

PARIS-PEKIN

La plus grande course aérienne de l'histoire.

'87



PARIS

PEKIN

PARIS

巴黎
北京

'87

SOMMAIRE

Editorial du président de l'Aéro-Club de France	7	Les Equipages	28
Préface de Gérard Emler	9	Le troisième homme	62
L'événement	11	L'organisation générale	64
32.000 km d'aventure	12		
Les grandes courses de notre temps	6	Ceux grâce à qui tout a été possible	17



TOUSSUS

68

Vol d'enfer vers
un paradis du golfe

70

ABU DHABI

80

Des sables du désert
aux portes de la Chine

82

DHAKA

94

De la jungle birmane
au cœur de la Chine

98

PEKIN

114

Les orages de la mer
de Chine

124

Quarante minutes
de vol

128

HONG KONG

136

Le calme
après la tempête

140

SINGAPOUR

146

La nuit thaïlandaise :
la Course bascule

150

BOMBAY

158

Sur la piste
des caravanes

162

AMMAN

170

Sur les traces
de César

176

ROME

180

C'est tout droit

184

Remerciements

190



LES GRANDES COURSES AERONAUTIQUES DE NOTRE TEMPS

1981

Air Transat

Paris-New York-Paris.



1984

Air Transafricaine

Paris-Nouhadibou-
Cotonou-Libreville.
Libreville-Lomé-Abidjan-
Saint-Louis du Sénégal-
Marrakech.



1987

Paris-Pékin-Paris

Paris-Abu Dhabi-Dhaka-
Pékin.

Pékin-Hong Kong-
Singapour-Bombay-
Amman-Rome-Paris.



1985

Courrier Sud

Toulouse-Saint-Louis du
Sénégal-Natal-Rio de
Janeiro.

Rio de Janeiro-Natal-
Saint-Louis du Sénégal-
Toulouse.



**“Quand on a vécu
cela, on ne peut
plus être tout à
fait le même...”**



Dix-sept avions partis
le 28 février, 17 avions
de retour, ensemble,
le 28 mars;
35.000 kilomètres
parcours, 19 pays
traversés. C'est une
très grande performance
aéronautique.



L'organisateur a réalisé
un exploit sans précédent
dans le monde des
courses aériennes. Parti
d'un rêve inouï et peu
crédible, il a su dessiner,
faire financer et
embarquer avec lui
quelques pilotes, en
grande majorité des
amateurs, qui n'auraient
pas osé faire seuls
le dixième de ce qu'ils
ont accompli.

Je tiens à profiter de
cet éditorial pour saluer
l'imagination et le courage
de tous ceux qui ont
apporté leur soutien
financier à cette grande
première.

Il est indéniable que
le premier «Paris-Pékin-
Paris» a confirmé
le professionnalisme
de l'aviation générale
et l'esprit pionnier des
Français en aéronautique.

Richard FENWICK,
Président
de l'Aéro-Club de France.

PREFACE



1925-1930

L'«Aéropostale», une poignée d'hommes épris d'aviation et d'aventure forgent dans le ciel une épopée qui restera à jamais dans l'histoire de l'aviation.

Mon père fut un de ces pilotes et mon enfance fut marquée par cette aventure qui permit, en 1930, à Mermoz et à son équipage de traverser l'Atlantique Sud avec les sacs postaux partis de Toulouse.

Le dernier relais Port-Etienne/Saint-Louis du Sénégal fut accompli par mon père qui transmit le courrier pour la première



traversée au-dessus des flots jusqu'à Natal, au Brésil.

En 1986, Bernard Lamy décide d'organiser une course aérienne entre la France, Saint-Louis du Sénégal et le Brésil pour commémorer l'anniversaire de ces pionniers dont la plupart ont disparu aux commandes de leur avion pour que la ligne survive.

N'ayant jamais rencontré Bernard Lamy, je décidais d'aller à Saint-Louis du Sénégal et de remettre un prix en espèces au vainqueur de l'étape Paris/Saint-Louis, et ce, en mémoire de ceux qui

participèrent à l'époque héroïque de l'Aéropostale.

Quand un homme comme Bernard Lamy vous parle de sa passion pour l'aviation et qu'on est personnellement sur la même longueur d'onde, on en arrive à gamberger, à échafauder des projets plus ou moins fous sur ce qu'on pourrait inventer pour démontrer que les monomoteurs ou bimoteurs d'aujourd'hui ont acquis une fiabilité qui, alliée au développement de l'électronique, permettent à tout un chacun possédant les qualifications requises d'aller, pourquoi pas, à l'autre bout du monde.

Et c'est ainsi que naquit par un bel après-midi de printemps à Saint-Louis du Sénégal l'idée de préparer cette grande course aérienne Paris-Pékin-Paris. Je ne m'étendrai pas ici sur les difficultés rencontrées pendant les mois précédant la course pour mettre en place ce formidable projet, mais je

vous dirai seulement qu'il faut avoir la volonté et le moral d'acier de Bernard Lamy pour ne pas jeter le manche après la cognée tant les problèmes les plus complexes surgissent les uns après les autres.

Eh bien, oui, nous l'avons mise sur pieds et trouvé les solutions pratiques, et ce, jusqu'à quelques heures du départ.

Ce livre vous racontera et vous fera vivre par le nombre important de photos qui s'y trouve la merveilleuse aventure que les concurrents ont vécue et que nous espérons rééditer dans les années à venir.

Que les rares survivants des années 30 se réjouissent, il existe encore de par le monde des pilotes avides de traverser les continents sur des machines pas plus grandes que celles d'antan, et ce, pour le plaisir de **voler**. Le même qui motiva mon père.

Gérard EMLER.



L'EVENEMENT



L'aventure c'est la vie... Il y a une notion à laquelle je tiens tout particulièrement quand je pense aventure... c'est à l'amitié.

