THE
GREAT
RACE
HISTORY BOOK
par Jean-Claude Quoineaud

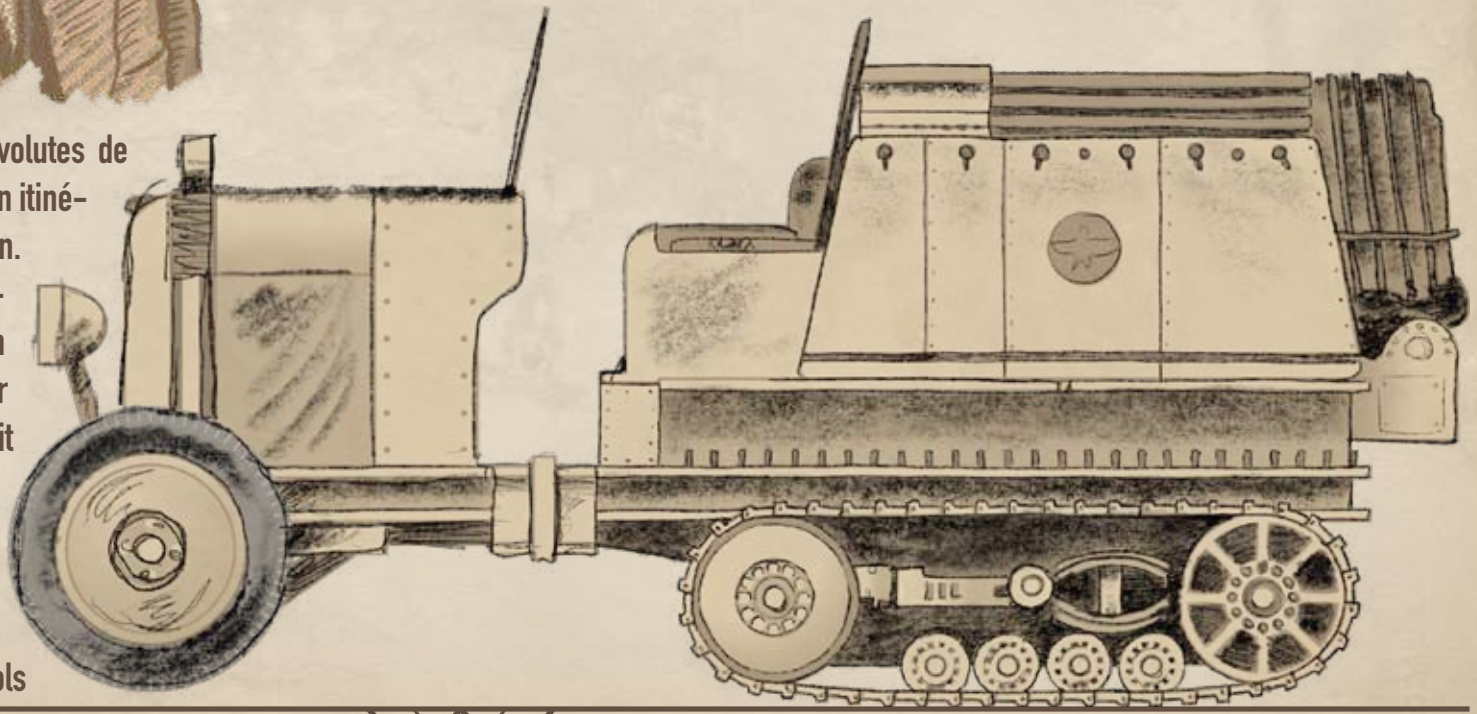
PRÉAMBULE

Un homme seul dans un bureau à Paris, sous la faible lumière d'une lampe, prend une carte de l'Asie et du Moyen-Orient et l'ouvre sur sa table de travail.

Il saisit un crayon et, relâchant quelques volutes de fumées d'une cigarette Craven « A », trace un itinéraire partant de Beyrouth et rejoignant Pékin. Il prend un peu de recul, revient sur son travail. Cet homme est à la fois un industriel, un visionnaire, un aventurier et un précurseur de la mondialisation et du marketing. Il s'agit d'André Citroën. Le tracé au crayon rouge recouvre les routes antiques des caravanes de la soie, tout au long desquelles défilent des déserts de sable, des plaines glacées, des sentiers de muletiers, des cols montagneux et des couloirs rocheux, en traversant des pays en guerre, les territoires de peuples inconnu, dont les modes de vie sont à mille lieues de la culture occidentale, le tout sur une distance de près de 13 000 kilomètres.
Est-ce le synopsis d'un film d'aventure mis en scène par Hollywood ?

Non, c'est une histoire française. L'histoire avec un grand « H » de l'expédition Citroën sur la route de la soie, de 1931 à 1932, qui peut apparaître aujourd'hui comme une expédition commerciale avec un enjeu industriel afin de montrer la puissance coloniale d'un pays.

Si ces visions ont fait partie d'objectifs que l'on ne peut nier, pour les membres de la mission, à l'échelon individuel, cette expédition aura été une véritable épopée dont les découvertes exceptionnelles auront permis de révéler au monde des peuples et des cultures différentes.



