deux à moitié endormis, nous progressions vers l'Afrique.

Puis ce fut le matin, le soleil en face des yeux, l'appel de l'horloge chronobiologique et bientôt aussi l'heure de l'appel

en direct avec notre station de radio locale RMVL à Montargis, par le truchement de Radio Berne et du téléphone : « Allo Alain Arnott, nous sommes à trois heures de Dakar... » et Montargis de répondre. Quelle étrangeté, là-haut, de communiquer avec ceux qui étaient restés à la maison. Le relais, plusieurs fois par jour, de notre progression a animé la radio locale qui a reçu plus de cent appels quotidiens, de nos sponsors grands et petits et du public en général. Bravo Alain Arnott et l'équipe de RMVL pour un très beau boulot de journalisme et de promotion de l'aviation générale dans la région.

Finalement, approchant de Dakar, je dis à Raymond de lever les yeux à 3 heures... pour voir le C 310 des PTT nous doubler à 1000 pieds au-dessus. Du statistiquement impossible après 10 h 30 de vol dans de telles conditions et sans instruments gonio de recherche. Quelques minutes plus tard, Dakar DME se manifestait à 55 NM.

Le vent était clémente. A 12 ou 15 kt de plus il eût posé de gros problèmes d'autonomie à nos compagnons de route. Pour notre part, on s'est félicité d'avoir de la réserve; nous aurions pu remonter un alizé forcené. J'ai pu méditer la parabole des vierges folles et des vierges sages, laquelle s'applique autant à l'époque du pétrole et aux réserves en carburant des petits long-courriers que nous sommes, qu'à l'époque antique qui nous disait déjà de gérer avec sagesse notre énergie vitale.

Le Sénégal apparaît quand on a le nez dessus. Vent debout on franchit Dakar-Yoff, la côte interminable jusqu'à St. Louis, pour une semi-directe à vue car on ne recevra le NDB de St. Louis qu'à 3 NM. Le cœur est en joie, il n'y a plus de fatigue. Le pari est tenu, les anciens honores, et nous savons que nos équipiers J.M. Fresnault et Alain Denise remonteront avec honneur le sac de courrier jusqu'à Toulouse.

« F-BRUK autorisé à l'atterrissage » St. Louis se découvre blafard; les chèvres sont chassées de la piste, littéralement, par les soldats armés de carabines et on se pose sans problème après 12 h 30 de vol, avec encore 6 petites heures de « rab ».

« Le Speed-Canard « Erema - Le Loiret » est là qui attend. Raymond saute à terre, ouvre le coffre, donne le sac du courrier à Alain et Jean-Marie qui aussitôt mettent en route. Le temps que je m'extirpe du cockpit, ils sont déjà en train de rouler pour le décollage vers le Maroc et la France.

Embrassades et congratulations. Joseph Blond et Bernard Lamy sont là. Je reçois, outre un coup à boire, un verre de champagne sur la tête : c'est mon baptême de la ligne.

Michel Cogan et Yves Crescent atterriront 45 minutes après nous. Tout le monde est arrivé sain et sauf. Nous apprenons que nous sommes premiers sur le trajet retour. Le tuyau n'aura pas eu raison de nous...

Les six hommes qui ont atterri à St. Louis ont une chose en commun : ce ne sont plus les mêmes que ceux qui en étaient partis quatre jours auparavant.

Ce soir, ce sera la fête à St. Louis.