PARIS-PEKIN-PARIS

le succès d'une grande première

par Régis NOYE

Après la fantastique épopée de « Voyager », la première course aérienne de mars 1987 entre Paris, Pékin et Paris mérite de faire date dans l'histoire de l'aviation générale. Outre le fait qu'elle constitue le plus grand raid aéronautique de groupe jamais réalisé à ce jour, elle représente également un véritable succès : pour ses organisateurs qui ont mené à bien leur projet; pour les concurrents, qui sont en droit d'être fiers de leur exploit; pour les sponsors, qui ont su faire confiance à des avions légers et à leurs pilotes. C'est en hommage à cette aventure et à tous ses acteurs qu' Aviasport consacre ce mois-ci une place importante au récit d'un évènement dont on ne mesure pas toujours la portée, ni le travail et la logistique qu'il représente. En espérant que cela contribuera à faire encore mieux connaître, et même partager la passion de certains et de faire du « Paris – Pékin – Paris » un grand classique aéronautique biennal, au même titre que d'autres compétitions automobiles ou de voile.

Lancer dix-sept avions légers sur 32 000 km jusqu'au fin fond de l'Asie et les ramener par une route Sud, tangente à l'Equateur : le pari était osé et les sceptiques... nombreux. Même si Bernard Lamy, initiateur du premier « Paris – Pékin – Paris » et directeur de la course, a compris très tôt que celle-ci serait un succès, ce n'est que lorsque le dernier des dix-sept avions concurrents s'est posé le 27 mars au soir au Bourget, exactement un mois après le départ de Toussus-le-Noble, qu'il a véritablement su qu'il avait gagné son pari. Personne n'avait abandonné et aucun accident n'était venu assombrir la victoire, au détriment toutefois de certains médias français qui, hélas, n'attendaient que crashs et prise d'otages pour parler de la course...

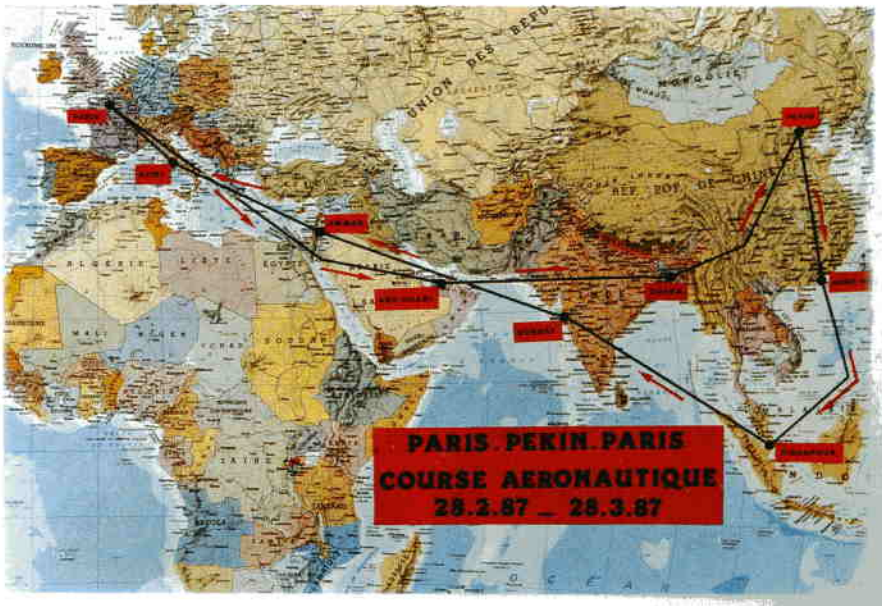
Pourtant, gérer une caravane de vingt avions et d'une centaine de personnes pendant un mois à travers vingt-deux pays, ce qui représente quelque 2000 heures de vol, n'est pas, on s'en doute, une chose facile. Bien sûr, Bernard Lamy n'en était pas à son coup d'essai : deux courses d'ULM, puis l'« Air Transafricaine » et « Courrier Sud », avaient été des expériences pleines d'enseignements. La formule et l'état d'esprit avaient été lancés, eux, dès 1981 avec l'« Air Transat ». Mais cette fois, il avait décidé d'aller plus loin, de frapper plus fort et ce, toujours dans le même but, qui est aussi celui de son association « Arc-en-Ciel » : assurer la promotion de l'aviation générale par le voyage aérien. En effet, quels que soient les efforts déployés par les constructeurs en ces temps de crise pour séduire le client, il est tout aussi important de dynamiser le marché, de créer l'évènement chez les utilisateurs. Il est ainsi dommage que ces mêmes constructeurs n'accordent pas plus de crédit à ce genre de manifestation. La course a suscité à elle seule trente-cinq demandes d'homologation de records de vitesse sur parcours reconnus déposées auprès de la F.A.I. dans les classes C1c, d et c.

des innovations

Donc, pour mieux atteindre son objectif et avec le patronage ou la bénédiction des plus grandes instances aéronautiques françaises (Aéro-Club de France, FNA, APNA, APPA, SNPL) Bernard Lamy a choisi cette fois de trancher carrément avec les précédentes éditions de course aérienne et ce, par trois moyens essentiels :

– La longueur et la nature du parcours : 13 300 km à l'aller vers l'Orient, véritable fascination des Européens; 18 000 km au retour selon un itinéraire attractif et cohérent, à la fois sur le plan politique (pour assurer la sécurité), économique (pour susciter l'intérêt des sponsors) et technique (pour garantir un minimum d'assistance technique aux escales) : à partir de Pékin, Canton , Hong-Kong, Singapour, Bombay, Amman, Rome... Autre caractéristique non négligeable : l'influence des vents, porteurs à l'aller sur Pékin et défavorables au retour, dès que le cap était à l'Ouest, ce qui justifiait deux classements différents.