EXPÉDITION CITROËN CENTRE-ASIE

3EME MISSION GM. HAARDT L. AUDOUIN DUBREUIL

Le projet initial comprenait un aller par l'itin raire de la route de la soie puis un retour par le sud-est asiatique, l'Inde et la p ninsule arabique. Andr Citro n s' tant vu refuser par les autorit s sovi tiques la travers e leur territoire, il dut se r soudre imaginer l'impossible... la travers e du massif himalayen et le franchissement du d sert de Gobie.

Si, à l'échelle des ministères, ces expéditions permettent d'exister dans le concert des nations et de générer de futurs bénéfices sur le plan industriel et commercial, les hommes qui entreprennent ces missions y voient aussi une aventure, un défi. L'adrénaline de la découverte pour les scientifiques, le rêve d'être le premier à ramener trésor inconnu et de devenir le nouvel Howard Carter pour son pays, sont tout aussi motivants et excitants. Sans oublier la soif de comprendre, de s'ouvrir au monde.

Parmi ces hommes, certains sont épris d'humanisme et de curiosité, comme le père Teilhard de Chardin, tandis que d'autres y voient l'occasion de sortir et de voyager, pour pouvoir raconter leur histoire, comme le pilote et mécanicien Maurice Penaud. Les arts, avec la peinture et la photographie, vont permettre d'alimenter les musées et de faire connaître d'autres civilisations aux pays dits «développés».

La médecine tropicale va également évoluer et apporter des innovations qui permettront l'émergence d'une vie meilleure pour les peuples rencontrés. Les connaissances vont être partagées et mèneront, immanquablement, à une démarche intellectuelle d'émancipation des populations rencontrées, qui fera son chemin. Ce n'était certainement pas le but, mais ce sera, aussi, une conséquence des expéditions Citroën. Le Moyen-Orient va prendre conscience de l'or qu'elle détient dans ses sous-sols. La Chine, jusqu'alors considérée comme sous-développée, mystérieuse et inconnue par les populations occidentales, va s'ouvrir et affirmer sa puissance qui ne demandait qu'à s'éveiller.

Ces expéditions seront également, pour les populations qui les découvrent dans les expositions et les musées, une manière de voyager et de s'instruire.
Dans cette Europe encore agricole, peu de gens ont conscience que le monde est vaste. Les voyages coûtent cher, c'est un luxe qu'une grande majorité de la population ne peut s'offrir. En opposition à cet état de fait, à la sortie de la Grande Guerre, les peuples, tous les peuples, qu'ils soient émergents ou développés, veulent vivre, s'épanouir, rêver, découvrir et profiter. La guerre, malgré son cortège de désespoir, a permis d'accomplir des avancées considérables dans l'industrie. La mécanisation permet d'entrevoir des évolutions bénéfiques pour les travailleurs, les fermiers, les ouvriers. L'aviation permet de s'affranchir des distances et ouvre de nouveaux horizons.

La croisière Centre-Asie va transmettre cette connaissance bouillonnante à des peuples en pleine émergence dans les domaines techniques, scientifiques et idéologiques. Tout va avoir lieu, pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, sous les yeux du monde entier, grâce aux médias, à l'information, au cinéma, à la publicité, aux expositions et aux journaux. Ce sont les prémices de la mondialisation et du marketing. Tout un chacun va pouvoir embarquer vers les aventures palpitantes de cette expédition, dans son journal, au gré des éditions, puis dans les expositions et les salles de cinéma.

LA PRÉPARATION DE L'EXPÉDITION

1931 est l'année des colonies pour la France. La première expédition Citroën avec des autochenilles s'est déroulée en 1923 avec la traversée du Sahara. L'objectif était de valider un concept industriel que Citroën voulait vendre aux militaires : le véhicule semi-chenillé avec le système Kégresse. Louis Renault, autre constructeur national, avait décidé de relever le « gant ». Son concept s'appuyait sur un torpédo à 6 roues motrices. L'opération avait été concluante, car ses véhicules avaient été plus efficients, plus rapides. Mais Citroën avait su se vendre et la publicité autour de son expédition avait occulté la réussite de Renault. En 1924-1925, Citroën décide de lancer un nouveau défi : la traversée de l'Afrique. Il veut conclure et asseoir le fait que son véhicule est vraiment taillé pour l'aventure et les paris impossibles. Renault va de nouveau se mettre sur les rangs. Mais là où Citroën y voit un défi sportif, Renault y voit l'occasion d'ouvrir une nouvelle route commerciale. Il est d'ailleurs déjà en train de mettre en place les premières voies de transports de personnes en Afrique du Nord avec la compagnie de transport transsaharienne.

Le torpédo à 6 roues motrices surpassera largement l'autochenille de Citroën, mais ce dernier a su s'entourer de scientifiques, de médecins ainsi que de journalistes et il va déployer une publicité sans faille en vantant les bienfaits humanitaires de cette traversée, au travers de films et d'expositions. Ainsi, en 1928, le peuple français découvre les tribus d'Afrique Centrale, sa faune et sa flore, dans les musées. Et lors de l'exposition coloniale à Paris, le visiteur ne retiendra que l'image de l'autochenille Citroën, traversant le fleuve Congo ou circulant au milieu des éléphants et des rhinocéros dans les vastes plaines, au pied du Kilimandjaro.