Je ne crois pas que l'aventure doit être spécifiquement personnelle, il me semble indispensable qu'elle soit partagée. Je considère que vivre l'aventure en groupe est le meilleur moyen d'en profiter complètement.

Du 27 février au 29 mars 1987, dix-sept Equipages d'avions légers s'affrontaient au cours



de la plus importante Compétition Aérienne jamais effectuée.

Course de vitesse de **Paris à Pékin** et de **Pékin à Paris**, organisée par «Arc-en-Ciel», patronnée par l'Aéro-Club de France, et classée en catégorie 1 par la Fédération Aéronautique Internationale. Le règlement de la Course ponctuait chacun de ces deux trajets d'escales obligatoires de contrôle :

A l'aller : **Abu Dhabi-Dhaka.**

Au retour : **Hong Kong-Bombay-Amman-Rome.**

Entre ces points obligatoires, ces appareils, n'ayant pas l'autonomie suffisante pour les rallier d'un seul coup d'aile, devaient se poser plusieurs fois pour ravitailler. Le choix des escales «intermédiaires» était sous la seule responsabilité de chaque commandant de bord.

Ce choix était important car là, le «chrono» ne s'arrêtait pas !...

Le temps mis pour ravitailler et pour accomplir les inévitables formalités dépendait d'eux-mêmes, de leur chance et de leur efficacité.

Certains mirent quelques minutes, d'autres... s'ils avaient mal choisi, pouvaient être retardés.

En tout cas, l'ambiance lors d'escales de ce type ressemblait beaucoup à celle d'un stand de formule 1, lors d'un grand prix, avec en plus

l'inconnu des terrains de désert, de brousse ou de jungle.

Entre ces escales, ils volèrent de jour comme de nuit, devant naviguer «au plus près», négocier des approches rapides avec les organismes de contrôle, être «opérationnels».

Ceux qui ont vécu ce genre de compétition savent qu'à bord et au sol, lors de ces courts arrêts, la vie est intense.

Malheureusement, jusqu'à maintenant, il n'existait pas d'images pour la faire partager. C'est désormais résolu. Alors, montez à bord...

Bernard Lamy.

Vendredi 27 février
Rassemblement, contrôles et «briefing départ» à Toussus-le-Noble.

Samedi 28 février
Départs de 7 à 9 heures vers Abu Dhabi.

Dimanche 1^{er} mars
Arrivées Abu Dhabi.

Lundi 2 mars
Abu Dhabi.

Mardi 3 mars
Départs d'Abu Dhabi pour Dhaka.

Mercredi 4 mars
Arrivées Dhaka.

Judi 5 mars
Dhaka.

Vendredi 6 mars
Départs Dhaka. Arrivées Pékin.

Samedi 7 mars
Séjour Pékin.

Dimanche 8 mars
Séjour Pékin. Remise des prix de la Course Paris-Pékin.

Lundi 9 mars
Séjour Pékin.

Mardi 10 mars
Séjour Pékin.

Mercredi 11 mars
Départs échelonnés pour Guangzhou (Canton). Nuit à Guangzhou.

Judi 12 mars
Départs pour Hong Kong.

Vendredi 13 mars
Hong Kong.

Samedi 14 mars
Hong Kong.

Dimanche 15 mars
Départs échelonnés. Arrivées Singapour.

Lundi 16 mars
Singapour.

Mardi 17 mars
Singapour.

Mercredi 18 mars
Départs Singapour pour Bombay.

Judi 19 mars
Arrivées Bombay.

Vendredi 20 mars
Bombay.

Samedi 21 mars
Départs Bombay pour Amman.

Dimanche 22 mars
Arrivées Amman.

Lundi 23 mars
Amman.

Mardi 24 mars
Amman.

Mercredi 25 mars
Départs Amman pour Rome.

Judi 26 mars
Rome.

Vendredi 27 mars
Départs Rome pour Paris.

Samedi 28 mars
Remise des prix de la Course Pékin-Paris.





**CEUX
GRACE A QUI
TOUT A ETE
POSSIBLE...**



Le Docteur Ghaith Pharaon est né en 1940. Son père, Rashed Pharaon, fut conseiller auprès des rois saoudiens pendant plus de quarante ans et le premier ambassadeur d'Arabie Saoudite en France.

Ghaith Pharaon fut élevé à Beyrouth, en Europe et aux Etats-Unis. Il obtint son diplôme d'ingénieur pétrolier à l'université de Stanford, à l'âge de 25 ans, et un M.B.A. à Harvard la même année.

Son charisme et sa personnalité lui valurent une place au conseil d'administration de Harvard.

Pendant ses études, il acquit la maîtrise du français et de l'anglais, tout en approfondissant sa connaissance de l'arabe.

Son magnétisme reflète la maturité et la finesse d'esprit d'un chef d'entreprise à la fois moderne et conservateur possédant au plus haut degré toutes les qualités d'un dirigeant.

Il n'a pas d'égal pour entreprendre des investissements de grande envergure. Il est d'une rare perspicacité et possède la rapidité d'esprit nécessaire à intégrer des événements et des scénarios très complexes.

Le Docteur Ghaith Pharaon réalise de nombreux

investissements dans l'industrie touristique et hôtelière. Il possède 100% des actions de la National Bank of Georgia (U.S.A.) et des intérêts communs à New York avec une compagnie d'assurances, Alexander & Alexander. C'est l'un des principaux actionnaires du Club Méditerranée. De plus, il entretient des relations privilégiées avec le groupe Montedison et est associé avec la compagnie d'assurance Nichols à Londres.

En 1985, Ghaith Pharaon fit l'acquisition de Tradigrain S.A. à Genève, l'une des plus importantes compagnies de négoce de céréales, dont le siège est à Genève et qui possède des bureaux en France, en Angleterre, en Argentine, en Australie et aux U.S.A.