– Une formule de course simple, sans handicap, compréhensible par le public et mettant, à priori, tous les types d'avions sur un plan d'égalité : il fallait réaliser sur chaque étape le meilleur rapport entre la



vitesse/sol effective et une vitesse propre de référence, prise à l'altitude optimale de vol à 65% de la puissance. Les plus longues de ces étapes (jusqu'à 5 720 km) étaient donc ponctuées d'escales intermédiaires de ravitaillement, où le temps n'était pas décompté et dont le choix appartenait aux équipages en fonction de l'autonomie de leur avion, des conditions météorologiques, des moyens de radionavigation (à bord et au sol) et... des possibilités d'approvisionnement en essence 100 LL. Ce dernier paramètre a pris toute son importance dès le Moyen-Orient où, de manière assez paradoxale, l'essence aviation n'est pas disponible partout. Autre difficulté majeure : accomplir rapidement les formalités aux escales... La course n'avait pas seulement lieu en l'air, mais aussi au sol !

– Enfin, une plus grande place à la communication, avec l'idée originale de mettre un « troisième homme » dans chaque avion. Celui-ci, baptisé « reporter », était chargé de filmer avec une caméra vidéo la vie de son équipage pendant la course. Ses images, visionnées après

La veille du départ, Bernard Lamy présente les concurrents au Sénateur Cartigny et à M. Serge Dassault

chaque étape, devaient servir de base aux couvertures télévisuelles et donnaient lieu à une compétition parallèle. Il faut, hélas, préciser que cet aspect de la course a été fortement pénalisé par le fait que près de la moitié des caméras, soumises il est vrai à rude épreuve, sont rapidement tombées en panne.

Après avoir envisagé la contribution d'une classe unique d'avions participants, B. Lamy a finalement adopté le principe d'une classe « open », ouverte à tous les avions de 1000 à 6000 kg équipés de moteurs à pistons (classes C1c, d, e de la FAI), titulaires d'un CDN (de série ou spécial) ou d'un laissez-passer en état de validité et pouvant justifier d'une Vp supérieure ou égale à 140 nœuds, ainsi que d'une autonomie de 6 heures ou de 950 nautiques (sans vent).

d'autres hommes

La machine étant en route, encore fallait-il en assurer le financement. C'est ici que sont intervenus d'autres hommes, au premier rang desquels M. Gérard Emler, président de la société Tradigrain SA, qui a permis à Bernard Lamy de rencontrer le Docteur Ghaith Pharaon, président du groupe du même nom. Dès lors le budget de l'organisation de la course – évalué à 7 millions de francs – a pu être débloqué grâce, en outre, au quotidien romain Il Messagero appartenant au Groupe italien Montedison, à la société italienne Nikols, du Groupe Internike, à la filiale suisse Pilar Corp. SA du Groupe Pilar. Ces hommes, qui ne sont pas des mécènes, ont très vite compris l'intérêt que représentait le « Paris – Pékin – Paris ». Au chapitre des sociétés ou organismes ayant apporté leur contribution à la course, il faut également citer : la Direction de la Navigation Aérienne (DGAC), pour la mise à disposition d'un texte de son réseau spécialisé; Jeppesen, pour la fourniture à tous les concurrents d'une documentation aéronautique spécifique au trajet de la course; Thomson Grand Public, pour la fourniture à chaque reporter d'une caméra vidéo; le CNES pour l'équipement de chaque avion avec une balise Argos (système Sarsat-Cospas) développée par EAS; Holiday Inn pour l'hébergement préférentiel des concurrents aux étapes, et enfin, les Broderies Mécaniques Jean Richard, Martell, et Hervé Lacoste à qui on doit le premier, et maintenant célèbre « dragon souriant », logo de la course.

La préparation du Paris – Pékin – Paris a nécessité près de deux ans et un voyage complet de reconnaissance, effectué au mois de novembre 1986. Le moins difficile n'a certes pas été l'obtention des autorisations de survol et d'atterrissages... Résultat : une compétition classée en 1ère catégorie au calendrier sportif international 1987 de la FAI.

En fait, la première édition de cette course a largement dépassé son objectif premier. C'est ce que nous allons tenter d'expliquer maintenant.

« crazy but not foolish... »

L'heureux panachage aux deux classements, à l'aller sur Pékin comme au retour sur Paris, entre des avions de tous types, mono et bimoteurs, et des pilotes de tous niveaux, professionnels ou privés, démontre bel et bien que le voyage aérien à longue distance est également accessible aux aéro-clubs. Le fait que l'équipage de l'avion le plus ancien et le plus lent engagé sur la course, le Wassmer 421, soit monté deux fois sur le podium, respectivement à la première et à la seconde place, en constitue la preuve irréfutable, quel que soit le règlement.

C'est précisément grâce à l'encadrement de ces professionnels (dont certains reconnaissent d'ailleurs n'avoir jamais autant travaillé !) ainsi qu'à la logistique de la course, que les privés ont trouvé la motivation de se lancer dans une aventure qu'ils n'auraient jamais tenté seuls et qu'ils estiment, après coup, très accessible : « *crazy but not foolish* » (que l'on pourrait traduire par : « timbrés, mais pas fous »), comme aimait à les présenter Bernard Lamy dans ses multiples conférences de presse tout au long de la course. L'un des meilleurs exemples dans ce domaine, représentant également l'un des points forts aéronautiques de la course, est certainement l'atterrissage des dix-sept avions concurrents sur l'aéroport international de Kai-Tak à Hong-Kong, la « Mecque » de tous pilotes !

Précisons enfin que dans le feu de l'action, plusieurs de ces pilotes privés ne se sont pas gênés pour doubler au classement des commandants de bord d'Airbus ou de Boeing !

Bien sûr, le niveau minimal requis pour la course était relativement élevé et ce, pour des raisons bien compréhensibles de sécurité dans le cadre d'une manifestation officielle : 500 heures de vol dont au moins 150 h d'IFR, ainsi que la QRI, en tant que commandant de bord; 200 h de vol dont 10 sur le type d'avion utilisé et la QRRI pour le copilote. Cela étant, il n'était pas rare de voir des pilotes ayant une expérience relativement limitée en place droite, certaines étapes effectuées en régime VFR leur étant même accessibles en place gauche. Le Paris – Pékin – Paris constitue en cela un très bon exemple d'encadrement et de stimulation des jeunes pilotes, qui pourrait être appliqué plus souvent dans nos clubs, évidemment sur une moins grande échelle et de manière progressive...