Pourtant, André Citroën veut frapper un grand coup. Il cherche un nouveau défi que Louis Renault ne serait pas en mesure de relever.

Dans les bureaux de l'Opéra, à quelques semaines de l'ouverture officielle de l'exposition coloniale, André Citroën a bien une idée, mais elle est folle. Penché sur ses cartes, il se décide enfin. Va pour l'expédition Centre-Asie. Une traversée du Moyen-Orient, en direction de Pékin, en passant par l'Himalaya, en deux groupes. Deux expéditions qui, l'une partant de Beyrouth, l'autre de Tien-sin, devront se rejoindre au centre de l'Asie, puis rejoindre Pékin avant de reprendre en Indochine. Il a déjà en tête les hommes capables de réaliser ce rêve. Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil ont démontré leurs capacités d'organisation et leur nature aventurière lors de l'expédition Centre-Afrique. Ils seront à la tête de cette expédition et partiront du Liban pour franchir les cols de l'Himalaya. Il ne reste plus qu'à trouver une autre tête brûlée pour faire le voyage de la mer de Chine en direction du centre de l'Asie. Cette aventure représente 13 000 kilomètres et 13 mois d'efforts et de difficultés à surmonter. Elle rassemble 50 personnes. Les véhicules doivent être transformés afin de supporter les charges lourdes et les pistes périlleuses, chaotiques et usantes.

En 1929, la crise économique vient compliquer les plans et certains ministères retirent leur financement. André Citroën décide de mettre la main à la poche et de financer cette grande épopée, ce qui ne sera possible qu'avec l'aide de

mécènes ou de ses réseaux. Il faut définir l'itinéraire précis, demander les autorisations nécessaires pour pouvoir passer les frontières, concevoir et effectuer les essais des véhicules, mettre en place des points de stockage de pièces détachées ainsi que de ravitaillement en essence et obtenir une protection pour la traversée de ces zones qui se trouvent parfois dans des territoires en guerre… C'est un véritable casse-tête diplomatique, humain et politique.

Concevoir l'équipe ne va pas s'avérer aussi aisé qu'André Citroën le pensait. Georges-Marie Haardt est sans conteste l'homme de la situation pour être le chef de l'expédition. Louis Audouin-Dubreuil fera un parfait second.
Mais le choix du responsable de la deuxième équipe, Victor Point, qui doit rejoindre la mer de Chine pour foncer en direction de Pékin, ne convient pas à Georges-Marie Haardt. Il le trouve trop jeune, trop fougueux, pas assez souple, là où il faudra du doigté et de la diplomatie. Après une entrevue entre les trois hommes, Georges-Marie Haardt accepte ce choix et Victor Point sera le chef du groupe Chine, tandis que Haardt dirigera le groupe Pamir avec, en adjoint, Audouin-Dubreuil.

Des accords sont passés avec les différents pays traversés et, surtout avec les différentes régions de Chine, car ce vaste pays est en pleine effervescence. Le Sud-Est est sous la coupe d'un certain Mao Tsé-toung, communiste, qui se bat contre le pouvoir central à Nankin, détenu par Tchang Kaï-chek, conservateur. Dans ce chaos ambiant, les autres régions se retrouvent sous la coupe de petits seigneurs de guerre qui font leur loi, au gré des occasions.
Un accord est finalement passé avec la firme chinoise qui assure les transports depuis des siècles : Tsu-Hing. Cette firme prélèvera 2 % de la valeur totale des marchandises qui transiteront sur le territoire. Cet intermédiaire devra s'acquitter de la sécurité des équipages et mettre en place les dépôts de matériels, jusque dans les zones en guerre.
Au Moyen-Orient, à la sortie de la Première Guerre mondiale, des royaumes tenus par des tribus se sont émancipés. C'est le cas de l'Arabie Saoudite, avec la famille Saoud. Il faut monnayer le passage de l'expédition et prévenir les susceptibilités du royaume devenu le protecteur de la Kaaba, à la Mecque, lieu de naissance historique du prophète Mahomet.

L'organisation et la planification sera une aventure dans l'aventure. Les réseaux politiques et diplomatiques sont activés. Cela engendre une effervescence autour de l'expédition qui va alimenter le coté aventureux et sulfureux de l'expédition Centre-Asie. Trois ans après la réussite de la Croisière noire qui, en 1924-1925, a relié Colomb-Béchar à Tananarive par l'automobile, André Citroën et Georges-Marie Haardt forment le projet de relier Beyrouth et l'Indochine par voie terrestre. La préparation de l'Expédition Citroën Centre-Asie va demander plus de deux ans.

Le lieutenant de vaisseau Victor Point obtient avec l'appui de M. de Martel, Ministre de France en Chine, l'accord de Tchang Kaï-chek pour le passage de l'expédition sur le territoire chinois.

Le maréchal King, gouverneur du Sinkiang, territoire pratiquement indépendant, donne également son accord.