Début mai 1987, à Cergy-Pontoise, il ouvre au public le premier parc d'attractions français, MIRAPOLIS. D'énormes travaux de terrassement (28 mètres de dénivellation sur un terrain totalement plat à l'origine), de génie civil (création d'un grand lac, de chutes, de multiples cours d'eau), de bâtiments, d'aménagement paysager (25.000 arbres) ont donné naissance à un univers enchanté.

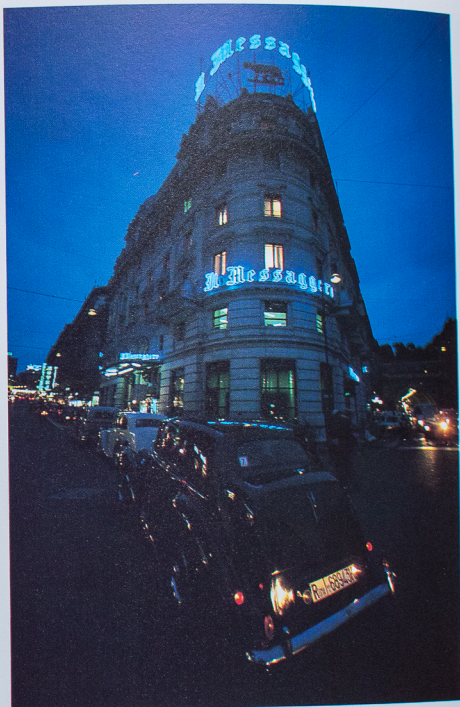


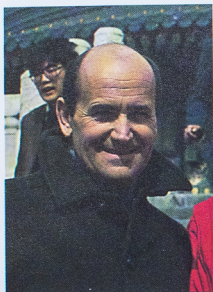
Il vento di Roma
Il Messaggero

Il Messaggero est l'un des plus anciens quotidiens italiens. Grâce à ses 1.390.000 lecteurs, il occupe incontestablement une position de leader à Rome et dans les régions du Latium, d'Ombrie, des Abruzes et des Marches.

Il Messaggero compte en moyenne 32 pages par jour et jusqu'à 40, voire 48, le jeudi et le dimanche. Le quotidien emploie environ 660 personnes dont 210 journalistes.

Depuis 1974, la totalité des actions de *Il Messaggero* appartient au groupe Montedison, seconde entreprise industrielle privée en Italie.





INTERNIKE

NIKOLS GROUP
INTERNATIONAL INSURANCE BROKERS



INTERNIKE est liée à la société italienne Nikols, spécialisée dans le secteur du brookering des assurances.

Elle sélectionne et conseille aux compagnies internationales les conditions contractuelles les plus favorables.

Elle apporte des qualifications et des services professionnels en intervenant directement, ou par les bureaux de ses correspondants, en répondant à toutes les nécessités de sa clientèle italienne et étrangère.

Pilar

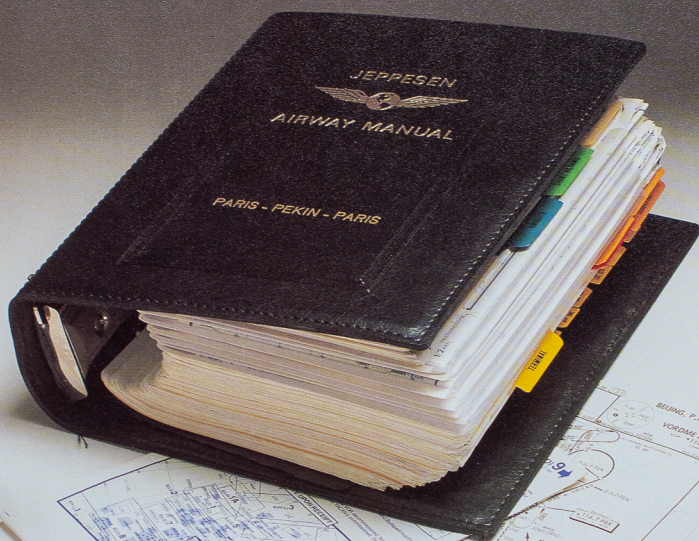


Pilar Corp. S.A. est la branche helvétique du groupe Pilar, banque d'affaires internationale dont les bureaux sont situés en Suisse, aux Etats-Unis et à Hong Kong.

L'une des activités du groupe, notamment au Moyen et en Extrême-Orient, est constituée par la réalisation d'études de marché sur des produits pharmaceutiques et de haute technologie, et la commercialisation de ces produits.

Pilar est également présent dans les secteurs de l'ingénierie et de l'immobilier.

Le groupe opère par l'intermédiaire d'un réseau de 42 sociétés qui recouvre entièrement son domaine d'intervention.



MICROJET-MAMMOUTH

Commandant de bord :

Raymond Michel, 49 ans, Français, ancien spécialiste des radars militaires, propriétaire d'une quincaillerie à Montargis, pilote privé.

Co-pilote (trajet aller) :

Christian Laloë, 28 ans, Français, pilote de ligne Air France (co-pilote sur Boeing 747).

Reporter (trajet aller) et

co-pilote (trajet retour) :

Rémi Grasset, 24 ans, Français, ingénieur et instructeur de vol à voile.

Reporter (trajet retour) :

Jean-Marie Fresnault, directeur d'une société d'informatique à Montargis.

L'avion :

Wassmer 421, l'un des plus vieux et surtout le plus lent de tous les appareils inscrits. Immatriculé F.BSNO, il développe une puissance de 250 ch pour une vitesse de 132 nœuds (245 km/h). Équipé de réservoirs supplémentaires, il transporte 615 litres de carburant, lui donnant une autonomie de seize heures et demie de vol.