Il n'en reste pas moins vrai que des équipages de monomoteurs ont également reconnu « s'être fait peur », en se jurant de ne jamais recommencer sur ce type d'appareil. Pour l'avoir vécu sur une étape (entre Bombay et Amman, sur le Trinidad « Novasam »), nous pouvons témoigner qu'un vol maritime de 8 ou 10 heures, même de jour, ou qu'un vol de même amplitude au-dessus du désert, cette fois de nuit, n'est pas sur un plan purement psychologique des plus rassurants ou des plus épanouissants ! Nous avons même pu vérifier à plusieurs reprises un phénomène de tension nerveuse et d'appréhension que nous connaissions pourtant pour l'avoir entendu conter. Lorsqu'une somnolence bien naturelle vous saisit à bord, surtout en place arrière, après une douzaine d'heures de vol, il n'est pas rare de se réveiller en sursaut, croyant avoir enregistré inconsciemment des ratés du moteur... Un rapide coup d'œil aux instruments et l'écoute attentive, cette fois consciente, d'un ron-ron régulier à l'avant vous rassure heureusement très vite !

Bref, même si certains pilotes sont parfois arrivés dans un état de fatigue et de tension impressionnant à l'issue des plus longues étapes, tous se sont accordés à dire qu'ils avaient vécu une aventure extraordinaire, ayant fait provision à vie de souvenirs inoubliables.

un accueil enthousiaste

En ce qui concerne maintenant la promotion de l'aviation générale en elle-

même, ici encore l'objectif a été atteint au-delà de tout espoir, du moins dans les pays d'Asie et du Moyen-Orient traversés. Partout, chaleur et enthousiame, curiosité et intérêt, non seulement du public mais surtout des médias , ont caractérisé l'accueil réservé à la course, sans compter l'évidente volonté de coopération des autorités aéronautiques, voire même politiques. Citons Pékin où, dans une ambiance rappelant celle des premiers grands raids aéronautiques, cinq cents personnes sont venues accueillir les concurrents, de nuit et par un froid de plusieurs degrés en-dessous de zéro. Pékin, encore, où la remise des prix très solennelle s'est effectuée dans un des plus vieux hôtels de la ville en présence de nombreuses personnalités au premier rang desquelles M. Liao Hansheng, vice-président du parlement chinois. Toujours en Chine, où les autorités ont évalué à 500 millions le nombre d'habitants avertis de la course par les médias dans le but de prêter éventuellement assistance à un équipage en difficulté, ce sont près de mille fonctionnaires qui ont participé de près ou de loin à l'organisation et à l'accueil. Citons enfin Amman, en Jordanie, où le roi Hussein a tenu à marquer le passage de la course par une grande journée

De haut en bas : Le Cessna 210 Centurion sponsorisé par Chronopost – L'équipage du WA 421 « Mammouth – Microjet », vainqueur de la course Paris – Pékin, est félicité par le Dr. Pharaon – Le parking des concurrents, sur l'aéroport de Hong-Kong – L'équipage Le Ber – Masson

A Hong-Kong, l'équipage du « Bio-France », paré pour le plus long parcours maritime du raid...

aéronautique, et à serrer lui-même la main de chaque participant.

Il faut dire que dans la plupart de ces pays (Chine, Malaysie et Inde notamment), l'aviation privée (ou plûtot l'aviation de loisirs, étant exclu de parler de transport aérien privé) est une affaire d'Etat, soumise à des budgets pour le moins limités, et de ce fait pratiquement inconnue, pour ne pas dire inexistante. Afin de dynamiser les quelques tentatives de développement néanmoins sensibles, B. Lamy n'a pas manqué dans tous ces pays d'inviter, pour 1989, des équipages à participer à la prochaine édition du Paris – Pékin – Paris. De son côté, Richard Fenwick, président de l'Aéro-Club de France, s'est engagé à Pékin à courir dans deux ans avec un copilote chinois. L'appel semble avoir été entendu puisque des demandes d'inscription d'équipages jordaniens et chinois ont déjà été reçus pour la prochaine édition.

Au travers de tous ces contacts et sans tomber dans un humanisme par trop idéologique, l'aviation générale se confirme, après l'aviation commerciale, comme un nouveau moyen de communications capable de réunir des hommes autour d'une même passion et par là même de créer des relations nouvelles entre des pays au-delà des frontières et de toutes questions politique, de race ou de religion. Le Paris – Pékin – Paris a déjà réuni cinq pays dans ses équipages en 1987; qu'en sera-t-il dans deux ans ?

Dans ce domaine de la communication, mais en revenant au cadre européen, il faut saluer les médias qui, tenant leurs engagements, ont joué à fond le jeu de la course : en France, FR 3 (grâce aux images de F-Productions), Canal Plus et France Inter; en Italie la RAI et le quotidien Il Messagero. En outre, les troisièmes membres d'équipage dit « reporters », à bord de chaque avion, se trouvant être pour la plupart des professionnels de la communication ont également joué un rôle important. Beaucoup étaient des journalistes correspondants de leur rédaction (télévision, magazines, quotidiens régionaux) qui pouvait ainsi être régulièrement alimentée en informations.