En 1930, Haardt se rend à Washington pour obtenir l'appui de la National Geographic Society.

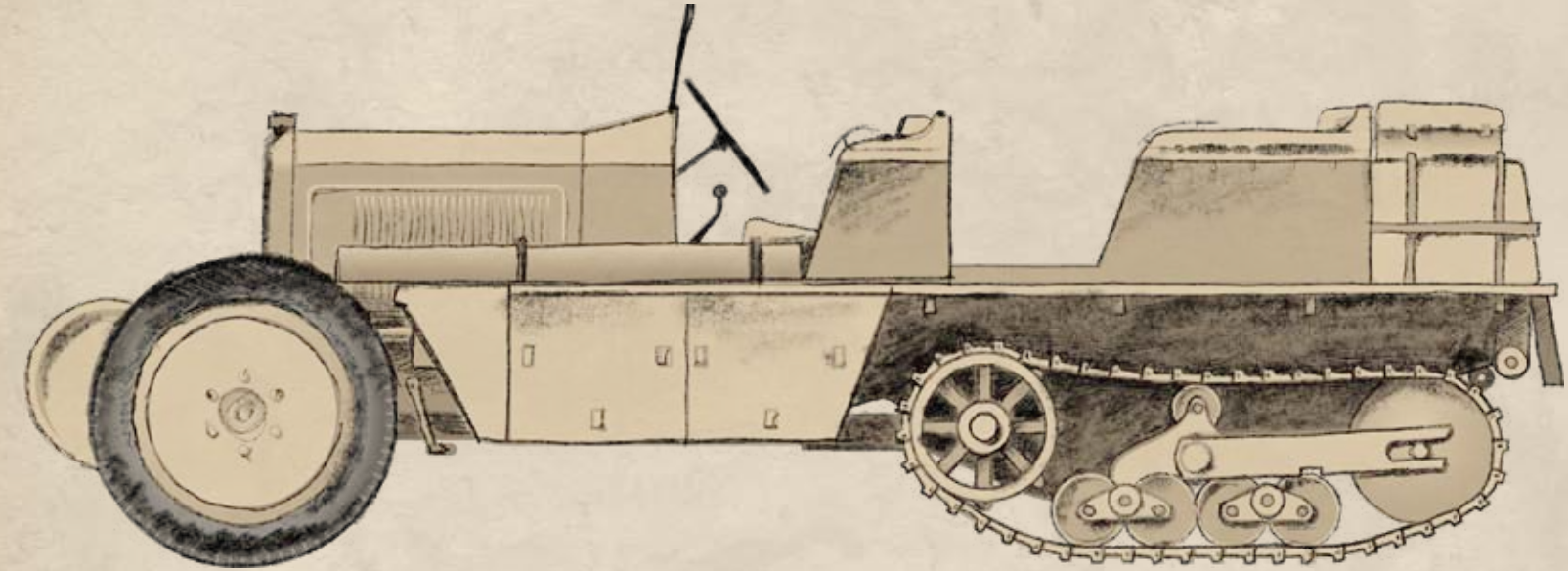
À son retour, il apprend que l'URSS, qui s'était dans un premier temps déclarée favorable, refuse le passage de l'expédition pour 1931. Cette décision contraint la mission à passer par l'Himalaya et conforte le choix de deux expéditions.
La rencontre des deux groupes doit avoir lieu au pied des contreforts orientaux du Pamir. Les sept autochenilles du groupe Chine ont été envoyées par bateau à Tientsin où elles sont réceptionnées par Victor Point.

Il faut également prévoir des centaines de mules, chevaux ou chameaux qui permettront de ravitailler, en amont, les zones de repos.

LE MATÉRIELS ET L'ÉQUIPEMENT

GROUPE PAMIR

Le groupe Pamir aura des véhicules plus légers, des P17 dites légères, modèle « montagne ». La P17 est issue de la B2, avec un moteur 4 cylindres d'une puissance de 20 CV. Le poids en charge ne peut excéder 1140 kg (poids de la carrosserie, de l'essence, de l'huile, de 5 passagers, des bagages et de 5 sacs de montagne). Elle peut tracter une remorque de 500 kg (5 lits, 2 valises, 1 fauteuil, 5 tabourets, 1 table, 4 sacs de couchage).