Sponsors :

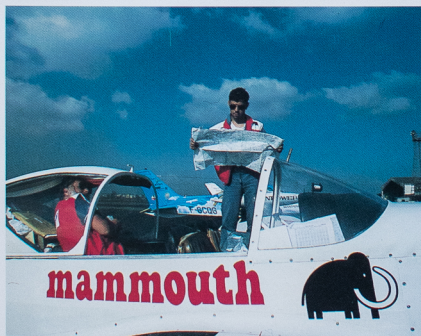
Hypermarché «Mammouth» et «Marmade Aviation», le concepteur du Microjet, un petit avion à réaction utilisé pour l'entraînement des pilotes de chasse.

Une «tortue» aux couleurs d'un bolide... Aligner un tel appareil au départ d'une course aussi longue et difficile est déjà une gageure. Rivaliser avec les plus rapides sera un exploit.

Raymond a préparé cet appareil uniquement pour la course... ou plutôt reconstruit. «C'était une



épave. Tu l'aurais vu, l'aurais pas voulu y toucher», raconte Raymond, alias Papy, un vieil habitué des courses sérieuses (Paris-New York-Paris en 1981, Paris-Libreville en 1984 et Courrier Sud en 1985). Avec Jean-Marie Fresnault, le «Papy» a passé des nuits blanches à refaire cet avion. Au total, sept cents heures de travail pour le refaire voler...



«L'avion idéal pour gagner», assure Raymond. Pour y parvenir, il s'est entouré d'un équipage de talent.

Rémi Grasset d'abord, vainqueur en 1985 de la partie africaine de Courrier Sud. Un spécialiste du vol d'onde, fort d'une expérience de mille heures de vol d'instructeur planeur.

Christian Laloé ensuite, le «pro» de la bande : «J'ai su deux jours avant le départ que je partais. Je devais faire la course avec un ami marocain et un copain d'Air France. Une semaine avant le départ, tout est tombé à l'eau. J'ai annulé mes congés... Deux heures après, Raymond me téléphonait. Il avait réuni l'argent nécessaire quarante-huit heures seulement avant le décollage...»

Mais, profession oblige, il ne pourra effectuer le trajet retour. C'est Jean-Marie Fresnault qui complètera l'équipage à Pékin. Un autre vieux renard qui, à bord d'un curieux «Speed Canard», s'est inscrit second au classement général de la partie africaine de Courrier Sud en 1985.



ORGANISATION GENERALE

**Les membres
de l'organisation
de la Course
étaient répartis
en quatre types
d'équipes :**



- **Equipes «Techniques» :** composées de pilotes professionnels et d'officiers contrôleurs de la navigation aérienne, elles assuraient :
 - La préparation et la sécurité des vols.
 - Le contrôle de la Course.
 - L'établissement du classement des équipages concurrents.

- **Equipes «Accueil» :** logistique, hébergement et organisation des manifestations officielles. Deux de ces équipes précéderent constamment la Course pour effectuer les préparatifs «lourds» à chaque escale.

- **Equipe «Communication» :** assurait les relations publiques, les relations avec la presse locale et internationale, la diffusion de communiqués de presse quotidiens mentionnant notamment les classements.



- **Equipe «Vidéo» :** tournage des images «News», «Magazine» et «Spécifiques». Récupération et montage des cassettes vidéo prises par les concurrents. Transmission de l'ensemble des images.

Ces équipes accompagnaient la compétition à bord de trois avions qui suivaient la course à des rythmes différents selon les impératifs de leur mission :

Falcon 20 : cet appareil, très rapide, emmenait l'adjoint du directeur de Course, la troisième équipe accueil venant renforcer l'équipe «locale», l'équipe Communication, le responsable des Classements avec le matériel informatique nécessaire ainsi qu'un reporter photographe. Cet avion arriva toujours avant les concurrents aux escales pour surveiller les

préparatifs (hébergement, manifestations officielles, moyens de communication, présence de la presse locale, etc.).

Beechcraft 200 : avait à son bord le directeur de la Course, un cameraman chargé de prendre des images «en route», un mécanicien et deux reporters de France Inter. Cet appareil survola la Course en permanence afin de veiller à la sécurité des équipages concurrents et d'assurer des témoignages «sur le vif».

Avion vidéo : emportait l'équipe vidéo chargée des reportages aux escales ainsi que du recueil, du montage et de l'envoi des cassettes des concurrents aux chaînes de télévision françaises et étrangères.





TOUSSUS



Le rassemblement des appareils concurrents et de leurs Equipages avant une grande Course est toujours très impressionnant.

Tous les pilotes affichent leur volonté et leur certitude de vaincre.

Les machines, elles, ont l'air de somnoler, se laissant charger sans grommeler, discrètement heureuses d'être décorées, regardées, flattées par leurs «cochers», convoitées par ceux qui restent. Certaines ressemblent à des monstres au repos d'autres à des pouliches adolescentes. Toutes sont belles.

Sans le bourdonnement des moteurs de cameras, les plus rêveurs pourraient sans doute les entendre ronronner de fierté.

A l'image de la messe à laquelle les preux chevaliers d'antan assistaient avant l'empoignade, tous les Equipages sont présents pour suivre religieusement le «briefing» pendant lequel chaque mot du directeur de Course est pesé et assimilé.

Les choses sérieuses commencent. A l'annonce des difficultés, certains se demandent déjà ce qu'ils sont venus faire dans cette «galère».

Un spectateur murmure : «Il faut être maso !...»

**Le calme apparent
des Equipages
cache mal
la nervosité
qui frise la peur
éprouvée face
à l'inconnu.**





VOL D'ENFER VERS UN PARADIS DU GOLFE

Paris-Abu Dhabi
5.717 km

**Toussus-le-Noble,
le 28 février 1987,
7 heures du matin.
Sous la pluie.**

Sous le regard vigilant du commandant d'aérodrome, toute l'équipe des contrôleurs est sur le pied de guerre. Les télex crépitent.

Le départ est donné, les proches sont silencieux car les angoisses ont changé de camp.

Les bêtes de course se réveillent, les moteurs ragent,

les radios distillent les instructions.