Il reste dommage, ainsi que nous l'avons déjà souligné, que bien plus de médias n'aient pas su, au-delà de l'événement aéronautique et sportif, sentir l'intérêt de la course aux niveaux géographique, touristique, culturel et même humain. C'est probablement pour cette raison que si 30 000 Italiens sont venus saluer les concurrents à Rome au cours d'un très beau meeting aérien organisé sur le terrain de Ciampino, seules les familles, amis et sponsors se sont déplacés pour l'arrivée finale au Bourget. Peut-être aussi que les contrats d'exclusivité, s'ils assurent une garantie de couverture minimale, ne facilitent pas toujours la diffusion de l'information et ce, pour d'évidentes raisons financières.

un investissement rentable

Le Paris – Pékin – Paris a enfin démontré, et ce n'était pas là le moindre de ses objectifs, que l'aviation générale pouvait être un investissement de très bon rapport pour les sponsors. Outre les retombées en France et en Italie, c'est précisément grâce à l'impact de la course et à l'accueil des médias aux escales lointaines (les coupures de presse se comptent aujourd'hui par dizaines, parfois en provenance de pays non traversés) que les entreprises ayant investi dans la course ont incontestablement bénéficié d'une large publicité au niveau de leur image de marque dans les pays traversés. Il ne restait plus, pour celles ayant des marchés dans lesdits pays, qu'à s'organiser sur place afin d'exploiter au mieux cet impact.

Cette démonstration tombe à point, au moment où les plus grandes courses ou rallyes, dans les domaines de l'automobile ou de la voile, semblent perdre quelque peu de leur attrait au niveau du grand public. Cela, ajouté à un rapport pouvant atteindre de 1 à 10 entre les budgets comparés de participation, devrait achever de convaincre de nombreuses entreprises... Que celles-ci sachent toutefois que, plutôt que d'« intéresser » les médias, il est parfois plus rentable de choisir un équipage qui sache attirer le respect ou la sympathie, quel que soit l'avion sur lequel sont défendues ses couleurs.

une remarquable organisation

Il serait dommage de terminer cette genèse du premier Paris – Pékin – Paris sans rendre hommage à une remarquable organisation. Celle-ci, mettant en œuvre quelque 25 personnes et 3 avions d'accompagnement sur l'ensemble de la course (excepté un jury international regroupant 3 membres de la FAI) se composait :

– d'un directeur de course et d'un adjoint;
– de six pilotes, et d'une hôtesse;
– de deux équipes techniques, elles-mêmes composées de pilotes professionnels et de contrôleurs de la navigation aérienne, assurant à tour de rôle aux escales l'accueil technique;
– d'une équipe « d'accueil » (en fait, un seul membre, mais ô combien efficace, en la personne de Maryse Lamy) chargée de la logistique, de l'hébergement et des

La remise des prix a eu lieu, au retour, en présence de M. Tenebaum, Directeur Général de l'Aviation Civile. Ici, le représentant d'Aviasport, Gérard Pabot, félicite l'équipage du « Manpower », classé troisième

(nombreuses) manifestations officielles;
– d'une équipe « communication » (idem, en la personne cette fois de Patricia Lamy – Au fait, a -t-on précisé que deux des six pilotes étaient Didier et Bruno Lamy ?...), responsable des relations publiques, des relations avec la presse et de la diffusion des communiqués mentionnant, entre autres, le classement;
– d'une équipe vidéo, assurant le tournage des images, la récupération des cassettes des « reporters » concurrents et la transmission du tout, après montage;
– d'un mécanicien, qui mérite un hommage particulier pour avoir su allier efficacité et discrétion.

Ces équipes, accompagnées de six journalistes et d'un photographe permanent, suivaient la course à des rythmes différents selon les impératifs de leur mission :

– dans un Falcon 20 de la société Tradigrain (immatriculé HB-VBM), précédant en général les concurrents;

– dans un Beech « Super King Air 200 » de la société Uni-Air (F-GEPY); cet avion ayant à son bord Bernard Lamy, survolait la course en permanence afin de veiller à la sécurité des équipages concurrents, d'assurer éventuellement des relais radio, de passer les consignes « en route » et.. d'entretenir le moral des troupes, sur la fréquence de travail 123,45;

– dans un deuxième Beech 200 de la société UP (F-BXOL), réservé à l'équipe vidéo et à son matériel.

Si cette organisation a su faire ses preuves dans beaucoup de domaines, elle présentait néanmoins à notre avis quelques points faibles, notamment au niveau de la communication, interne et externe.

Plus important, il est apparu qu'une plus grande rigueur dans les opérations de vérification de la conformité des appareils au réglement de la course aurait évité quelques tensions regrettables entre certains équipages, due ou non à la dépose de réclamations officielles pendant la durée même de la course. Ces réclamations contestaient la vitesse de référence du Wassmer, paramètre essentiel dans l'établissement des classements. Quoi qu'il en soit, la décision du jury de ne pas modifier ces classements est souveraine et les réclamations ne retirent rien aux mérites de l'équipage « Mammouth-Microjet ».

Que pouvait être le mot de la fin, si ce n'est de remercier les organisateurs du premier « Paris – Pékin – Paris » d'avoir accordé une place sur la course à la presse aéronautique française ?

R.N.

L'équipage américain du Centurion « Winged Quest » : Judith et Jim Bell, avec leur girafe mascotte...

LES ACTEURS DU PREMIER PARIS – PÉKIN – PARIS

• les avions

Dix-sept avions étaient donc engagés sur cette première édition de la course aérienne Paris – Pékin – Paris. L'éventail des machines concurrentes était très large puisque s'étageant du monomoteur Wassmer 421 (250 ch, à carburation atmosphérique) au bimoteur pressurisé Cessna 421 C (à moteurs turbocompressés). On dénombrait au total 10 monomoteurs pour 7 bimoteurs.

Si les chances de ces avions étaient très différentes à l'aller sur Pékin et au retour sur Paris du fait de l'influence des vents, il était néanmoins évident au départ que le paramètre qui allait primer tout au long de la course serait l'autonomie de vol. En effet, compte tenu de la formule adoptée, prévoyant des escales intermédiaires de ravitaillement où le temps n'était pas décompté, le gagnant serait nécessairement celui qui totaliserait le moins d'escales. Cela explique la course préliminaire aux réservoirs supplémentaires (autorisés en structure ou étanches mais dans tous les cas situés hors de la cabine).

A l'aller, les vents étant porteurs (et augmentant en altitude), les avions pressurisés ou du moins à moteurs turbocompressés, capables de voler vite et haut, se trouvaient ainsi favorisés. Aux aléas de la course près, le classement à Pékin est donc sans surprise, notamment aux trois premières places : le Wassmer (pour raison d'autonomie), suivi d'un Malibu et du C 421 C (rapides et pressurisés).