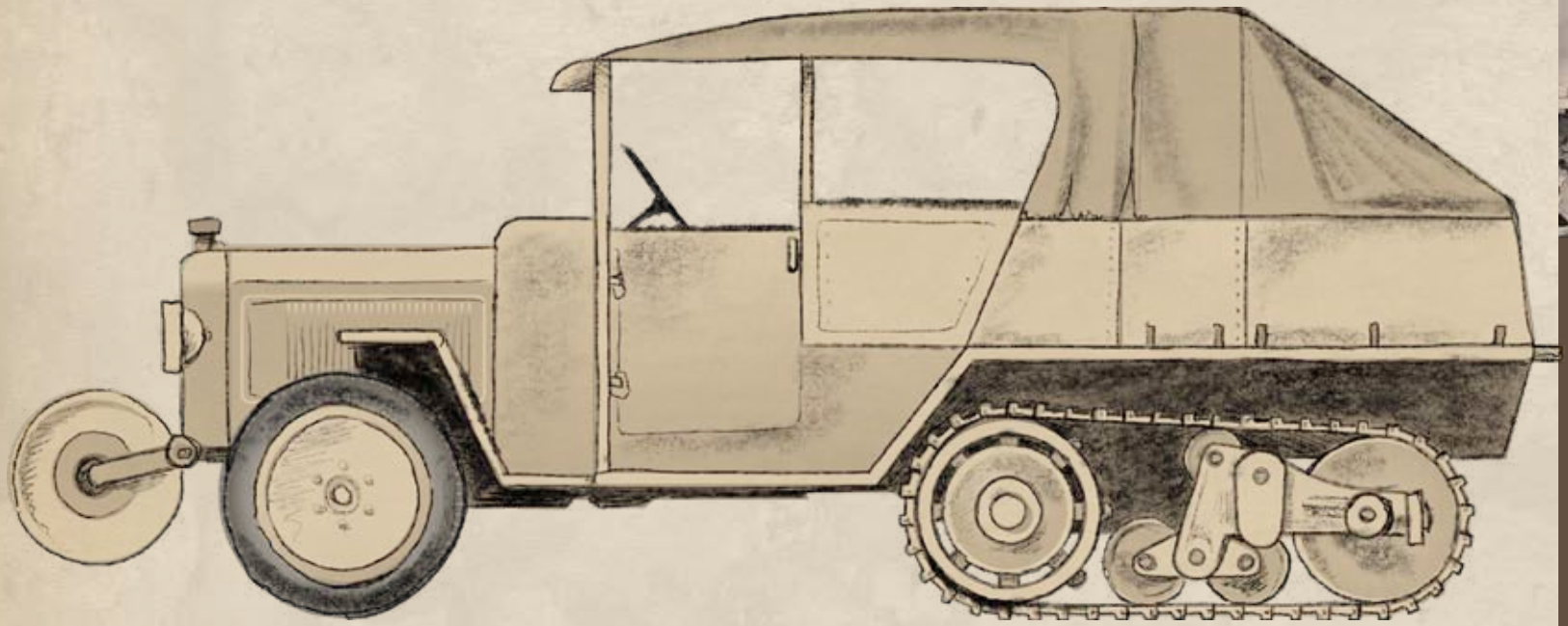


Chaque groupe poss de des v - hicules sp cifiques. Ainsi, outre le v hicule TSF, on trouve un v - hicule « popote » permettant de r aliser les repas du groupe, l'abri. Il y a galement un v hicule m dical et ce qui deviendra dans l'arm e fran aise le « lot 7 », sa- voir un v hicule atelier avec tout le mat riel permettant d'effectuer des r parations en tous genres. Cette exp dition va permettre de tester certaines configurations et de mettre en place des logistiques bien identifi es pour des colonnes de v hicules.

Pourtant, ces véhicules seront tout le temps en surcharge car il faudra emporter des bouteilles d'oxygènes pour l'altitude (300 kg), 9 tentes Pamir, des palans, des câbles. L'excédent oscille entre 1000 kg et 1500 kg par véhicule. Ces véhicules, plus légers au niveau du châssis, ont la particularité de pouvoir être démontés entièrement, en colis de 50 kg, afin de franchir des obstacles à dos de mule ou d'homme, dans les zones montagneuses de l'Himalaya. Pour l'époque, le matériel et les véhicules qui vont être utilisés sont à la pointe de la technologie. Cette mission est comparable ce que les expéditions maritimes représentaient à l'époque des grandes découvertes. Le monde entier sera en mesure de suivre les pérégrinations d'un groupe d'hommes, car chaque colonne est équipée d'une voiture TSF. Le monde entier va s'approprier leurs histoires. C'est, pour l'époque, nouveau et palpitant.

GROUPE CHINE

Le groupe Chine s'est vu attribuer de l'armement pour la défense et la chasse (fusils-mitrailleurs, carabines de guerre, pistolets) fourni par la Marine.
Concernant les toiles de tente, le campement est constitué de tentes marabouts, généralement installées au milieu d'un cercle formé par les véhicules de chaque groupe.



Pour l' poque, cette organisation est unique, totalement nouvelle et marqu e par l'ing niosit . On peut voir un certain confort et un rangement quasi-militaire. Le groupe peut ainsi vivre en autonomie compl te, apr s avoir r cup r les vivres. Lors d'un arr t, apr s une journ e de route, la colonne se met en cercle, avec les toiles de tente au milieu, autour d'un feu. Ainsi, chaque v hicule a une fonction bien pr cise dans ce cerle et alimente la vie du groupe.