Les pilotes déconnectent d'avec leur vie, les craintes s'effacent devant l'action.

Le sang commence à s'accélérer dans les veines.

Ils sont «seuls en Equipage» et heureux de l'être.

Ils ont hâte d'être enfin dans la troisième dimension.

Ceux qui restent le perçoivent et se taisent; ils éprouvent la sensation de rester sur le quai.

Après l'euphorie inévitable suscitée par la présence de la presse et des proches pendant la journée de présentation des Equipages et de leurs machines, il était nécessaire de confronter, dès le départ, les concurrents au sein d'une première épreuve très dure, et très longue, rassemblant l'ensemble des multiples difficultés rencontrées par la suite tout au long de la Course.

Test redoutable pour les hommes autant que pour les machines.

Très peu de temps après le départ, première alerte. Victime d'une panne de magnéto, le Malibu de Chuck dégage d'urgence sur Genève. Relayé sur la fréquence Course, ce premier incident technique est aussitôt connu de tous les concurrents qui songent que, décidément, la mécanique est fragile...

«Mais cela n'arrive qu'aux autres...»

Du «Papa Yankee», Bernard appelle Genève; le mécanicien de Transair est rassurant, la panne est réparable mais le travail prendra plusieurs heures. Cette escale forcée empêchera Chuck, Jeff et Tim de prétendre à une place honorable au classement.

«Dommage», murmure Bernard. «la bagarre entre les Malibu n'aura pas lieu.»

Les plus petits monomoteurs souffrent dans la couche nuageuse car, comme toujours, la sortie de France s'effectue dans le mauvais temps. Le soleil ne se montre qu'en Italie, une fois la chaîne des Apennins passée. Mais alors, quelle joie !

Les tensions se relâchent, le cordon ombilical est coupé.

Sur 123,45 Mhz, la fréquence causerie des pilotes, la voix bourrue de Raymond Michel résume la situation :

«Cette fois, les mecs, on est parti...»





PEKIN



Ville grandiose, où la Cité interdite, le Temple du Ciel, le Palais d'Été et la colossale Muraille de Chine voisinent avec une ville en pleine mutation, engagée dans un gigantesque plan d'urbanisation que l'Europe elle-même n'aurait pu imaginer après guerre, lors de sa reconstruction. Des dizaines de chantiers laissent entrevoir que, dans dix ans au plus, Pékin sera une ville moderne. Seuls les jardins semblent défier ces temps nouveaux. Là, chaque matin, bien avant le lever du soleil, des milliers de Chinois sacrifient au rite de la gymnastique. Alors, pendant une heure, la ville semble communier dans un ballet qui se déroule au ralenti.

Accord total du corps et de l'esprit. Rite immuable. Qu'il fasse chaud ou froid n'y change rien. Surtout pas la «promenade» des oiseaux de compagnie qui ont remplacé les chiens désormais interdits. Des milliers d'oiseaux multicolores sont exposés dans des cages et charment de leurs chants les promeneurs. A quelques dizaines de mètres, des chanteurs d'opéra travaillent leurs vocalises. Tous sont frappés par la rapidité de compréhension de nos hôtes chinois, par leur sens de l'humour aussi et par l'intelligence des regards d'enfants qui, malgré le passage de la révolution culturelle, semblent être conscients d'hériter de vingt siècles de culture et de tradition.

Le programme élaboré pour les participants par l'association aéronautique nationale chinoise est très complet; il aurait été inconcevable de venir jusqu'à Pékin sans jouer un peu les touristes. Dans l'immense salle de réception du très officiel «Beijing Frangjian» (hôtel de Pékin), la cérémonie de remise des Prix de la Course Paris-Pékin s'est déroulée sous la présidence de M. «Liao Hansheng», vice-président de l'Assemblée populaire nationale, en présence de nombreux dignitaires civils et militaires.

Les commanditaires de la Course, le Docteur Pharaon, MM. Grifflé, Pavanne et Carrere avaient également tenu à être présents, pour remettre personnellement le premier prix aux vainqueurs. Régie par les lois de l'étiquette chinoise, la manifestation dura deux heures et fut suivie d'un dîner traditionnel au cours duquel nos pilotes apprirent à porter un toast en chinois : «Kanbei.»

Bien que très solennel, ce fut un moment très émouvant quand François Garçon lâcha une colombe blanche embarquée à son bord à Paris et qui, depuis, est devenue chinoise.

Sur les marches du Temple du Ciel, le Docteur Pharaon annonce la prochaine édition du Paris-Pékin-Paris 1989.

**Ils sont près de 800
à nous attendre
depuis des heures par
— 8 °C... pour enfin
voir un petit appareil
autrement qu'en
photo.**



«Microjet-Mammoth» premier à Pékin.



LES ORAGES DE LA MER DE CHINE

**Pékin-Guangzhou
1.903 km**

**Mercredi 11 mars.
Vent froid.**

«Si les choses sérieuses n'avaient pas déjà commencé, soyez sans crainte, c'est pour maintenant !»

C'est par ces mots que débute le premier briefing du trajet qui ramène les dix-sept Equipages vers Paris.

L'étape Pékin-Guangzhou, relativement courte en regard des précédentes, cache plusieurs pièges.

Ces vents froids du Nord-Est, venus de Sibérie, rencontrent ceux, chauds et humides, qui remontent de la mer de Chine. Le choc de deux masses d'air de ce type engendre toujours des orages violents. Sans oublier les forts vents contraires que les pilotes iront affronter dès le passage de Wuhan.

Selon qu'ils volent sur des machines turbo-compressées ou



non, les Equipages doivent adopter différentes stratégies. Voler à la meilleure altitude signifie, par vent contraire, voler le plus bas possible, tout en évitant les orages, quitte à passer dessous... quand c'est possible.