En revanche, au retour, les cartes étaient inversées : les vents étant maintenant contraires (du moins, cap à l'Ouest), ce sont les avions non turbocompressés, capables cette fois de voler vite et bas, qui se retrouvaient favoris. On pouvait par ailleurs considérer que le fait qu'un avion lent est proportionnellement plus pénalisé par le vent de face qu'un avion rapide était compensé par le fait que ce même avion rapide est proportionnellement plus pénalisé par le temps passé au sol et aux escales intermédiaires qu'un avion lent, compte tenu de son faible temps de vol sur une étape. Ici encore, pas de surprise au classement du retour; les trois Cessna 310, alliant les deux qualités demandées à une bonne autonomie, ont naturellement pris la tête, reléguant les Malibu en queue (il faut par contre souligner la très bonne performance, outre du Wassmer, de deux des trois Trinidad, arrivés respectivement 7ème et 8ème au retour à Paris).

Au plan maintenant des équipements, laissés au libre choix des pilotes au-delà du minimum IFR standard exigé, deux caractéristiques se sont révélées importantes : la capacité d'éviter les orages (notamment au voisinage de l'Equateur) et la capacité d'évaluer le vent en vol, surtout en zone maritime ou désertique où les travers de balises (quand elles existaient – et fonctionnaient...) étaient d'autant plus aléatoires que l'altitude de vol était basse.

On trouvera ci-après un tableau récapitulatif de l'ensemble des avions concurrents, de leurs caractéristiques et équipements, ainsi que de leurs classements. Gageons que des équipages candidats pour 1989 réfléchissent déjà à une formule d'avions optimisée (les CDN spéciaux et laissez-passer étaient cette année admis) qui aurait le maximum de chances sur la course.

Il faut enfin préciser le bon comportement technique des avions en général : à part des petites défaillances d'équipement (radar météo, magnéto, pompe à huile, pompe à vide, etc...) les seules pannes importantes enregistrées ont porté sur le train d'atterrissage du Trinidad « Bio-France Elevage » et des fuites d'huile sur les moteurs des C-210 « Chronopost » et « Winged Quest ». Les révisions des 50 et 100 h. étaient effectuées tout au long de la course, soit par le mécanicien de la course, soit par les pilotes agréés, soit dans des ateliers spécialisés.

*

Nom	Immatr.	Type	Puiss. (ch)	Vitesse réf.(kt)	Essence (l) auton. (h)	Equip.	Class. Pékin	Vvol/ V/sol	Temps vol	Class. Paris	Taux	Temps vol
Novasam	F-GENO	Trinidad	250	149	436/9	IFR	8	87,8	54h56	8	78,6	82h46
Chronopost	F-GGPM	Centurion	310	176	454/8	Omega Stormscope	14	79,5	51h24	13	70,	78h14
Bio-France Elevage	F-GENS	Trinidad	250	149	386/8	IFR	17	65,6	73h35	16	49,5	106h11
Kouros-Yves St.Laurent	F-BXAF	C-310	2x285	180	1000/10	Omega Stormscope	9	83,5	47h55	4	89,2	60h21
Martell-Spirit of H.K.	F-GDHE	C-335	2x310	195	946/ –	Omega radar MTO	12	82,0	44h56	11	74,3	66h54
Le Ber-Masson	F-GENR	Trinidad	250	149	411/8,5	Loran C Stormscope	9	83,5	57h47	7	79,0	82h18
Manpower	F-GCQG	C-310	2x285	180	1200/12	Omega radarMTO	4	92,8	43h01	3	95,0	56h41
AAAAA-Rent a Space	N 6798 X	C-421 C	2x325	212	1450/9,5	Omega radar MTO	3	95,4	35h34	6	85,1	53h43
Le Havre-Normandie	F-BMLT	Comanche	250	152	650/ –	IFR	6	89,11	53h04	12	72,9	87h29
Winged Quest	N 6113 U	Centurion	310	181	454/8	Loran C Sat/Nav	15	70,5	56h20	17	5 49,5	–
T D K	HB-PKP	Malibu	300	200	Standard	Omega	2	96,7	37h05	14	69,5	69h44
Rosenquist-Bennett	N 4312 V	Malibu	300	200	Standard	IFR	16	67,0	53h37	15	65,3	74h11
Umberto Sala	HB-LOT	Navajo	2x325	193	950/9	Omega radar MTO	5	92,5	40h17	5	87	51h44
Italia Wings	F-GEJI	C-310	2x285	180	1100/11	Omega	7	89,07	44h50	1	99,1	54h19
Café Lavazza	I-MEPY	Aerostar	2x290	215	800/7,5	Omega radar MTO	13	81,4	41h05	9	77,5	58h09
Spirit of Brussels	OO-AYZ	Bonanza 36	2x285	158	– / –	IFR	11	82,5	55h08	10	75,3	81h29
Mammouth-Microjet	F-BJNO	WA 421	250	132	615/16,5	IFR	1	100,1	54h23	2	97,3	75h25

• les équipages

Beaucoup d'inscrits, peu d'élus... puisque sur 65 inscriptions préliminaires, seulement 17 équipages ont trouvé le financement nécessaire pour prendre le départ, le 28 février, du premier Paris – Pékin – Paris. On notera tout de suite que sur les 34 pilotes ainsi représentés, seulement 12 étaient des professionnels, dont environ la moitié titulaires d'une qualification PP1 ou PL, en activité sur avion gros porteur. Par ailleurs on remarquait six femmes, dont deux pilotes et quatre « reporters ». Au plan des nationalités représentées, on distinguait 8 équipages français pour 8 étrangers en provenance de 3 pays : 3 américains, 2 italiens, 1 suisse, 1 belge et 1 venant de Hong-Kong, ainsi qu'un « mixte » franco-suisse.