Les véhicule du groupe Chine sont des P21 construites sur une base de C6 torpédo. Quelques améliorations concernent le châ [illegible] rustique et capable de transporter des charges lourdes. Le moteur de la C6F est un 6 cylindres verticaux en ligne de 2442 cm³, de type militaire. La puissance est de 42CV à 3000 tr/mn, régulé à 2000 tr/mn. Il possède un radiateur à turbine de 13 litres. Les carburateurs sont des Solex verticaux, avec 2 pompes à essence électriques, de type aviation. La boîte de vitesse dispose de 4 rapports avec démultiplication et réducteur développant, en tout, 6 vitesses en marche avant et 2 en marche arrière. Le train avant n'est pas motorisé et est équipé de pneus Michelin 17x50, à chambre à air alvéolée, pratiquement increvables. Enfin, la propulsion se fait par chenilles souples avec bandages métal-caoutchouc. Il ne peut pas y avoir de blocage de la chenille intérieure en virage. La carrosserie est en panneaux Duralumin et la cabine peut accueillir 5 personnes. La longueur du véhicule est de 4,70 mètres, avec une voie de 1,42 mètres et un empattement de 2,70 mètres. Le poids total en charge est de 4000 kg avec une remorque. Sur terrain plat, la vitesse maximale est de 45 km/h et la consommation est de 40 litres aux 100 km et 1 litre d'huile. Le véhicule possède deux réservoirs Chausson-Galley de 100 litres chacun.

MER
D'ARAL
MER
CASPIENNE
U.R.S.S.
TURQUIE
SYRIE
IRAK
PERSE
AFGHANISTAN
Apr 4
1931
Apr 28
1931
May 20
1931
Jun 19
1931
Beyrouth
Damas
Bagdad
Hamadan
Téhéran
Mechhed
Hérat
Kandahar
Kaboul
Peshawar
DU LIBAN AU CACHEMIRE

Le matin du 24 mars 1931, sous les remparts, le port de Beyrouth sort de la brume.

Les équipes entrent rapidement en action. Il faut sortir du fond des soutes des navires sept caisses de 5 m de côté pesant de 1,8 à 7 tonnes. Frappées du double chevron, elles portent l'inscription « Mission scientifique et artistique française à travers l'Asie – Expédition Citroën Centre-Asie ». Ces caisses contiennent les autochenilles et les remorques chargées du matériel et des bagages pour un an de voyage.

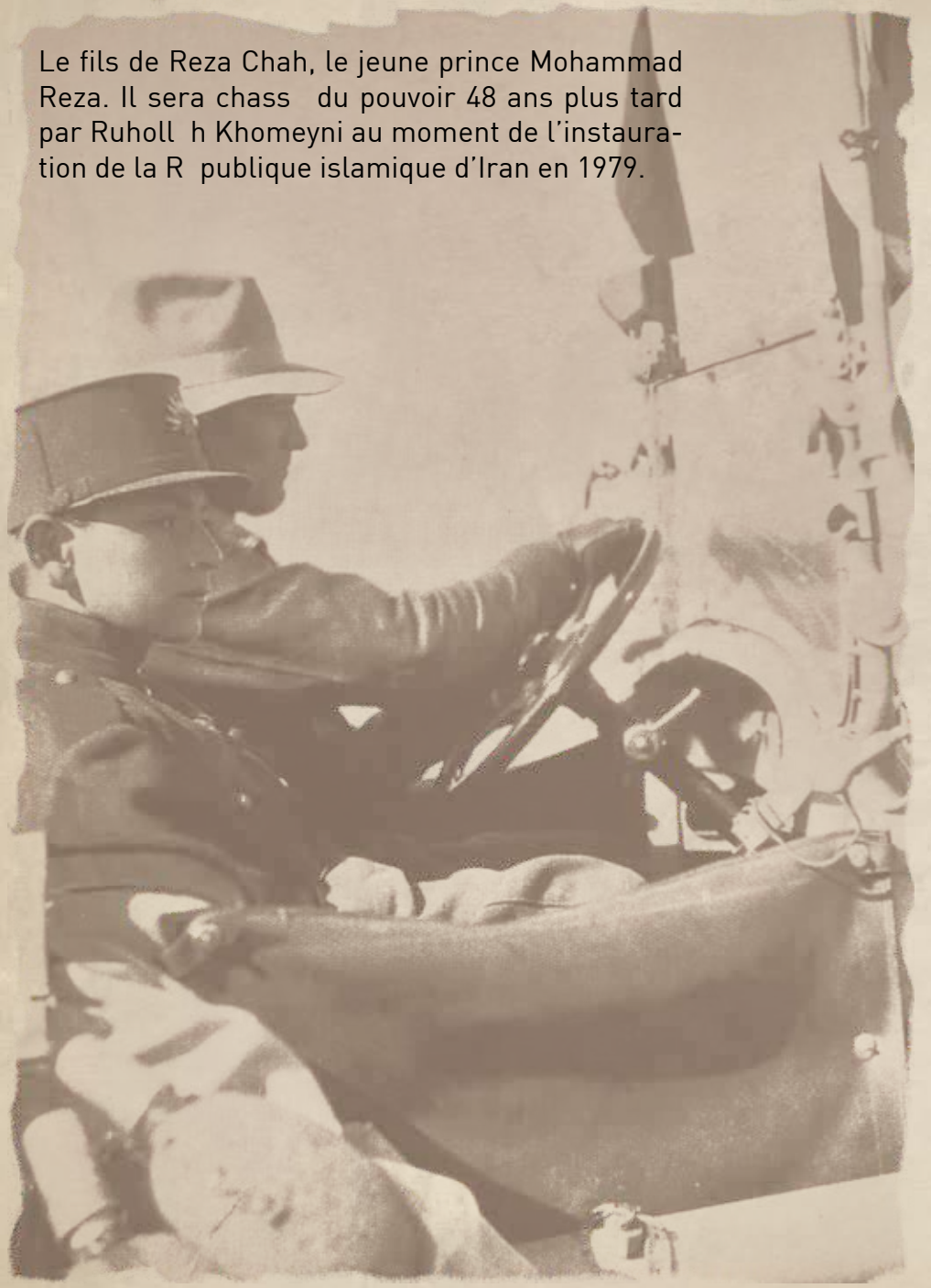
Le soir, la colonne constituée a atteint Bir-Hassan. Les tentes disposées en croissant s'ouvrent face à la mer. L'aventure commence.