La tentation pour les pilotes dont les appareils sont pressurisés, ou simplement équipés de turbo, est de monter mais, dans ce cas, il n'est pas rare de se retrouver avec des vents dans le nez de plus de 70 à 80 nœuds (120 à 150 km/h). La vitesse sol s'écroule alors et il est impossible de franchir la distance prévue.

Les machines sont prêtes à affronter la «bagarre». Pendant les quatre jours «de repos» à Pékin, Hubert, le mécanicien, n'a pas chômé. Levé tous les matins à l'aube, il a passé le plus clair de son temps au terrain, démontant une myriade de bougies, souvent encrassées par la «95 octanes» (1), vérifié les compressions, les magnétos, vidangé les moteurs, tout cela par une température pour le moins «frisquette».

Mercredi 11 mars, 6 heures du matin. A l'heure «H», nos amis chinois démontrent encore une fois leur efficacité.

(1) Essence de qualité insuffisante pour nos moteurs.



Un véhicule dégivreur arrose systématiquement toutes les machines. Une équipe de dépannage rapide est présente pour remédier aux éventuels démarrages hésitants.



Un par un, dans un ordre bien établi, les Equipages s'élancent à l'assaut du ciel de Chine.

Très rapidement, les vents s'annoncent résolument «contre». Plusieurs appareils, qui ont déposé des plans de vol «direct», doivent changer de tactique et se déroutent sur Wuhan. Le résultat est que l'ordre des arrivées à Guangzhou ne correspond plus mais plus du tout à ce qui a été prévu.

Pour tout arranger, plusieurs orages très puissants jalonnent la route entre Wuhan et Guangzhou; l'arrivée sur ce terrain s'effectue en IMC complet (sans visibilité sol du tout).

Tout le monde s'est fait «tabasser» :

James Knappe : «Croyant éviter un orage grâce à notre radar, nous avons pris soudain une



grande giffle du bon Dieu, notre appareil s'est cabré comme un mustang en colère.»

Au sol il reste pensif en s'apercevant que la peinture du nez de son avion a complètement disparu.

Patrick Ducommun : «On s'est encore fait salement chahuté, on est encore rentré dans un "cunimbe". On a eu de nouveau droit à tout : neige, foudre, glace et... éclairs ! Impressionnant, ça bougeait dans tous les sens. Je tire mon chapeau aux petits monos...»

Etape particulièrement douloureuse pour l'Equipe Italienne «Caffè Lavazza» qui a accumulé les ennuis :

Savino Balzano : «Terrrribilè... Terrrribilè... Notre radar, réparé une première fois à Abu Dhabi, est à nouveau tombé en panne. Plus moyen de repérer les masses d'air orageuses. Puis le

pilote automatique à son tour a démissionné et enfin Giuseppe, le commandant de bord, s'est évanoui, terrassé par une intoxication alimentaire... Terrrribilè, terrrribilè...»

Le docteur Jean-Michel Masson, qui avait remarqué le bon coup de fourchette de Giuseppe lors du dîner de la veille, lève un doigt sentencieux et lui rétorque :

«Chinese food, too good !»

Le Wassmer, quant à lui, fidèle à sa technique, rase littéralement le relief et continue de surprendre tout le monde.

Christian, la mort dans l'âme, a dû abandonner son Equipage pour reprendre sa place de copilote de Boeing 727 à Air France. Raymond a fait venir des «troups fraîches» en la personne de Jean-Marie Fresnault. Un spécialiste des

«galères», ancien de «Courrier Sud» où il avait concouru sur un «canard», type d'appareil dont la queue se trouve devant et dont les Sénégalais se demandent toujours si cet engin avance ou recule.

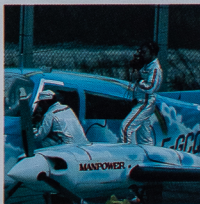
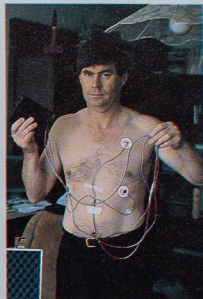
C'est subitement lors de cette étape que l'Equipe Le Ber-Masson se révèle. Leur TB-20, tout à coup, semble libérer les chevaux que ses pilotes ont, à n'en pas douter, retenus jusqu'alors.

Jean Le Ber : «Mes électrodes ont dû saturer. Ils vont être sidérés au centre de décodage de voir les bonds qu'a dû faire mon pauvre cœur...»

Mais le phénomène le plus marquant de l'étape est la performance des Cessna 310, «Manpower» et «Italia Wing».

A bord de ces appareils rapides, maniables et puissants, les pilotes négocient avec la météo, utilisant même ces vents et ces orages qui gênent les autres.

Un petit groupe de «gagneurs», parmi lesquels le Malibu «TDK»,





QUARANTE MINUTES DE VOL

Guangzhou-Hong Kong Etape de liaison non classée

**Mercredi 11
et jeudi 12 mars,
temps variable
et brumeux.**

«Hong Kong, ce sera notre Austerlitz ou notre Waterloo...» prédisait Bernard, bien avant la Course, lors d'un briefing technique aux équipes de l'organisation.

Une image audacieuse mais habile, pouvant être comprise aussi bien par les Anglo-Saxons que par les Français.

Nous y voilà. Pour couvrir ces quelque quarante minutes de vol, il s'agit effectivement d'un véritable «plan de bataille» :

Jean-Claude et le Falcon restent à Guangzhou avec Maryse et son équipe, en arrière-garde.

Gaston, à la tour, est en contact direct avec le contrôle de Hong Kong. Là-bas se trouve François qui, travaillant avec les contrôleurs locaux, déclenchera

les départs au coup par coup.

Deux créneaux ont été déterminés à l'avance pour la journée du 12 mars : de 10 h à 11 h 30 et de 17 h à 18 h 30...

David, dont l'activité principale est d'être commandant de bord de la Cathay-Pacific sur Boeing 747, fait un briefing précis aux Equipages.