En fait, on a pu observer trois types de comportement assez différents sur l'ensemble de la course : les vrais professionnels, faisant passer en priorité la sécurité et/ou la réglementation aérienne; les vrais « coureurs », très attachés à conquérir les premières places; les « touristes », déclarant avec beaucoup d'honnêteté qu'ils étaient là pour profiter de l'infrastructure, ce qui ne les empêchait d'ailleurs pas de jouer le jeu. Mais tous se trouvaient réunis autour de la même passion : voler.

Par ordre d'inscription des avions (et dans l'ordre, commandant de bord, copilote, reporter) :

*– **Novasam (F.)** : Claudine Sobol-Oosterlinck (pilote professionnelle), Jean Kempnich (horticulteur) et Gilbert Mayer (journaliste). L'équipage « vedette » du fait du seul commandant de bord féminin; a reçu au retour le prix de sportivité de l'Aé.C.F. pour avoir dépanné le Wassmer à une escale.*

*– **Chronopost (F.)** : Claude Meynié (pilote professionnel), Patrick Grandperret (à l'aller) et Georges de Brito (au retour), Dominique Simon (à l'aller) et Pierre Peyrichout (au retour); le sponsor ramenait en messagerie express un sac de courrier depuis chaque escale.*

*– **Bio-France Elevage (F.)** : François Dabin (technicien), Gilles Rousseau (contrôleur et instructeur), Maurice Painchaud (journaliste); chargés par leurs sponsors (Crédit Agricole, Institut Mérieux, IMV et INRA) d'amener jusqu'en Chine des semences congelées de bovins français; nombreux prix de consolation pour leur malchance.*

*– **Kouros – Yves Saint-Laurent (F.)** : Renaud Laquay (pilote professionnel et steward à Air France), Gaston « Tony » Roussel (directeur chez Yves St. Laurent), Pierre Forsans (directeur chez Yves St. Laurent): la mode en avion.*

*– **Martell – Spirit of Hong-Kong (G.B.)** : David Beechcroft-Kay (cdt. de bord B 747 à la Cathay Pacific), Kevin Huban (ingénieur mécanicien navigant), Bonnie Engel (journaliste). D. Beechcroft-Kay, fondateur d'une école pour enfants handicapés, transportait un fauteuil roulant à l'attention du fils de M. Dong Xias Ping. On leur doit du cognac aux escales, et un sérieux briefing pour l'atterrissage à Hong-Kong.*

*– **Le Ber-Masson (F.)** : Jean Le Ber (ingénieur), Jean-Michel Masson (docteur), Marie Desne (journaliste); ont fait appel à leurs familles et amis pour le financement de leur participation, complété par un emprunt sur cinq ans. Jean Le Ber portait en permanence un Holter, petit appareil enregistreur médical.*

*– **Manpower (F.)** : Delio Iglesias (pilote professionnel), Jean-Claude de Lassée (président de compagnie d'assurances), Stéphane Frances (journaliste); l'avion le mieux décoré de la course.*

*– **AAAAA – Rent a Space (U.S.)** : H. James Knuppe (président de sa société), Steve Picatti (pilote professionnel), Marc Mosier (banquier).*

*– **Le Havre – Normandie (F.)** : Michel Cogan-Portnoi (médecin), Yves Cressent (architecte), Pierre Caillard (audioprothésiste); vainqueur de « Courrier Sud » en 1985; plusieurs sponsors régionaux; beaucoup de malchance sur la course.*

*– **Rosenquist – Bennett**, puis **« The Vail Snail » (U.S)** : Chuck Rosenquist (directeur de sa société), Jeff Bennett (antiquaire), Thimothy Knatchbull (petit-fils de Lord Mountbatten). Se sont autofinancés; voyagent en famille; ont perdu 10 h à l'aller à Genève pour réparer une magnéto; se sont également illustrés à l'arrivée à Pékin.*

*– **TDK (F-CH)** : Patrick Ducommun (directeur commercial), François Garçon (pilote à Air France), Alain Theveneau (directeur société vidéo).*

*– **Executive Wings**, puis **Winged Quest (U.S.)** : Jim Bell (avocat), Judith Lund-Bell (avocate), Allen L. Funch (directeur de sa société); couraient au profit d'un hôpital pour enfants handicapés (mascotte : une grosse girafe en peluche); élus à l'arrivée l'équipage le plus sympathique.*

– ***Umberto Sala (CH.)*** *: Bruno Keppeler (à l'aller) et Claude Allaz (pilote professionnel et propriétaire d'un garage, au retour), Louis France (à l'aller) et Nicolas Poncet (banquier; au retour) Jean-Pierre Malignon (photographe et directeur de production cinématographique). Aux couleurs de la cravate italienne qui a habillé la tour de Pise; aimaient jouer au golf partout où cela était possible, même dans l'avion !*

– ***Meyer-Mondo,*** *puis* ***Italia Wings (It.)*** *: Claudio Soro (pilote de ligne Alitalia), Mauro Mason (pilote Alitalia), Francesca Oldrini (journaliste). Des ennuis coûteux avec la douane italienne au départ; discrets mais efficaces !*

– ***Café Lavazza (It.)*** *: Giuseppe Demarie (pilote Alitalia), Savino Balzano (directeur de société), Gigliola Scorta. La « chaleur » italienne; ne risquaient pas de s'endormir aux commandes !*

– ***Spirit of Brussels (B.)*** *: Patrick Saillez (chirurgien), Jean de Broqueville (pilote professionnel), Didier Clippe (cameraman): porteurs d'un message de paix et d'amitié de la part du gouvernement belge à l'attention des Chinois; associaient 13 sponsors belges.*

– ***Mammouth – Microjet (F.)*** *: Raymond Michel (directeur de société), Christian Laloe (à l'aller) et Rémi Grasset (au retour), Jean-Marie Frenault. Les plus passionnés, spécialistes des relais aux commandes en vol; le seul sponsor aéronautique (Marmande-Aviation), justement récompensé.*

■

32 000 km d'aventure, étape par étape

Du fait de la grande diversité des zones géographiques et des pays traversés, les pilotes ont rencontré, tout au long de la course, des difficultés de nature très différente, rompant ainsi la monotonie des étapes qui, par leur longueur, leur demandaient des qualités physiques et d'endurance indéniables. Ces difficultés, nous l'avons vu, consistaient surtout en l'art d'optimiser sa navigation en permanence, de choisir et de négocier des escales de ravitaillement rapides. Précisons que cela nécessitait souvent des demandes d'autorisation individuelle, des enquêtes concernant la disponibilité d'essence 100 LL aux escales (malgré les indications des organisateurs) et l'organisation préalable, lorsque cela était possible, d'une assistance extérieure à ces mêmes escales. Cette dernière précaution, évidemment plus facile pour les pilotes de compagnies (Cathay Pacific, Air France, Alitalia), s'est en fait avérée l'une des plus utiles. Elle a d'ailleurs suscité parfois des alliances...