Le lendemain, les mécaniciens inspectent le matériel. La TSF est mise en place. Maurice Laplanche dresse le mât de 15 m et procède aux réglages. Le 4 avril 1931, le vrai départ est lancé au son du clairon. Une rangée de spahis présente les armes. La colonne part en direction du Levant et le premier col est franchi à 1600 m d'altitude, puis c'est la descente vers la plaine de la Bekaa, en direction de la Syrie.

À Palmyre, le groupe prend attache avec Mme d'Andurin qui tient le seul hôtel de la région. Haardt va côtoyer les chefs de tribus arabes, le petit-fils d'Abd el-Kader, des légionnaires, une Hollandaise envoyée en mission de secours par la Société des Nations auprès des Bédouins, et des Anglais de l'Intelligence Service. Un monde cosmopolite, curieux, où se mélangent la bonne société et les services secrets, les Bédouins et les chefs de tribus, le tout dans une odeur de Hellé, dont les effets sont les mêmes que ceux de l'opium, et que l'on mélange au café.

Cet intermède fait du bien au moral mais il faut repartir malgré la pluie qui arrive après une tempête de sable. La consommation oscille entre 40 et 50 litres pour 100 kilomètres sur les terrains difficiles. Le 15 avril, l'expédition atteint Rutbah. C'est un poste frontière, à l'entrée de l'Irak. Les gardes-frontières inspectent les véhicules et des méharistes anglais se tiennent à distance. Depuis 1930, un traité a été signé. Les Anglais gardent leurs bases militaires et un droit de regard sur les affaires les plus importantes, et l'Irak attend la reconnaissance de son indépendance par la Société des Nations. Arrivés à Bagdad, la ville des califes, Le Fèvre, Sauvage, Morizet et Williams partent en direction de Ctésiphon pour réaliser un reportage et rapporter le plus de documents possibles sur les découvertes sassanides de Ctésiphon. Haardt et Audouin-Dubreuil sont reçus par le roi Fayçal, fils du chérif de la Mecque.

Le 21 avril, l'expédition atteint la deuxième frontière qui sépare l'Irak de la Perse. Sa majesté Zaher Chah a dépêché à la rencontre de la mission Citroën le colonel Esfandiary-Noury, qui a ordre de l'escorter à travers l'Iran. Les chenilles s'agrippent aux premières pentes du Zagros pour atteindre, à 1600 mètres, le plateau iranien. Durant 4000 kilomètres, les véhicules resteront sur ce plateau et n'en redescendront que pour rejoindre la chaude plaine des Indes. Dans ce paysage à la fois minéral et végétal, la colonne croise de fiers cavaliers, des Kurdes. À Kermanchah, la colonne bivouaque quelques jours et refait le plein de vivres. Deux sites sont visités et étudiés : Taq-e Bostan et Behistun. Sur une paroi abrupte, un haut-relief est visible. Il s'agit d'une sculpture commandée par Darius I^{er}, afin d'immortaliser sa victoire sur Gaumata.



Le fils de Reza Chah, le jeune prince Mohammad Reza. Il sera chass du pouvoir 48 ans plus tard par Ruholl h Khomeyni au moment de l'instauration de la R publique islamique d'Iran en 1979.

À coté de ces splendeurs, les villages traversés montrent tous une pauvreté et une détresse soumise. Les femmes voilées fuient toute approche. Les hommes portent le kolah pahlavi, sorte de képi, et leur pardessus cache souvent des haillons.

À Téhéran, les mécaniciens procèdent aux dernières révisions des chenilles car la traversée de l'Afghanistan s'annonce difficile. Il faut tout démonter car le sable s'est infiltré partout. Au niveau des carburateurs, des différentiels, des ponts, avec la graisse, le sable s'est aggloméré en une pâte épaisse. Sans nettoyage à l'essence, puis un graissage propre, le matériel ne tiendrait pas 100 km de plus. Cécillon ronchonne car c'est déjà la troisième fois que cette manœuvre est effectuée, sur quelques centaines de kilomètres, et il en reste plusieurs milliers à faire !