A l'exception de «Microjet-Mammouth», qui partira en premier, les «Bi» partiront ensuite le 12 au matin et effectueront une approche sur la piste «13». Les «monos», eux, se poseront sur la «31».

Raymond, un peu interloqué d'être le premier à se présenter sur Hong Kong, interroge Bernard :

«Dis donc, pourquoi c'est moi le cobaye ?»

«T'es le plus lent, je n'ai pas envie que tu ralentisses tout le monde.»

«Oui, d'accord, mais je n'ai jamais été à Hong Kong, moi, même en avion de ligne...»

«Eh bien, il faut bien commencer un jour.»

«Autrement dit, si je me plante, personne n'a de chance d'y aller ?»

«T'as tout compris.»

«Priez bien pour moi, les mecs, qu'on ne fasse pas les...» (le reste se perd heureusement dans le bruit d'un réacteur.

Chacun sait exactement ce qu'il faut faire et fait entièrement confiance aux autres. Le 11, en



fin de journée, les deux «Beech» se mettent en place. Alors qu'il décolle de Guangzhou, Bernard ne peut s'empêcher de regarder défiler l'alignement des avions sur le parking qu'il est en train de quitter.



«Inch Allah... !» murmure-t-il. L'approche de Hong Kong a quelque chose de mythique pour les pilotes.

La piste, littéralement posée sur l'eau comme le pont d'un





compliquée par le simple fait que le trafic, lui, reste en «13»... Ce qui veut dire qu'il faut s'infiltrer à contre-sens des autres...

A l'heure «H», tout se met à fonctionner comme une machine bien huilée, sans à-coup, précisément, sûrement.

Les contrôleurs de Hong Kong, très attentifs à cette nouvelle sorte de trafic pour eux, craignaient au départ que nos pilotes ne fassent pas le poids. Mais c'est avec un large sourire que le chef de quart de la tour demande à François de transmettre ses félicitations aux «boys».

«Well done boys... See you in two years !»

On pourrait traduire par : «Bien joué les gars, à dans deux ans !»

Sur le parking réputé dans le monde entier de «Hong Kong - Kai Tak», entouré de buildings, les Equipages de la Course se sentent vraiment très fiers.

«J'ai "fait" Hong Kong», se disent-ils chacun (*in petto...*).

Bernard : «Nous venons de faire la preuve qu'une approche bien préparée, aussi délicate soit-elle, ne pose jamais de problème.»

Le seul qui n'en a peut-être pas profité complètement est Raymond Michel, qui est arrivé le dos complètement coincé à sa descente d'avion, attirant l'attention du directeur de l'hôtel Holiday Inn et de la traditionnelle très jolie personne en charge des relations publiques.

Ils le dépêchèrent chez un excellent docteur local qui, devant le regard un peu sceptique de son acolyte Rémi, lui planta cinq aiguilles sans autre forme de procès dans les parties les plus resplendissantes de son individu.

Il faut croire que le traitement fut efficace car, quand Raymond revint à l'hôtel, il était droit comme un piquet.

Par contre, Rémi, apparemment plus impressionné qu'il ne voulait le laisser paraître, en resta vingt-quatre heures sans voix.



JEPPESSEN

MAY 24-85 (11-1)

HONG KONG, B.C.C.

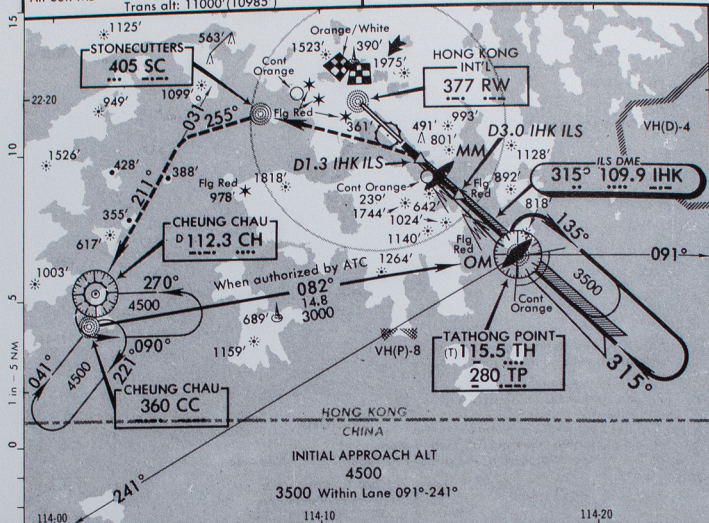
HONG KONG INT'L

RACETRACK FEED-IN ILS Rwy 31

LOC 109.9 IHK

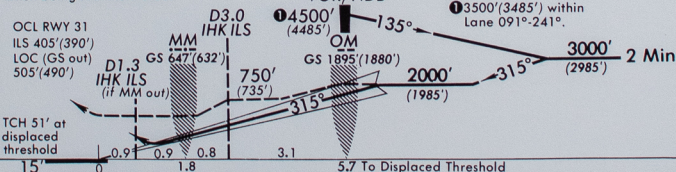
Apt. Elev 15'

*ATIS 128.2
HONG KONG Approach (R) 119.1
HONG KONG Precision 119.5
HONG KONG Tower 118.7 (Domestic 121.7 121.9)
*Ground 121.6
Trans level: 980 mb or above FL 130
Alt Set: MB 979 mb or below FL 140
Trans alt: 11000' (10985')



ILS approach is monitored by PAR when ceiling is 1000' or less, visibility is 5 km or less, or at pilot request. PAR controller will advise when being PAR monitored.

VOR/NDB



MISSED APPROACH: Climb to 2500' on track 315° towards RW NDB. When passing within 1 NM SOUTHEAST of IHK DME (coverage between 100° and 170°) and above 330', turn LEFT to SC NDB and continue climb to 4500'. From SC NDB track 255° to intercept CH VOR R-031. Turn LEFT to track 211° to CH VOR and join the CH VOR holding pattern or as directed by ATC.