A ces difficultés sont également venus s'ajouter des survols de relief (élevé) ou de zones hostiles (maritime ou désertique) de grande amplitude, des vols de nuit et/ou en conditions givrantes, des décollages sur terrains chauds et élevés, des densités de balises radio-électriques et des rigueurs de procédure de contrôle essentiellement variables...

C'est précisément cette diversité de la géographie survolée qui pouvait permettre d'allier à l'art de la navigation et à une bonne stratégie de course des qualités réelles de pilotage. Notamment, l'exploitation optimale des phénomènes aérologiques locaux (vol d'onde, vol de pente, par exemple) donnait parfois la possibilité de gagner de précieux points, comme l'a démontré l'équipage du Wassmer « Mammouth – Microjet » qui bénéficiait d'une sérieuse expérience en vol à voile.

Les distances d'étape indiquées, servant de base à chaque fois pour le calcul des vitesses/sol réelles, avaient été déterminées par Bernard Lamy selon un itinéraire (points tournants et/ou de ravitaillement) moyen sur le parcours. Cela pouvait donc tantôt avantager, tantôt désavantager certains concurrents en fonction de l'autonomie de leur appareil et de la route effectivement choisie.

Excepté à Toussus-le-Noble (où ils ont été tirés au sort sur l'ensemble des avions), à Canton (où ils ont été déterminés par le contrôle de Hong-Kong) et à Pékin (où ils ont été choisis par la CAAC en fonction des niveaux de vol théoriques de chacun des appareils), les départs aux escales, étagés à 10 minutes d'intervalle du premier au dernier, s'effectuaient en général en trois groupes successifs, faisant décoller en premier les plus rapides et en dernier les plus lents. Cette procédure, nécessaire pour ne pas engorger les airways ni les approches d'aéroport, pénalisaient toutefois quelque peu les derniers qui se retrouvaient souvent en vol de nuit, seuls et arrivant à l'escale suivante quelque 10 heures après les premiers. En revanche, ils bénéficiaient d'un « terrain défriché » au ravitaillement.

En moyenne, les escales « obligatoires » duraient trois jours, respectivement consacrées : au repos des équipages et aux manifestations officielles (remise des prix de l'étape et réceptions); aux opérations, techniques pour les avions (ravitaillement et révision) et commerciales pour les sponsors; à la préparation des vols et aux décollages pour l'étape suivante. Chacune de ces étapes était évidemment précédée la veille d'un sérieux briefing.

*

• Toussus-le-Noble – Abu Dhabi: (5 717 km, +/– 25 h. de vol, via l'Egypte et l'Arabie Saoudite).

Cette étape restera dans l'esprit des concurrents l'une des plus dures par sa longueur; jusqu'à 30 heures de voyage pour les plus lents. Après un départ du terrain de Toussus qui n'avait pas connu depuis longtemps une telle animation, les premières pannes (mineures) surviennent très vite, non seulement chez les concurrents (le Malibu « Rosenquist – Bennett » s'arrêtera 10 h à Genève pour réparer une magnéto) mais aussi sur les avions d'accompagnement. Le Beech « vidéo » connaîtra en effet une panne de climatisation, obligeant ses occupants à tenir plusieurs heures par une température en cabine évaluée à 50° C ! De son côté, le radar météo du Beech de B. Lamy lâche au-dessus des étangs de Hollande... ce qui vaudra aux pilotes de payer en moyenne 250 dollars de réparation à chaque escale avec la garantie d'une réparation parfaite (ce qui s'est révélé à chaque fois malheureusement inexact).

Par ailleurs apparaissent les premières difficultés de « faire vite » aux escales de ravitaillement en Egypte : un membre de l'équipage du Comanche « Le Havre – Normandie » se fait même voler ses papiers au Caire (papiers qu'il récupérera au bout de quatre heures grâce à un sérieux backchish...). Enfin, c'est à Luxor que l'on apprit, par l'intermédiaire de M. Massimiliano Gritti, président du groupe aérien suisse Pilar, qui faisait lui aussi une escale de ravitaillement au cours d'un voyage d'affaires en Falcon 50, que M. Pharaon comptait déjà faire du « Paris – Pékin – Paris » un grande classique tous les deux ans.

Sur l'aérodrome de Bombay, l'équipage Rosenquist-Bennett se prépare au départ vers Amman

A l'arrivée au Bourget, les vainqueurs du rallye Pékin – Paris : Claudio Sauro, Mauro Mason et Francesca Oldrini, devant leur Cessna 310 « Italia Wings »

● **Pékin – Canton – Hong-Kong :** (1 904 km jusqu'à Canton, +/– 8 h. de vol, en Chine).

Si l'on peut considérer que les choses sérieuses n'avaient pas encore commencé, c'est le cas ! L'étape Pékin – Canton est marquée par un très violent orage dont les grêlons ont sérieusement détérioré la peinture de la pointe avant du Cessna 421 « AAAAA – Rent a Space ». De son côté, l'Aerostar « Café Lavazza » cumule des pannes simultanées du radar météo et du PA à une intoxication alimentaire du commandant de bord... A l'arrivée à Canton, les faibles éloignements dictés par le contrôle effraient quelque peu les pilotes. Les avions sont regroupés sur le terrain d'où ils sont appelés par petits groupes afin d'être intégrés dans le trafic de l'aéroport international de Kai-Tak (l'étape Canton – Hong-Kong n'est pas chronométrée). Hélas, seuls les bimoteurs ont le droit de se poser en piste 13, c'est-à-dire en suivant la célèbre approche « IGS » (Instrument Guiding System) au-dessus de la ville, qui se termine par un dernier virage à droite pour s'aligner sur la piste... au moment où l'on aperçoit le non moins célèbre « damier » sur une colline que l'on croit ne pouvoir éviter de percuter. Les monomoteurs, eux, se contentent de descendre l'ILS de la « 31 », au-dessus de la mer, ce qui n'est déjà pas si mal ! Le commandant d'aérodrome de Hong-Kong félicitera après coup les organisateurs pour la « bonne tenue » technique des pilotes. Ouf – mais que les taxes d'atterrissage sont chères !

● **Hong-Kong – Singapour :** (3 261 km, +/– 16 h. de vol au-dessus de la mer de Chine).

Ce vol sera le plus long à effectuer au-dessus de la mer, obligeant les concurrents à prendre des décisions capitales, tant au plan de la sécurité que du classement, sur le choix de l'itinéraire. Le passage par le Vietnam étant exclu, les escales de ravitaillement possibles sont Manille (Philippines) et/ou Kota Kinabalu (Malaisie); dans tous les cas, l'erreur n'est évidemment pas possible... Au cours du briefing précédant le départ, B. Lamy a rappelé les instructions de meilleure conduite à tenir en cas de panne sur l'eau. On enregistra la plus grande dispersion des avions de toute la course.

● **Abu Dhabi – Dacca :** (3 824 km, +/– 17 h. de vol, via le Pakistan et l'Inde).

Les premières difficultés, cette fois de ravitaillement, apparaissent à leur tour : la pompe à essence casse à Ahmedhabad, retardant sérieusement les équipages « Kouros », « Italia Wings » et « Martell ». On s'éloigne de l'Occident avec l'apparition de la misère et des « rickshaws »; premières manifestations également d'une vive curiosité autour des avions.

● **Dacca – Pékin** : (3 770 km, +/– 15 h. de vol, via Kumning et Wuhan, en Chine).

C'est à partir d'ici que les autorisations de survol obtenues prennent un caractère exceptionnel, aucun avion privé n'ayant jamais effectué ce parcours (excepté celui de la reine d'Angleterre !). L'itinéraire imposé, sous couverture radar militaire, est très strict, avec dédouanement imposé à Kumning (il ne durera que trois minutes en moyenne par avion : un record !). Malgré une évidente bonne volonté des Chinois, les difficultés continuent de s'accumuler : traversée des contreforts de l'Himalaya (altitude de sécurité : 13 000 pieds); vol en conditions givrantes (surtout pour le Wassmer « Mammouth – Microjet » et le Comanche « Le Havre – Normandie »); rareté et mauvais fonctionnement des balises; imprécision du contrôle qui exprime les altitudes en mètres et le vent en mètres par seconde, ce qui oblige à d'incessantes conversions; faible indice d'octane de l'essence qui encrasse les bougies et provoque quelques ratés moteurs.

L'arrivée à Pékin a été marquée par la disparition (provisoire) du Malibu « Rosenquist – Bennett » qui, victime à la fois d'une panne de récepteur ADF et du malfonctionnement des VOR régionaux, a dépassé le terrain pour continuer tranquillement sa route au Nord-Est, vers la Mongolie... Retrouvé par B. Lamy (par liaison radio à partir du King Air), il est ramené à bon port par radiogoniométrie.

Par ailleurs, l'équipage du Trinidad « Bio-France Elevage », retardé à Wuhan pour raison mécanique, préférera passer la nuit sur place plutôt que d'affronter des conditions météo qui se sont dégradées; il arrivera le lendemain matin. Malgré tout cela, l'accueil est enthousiaste, ainsi d'ailleurs que les pilotes, qui réalisent difficilement qu'ils sont enfin arrivés au but.

● **Singapour – Bombay :** (4 713 km, +/– 19 h. de vol, via le Golfe du Bengale ou la Thaïlande et l'Inde).

Les vents deviennent contraires et les risques d'orage nombreux. Les arrêts à Port Blair étant proscrits, deux itinéraires sont possibles : par le Nord, via la Malaisie et la Thaïlande, et par le Sud, via l'Indonésie (avec atterrissage soumis à une autorisation diplomatique). Ce dernier est plus court mais soumis à des vents de face plus forts. Les escales de ravitaillement s'allongent jusqu'à 4 h 30 à Bangkok. Les équipages s'entraident : à Phukett (Malaisie) où il n'y a pas assez d'essence pour ravitailler tout le monde, l'équipage de « Manpower » cède généreusement 50 litres sur son quota à « Le Havre – Normandie » pour lui permettre de rejoindre Bangkok.

● **Bombay – Amman :** (4 186 km, +/– 16 h. de vol, via le Pakistan ou la Mer Arabe et l'Arabie Saoudite).

De manière assez paradoxale dans cette région du Moyen-Orient, il n'y a pas toujours assez d'essence partout : une pénurie à Bahrain provoque notamment plusieurs déroutements de dernière minute. Les concurrents du Paris – Pékin – Paris ont droit à une réception très chaleureuse du Roi Hussein et de la Reine Nour.

● **Amman – Rome :** (2 761 km, +/– 10 h. de vol, via l'Egypte et Corfou).

Le survol d'Israël étant proscrit, la Syrie accorde, non sans surprise, son autorisation de survol à tous les concurrents qui en font la demande; les autres passent par l'Egypte qu'ils connaissent déjà. A Rome, démonstration époustouflante de la patrouille acrobatique des « Alpi Eagle» (sur SF-260) sur le terrain de Ciampino.

● **Rome – Paris :** (1 122 km, +/– 5 h. de vol au-dessus des Alpes ou par la Méditerranée).

Cette « petite promenade du dimanche » donne lieu à une véritable course de vitesse, les pilotes calculant au plus juste leur carburant afin de gagner du poids.