In the event CH VOR is unserviceable, track 255° from SC NDB until CC NDB bears 214°, then turn LEFT to track 211° to CC NDB and join the CC NDB holding pattern or as directed by ATC.

STRAIGHT-IN LANDING RWY 31										CIRCLE-TO-LAND					
ILS DH 405'(390')					LOC (GS out) MDA 520'(505')										
A	RVR 1500m or VIS 1600m					RVR 1500m or VIS 1600m					A	NA			
B											B				
C						2000m					C				
D						2400m					D				
Gnd speed - Kts					70	90	100	120	140	160					
GS					3.00 ⁵	377	484	538	646	753	861				
D3.0 IHK ILS to MAP					2.6	2:14	1:44	1:34	1:18	1:07	0:59				

CHANGES See other side.

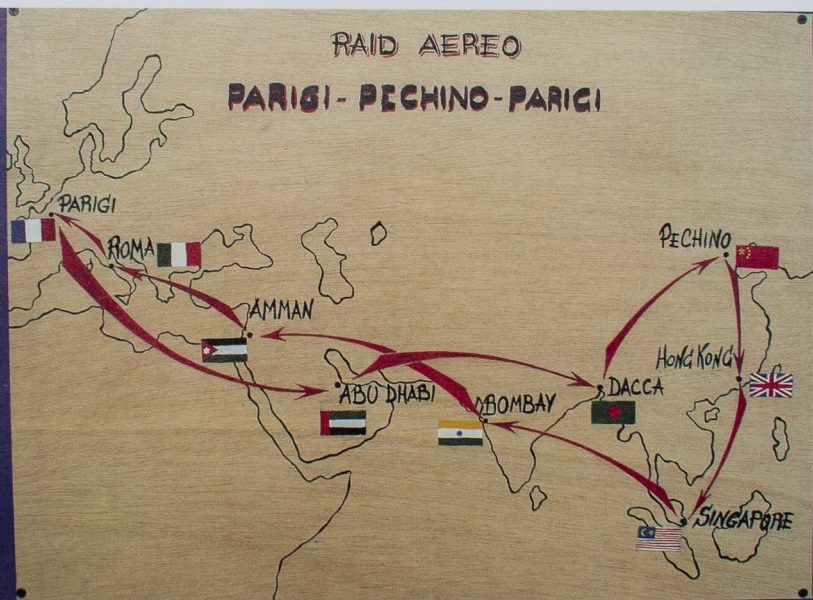
© 1984 JEPPESSEN SANDERSON, INC.
ALL RIGHTS RESERVED







RAID AEREO
PARIGI - PECHINO - PARIGI





C'EST TOUT DROIT

**Rome-Paris
1.123 km**

Vendredi 27 mars.

Dernière étape. Quatre heures de vol, cinq tout au plus.

C'est la dernière ligne droite. Il ne fait ni beau ni mauvais mais il y a beaucoup de turbulences. Aucun appareil n'a besoin de ravitailler.

Tous ont l'intention de voler tout droit et très vite.

«Les manettes au taquet.»

Sollicitées une dernière fois par leurs cochers, les machines semblent comprendre qu'elles

rentrent à la maison et, dans un dernier effort, s'élancent à l'assaut du ciel.

Juste avant les côtes de France, deux stratégies se dessinent.

Les Alpes à saute-mouton, au ras des crêtes, en utilisant même parfois les vallées...

Ou le passage à travers Nice et la vallée du Rhône en «ra-da-da» (1).

Dans la salle de contrôle d'Aix, les contrôleurs ont reçu les plans de vol. La nouvelle s'est propagée comme une traînée de poudre : «Le Paris-Pékin revient...»

Derrière leurs écrans radar, ils trouvent toutes les astuces pour faire bénéficier les concurrents des routes les plus directes.

Calculant les vitesses de chacun, ils parlent entre eux. Même ceux qui traversaient les Alpes en vol à vue ont été assistés au milieu des montagnes.

(1) Vol au ras des pâquerettes.

A la hauteur de Moulins, les dix-sept petites taches passèrent des écrans de «Marseille contrôle» sur ceux de «Paris contrôle» situé à Athis-Mons, prévenu par leurs collègues. C'est au tour des contrôleurs parisiens de participer.

«Dis donc, tu as vu celui-là, il est gonflé...»

Celui-là, c'est «Microjet-Mammouth» car Rémi, totalisant mille heures d'instruction planeur dans la région, utilise toutes les bosses, connaît tous les versants portants et fait évoluer le Wassmer comme un planeur de compétition.

Chaque pilote restitue le meilleur de lui-même, comme pour faire durer davantage l'aventure, toutes leurs dernières ressources pour conforter leur position ou simplement... «se faire plaisir».

Seul «Chronopost» galère avec au moins un cylindre qui ne donne plus rien : «Je te ramènerai», rage Claude, qui se bat avec la volonté d'arriver. Lorsqu'il se pose enfin, il est exténué.

Sous de fortes rafales de vent et de pluie, les dix-sept appareils se posent au Bourget et se parquent devant les avions du musée de l'Air, qui semblent les regarder avec fierté.

Les amis et les familles sont là, quelques larmes coulent. Les étreintes sont longues. Les





bouchons de champagne sautent. La joie est partout présente. Le bonheur transparait.



Bernard, discrètement, passe à proximité des groupes et surprend des bribes de phrases :

«...Alors, à ce moment, on givrait et...»

«...What a trip dear... What a fantastic trip...»

«...Là on en a bavé. Tu peux pas savoir...»



«...Le roi, quel type sympa...»

«...Terrribilé... Terrribilé...»

«...Tu dois aller en Chine, ils sont si gentils...»

Ils sont bien tous là, pense Bernard, le pari est gagné.

Le souhait de l'Equipe qui entoure Bernard, c'est de faire de cette Course une grande classique.