Un incident sur le point de survenir va mettre dans l'angoisse, durant 24 heures, tous les hommes du bivouac. Une réception est organisée pour la venue du jeune prince Mohammad Reza. Alors que Gauffreteau regagne sa voiture popote, il aperçoit un jeune Iranien au volant de sa chenille, en train de manœuvrer le levier de vitesse. Yves Gauffreteau, assez impulsif, le prie avec force gestes de déguerpir au plus vite. L'enfant le fixe, descend du véhicule et adresse un bref salut au popotier. Plus loin, Gauffreteau voit un membre de la colonne retirer son béret, au passage de l'enfant. Il se renseigne et apprend qu'il vient tout simplement de sermonner le prince. Haardt, mis au courant, décide de tenir secret cet incident. Dès le lendemain, le futur Chah d'Iran, vient visiter le bivouac. Rien ne filtre de l'incident. Le prince est subjugué par la modernité mécanique.

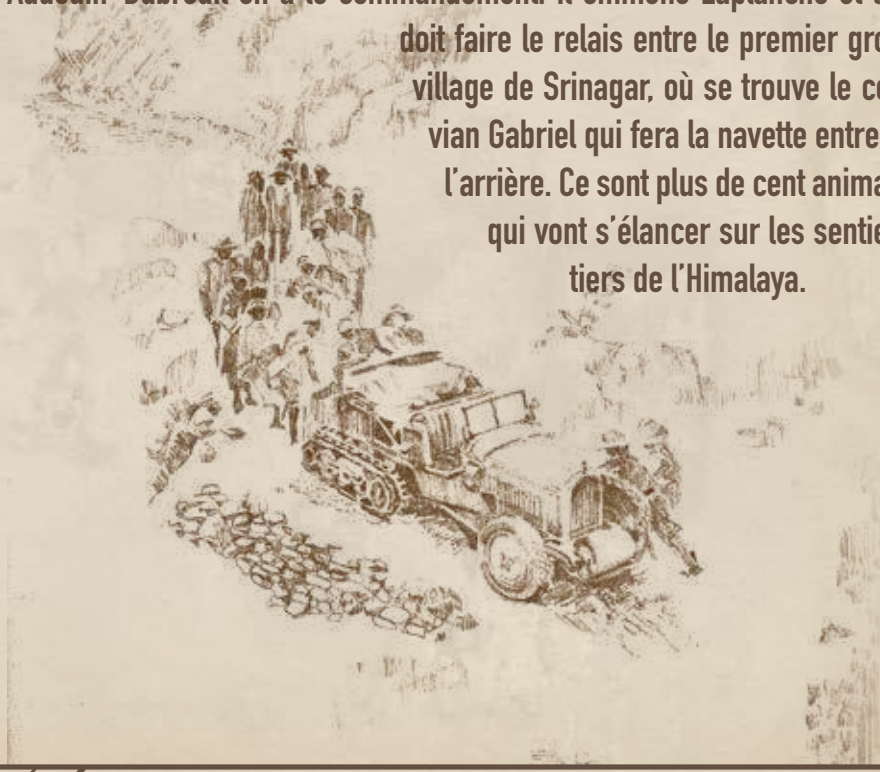
Du 19 mai au 20 juin, c'est la traversée de l'Afghanistan. Vassoigne et Varnet attendent la colonne. Depuis un an, ils cherchent un passage pour l'expédition, en directions des Indes. Des guerres faisant rage dans le Nord, il faut se résoudre à emprunter les pistes du Sud. L'insécurité règne partout. On relève 50°C à l'ombre. La carburation se fait mal, on ne dépasse pas les 6 km/h. La consommation devient astronomique car l'essence s'évapore avant même d'arriver au carburateur.

À Bamiyan, les hommes de l'expédition voient les premiers vestiges du bouddhisme qui s'est étendu, depuis l'Inde, vers la Chine et le Japon. Du IIe au Ve siècle, le site a connu un rayonnement exceptionnel. Sculpté dans la falaise, un Bouddha de 53m. Le 24 juin, la mission Haardt se trouve dans la vallée du Cachemire, à Srinagar. Les cimes terrifiantes des contreforts himalayens font baisser les têtes. De mauvaises nouvelles arrivent par la TSF. La National Geographic Society of Washington confirme le refus formel de l'entrée au Sin-Kiang, tandis que le gouvernement des Indes signale une révolte musulmane au Turkestan chinois et en Birmanie. Le colonel Vivian Gabriel qui, depuis un an, parcourt les pistes à cheval, estime qu'il sera impossible pour les voitures de franchir les deux tiers du parcours.

Haardt prend une décision : « nous allons conquérir la montagne, jusqu'au bout de l'effort ». Deux autochenilles, le Scarabée-d'Or et le Croissant-d'Argent, totalement déchargées, s'attaqueront à la montagne.

Les cinq autres véhicules et les deux camions d'assistance resteront à Srinagar. Une fois la montagne vaincue, ils repartiront vers la France avec leurs voitures démontées et mises en caisse. Cela peut sembler surprenant mais les véhicules du groupe Pamir n'ont pas été construits pour la Chine. Ces véhicules ont été préparés uniquement pour parcourir la première partie de cette expédition.

La réussite repose donc sur les deux véhicules désignés qui devront franchir tous les cols. Trois groupes sont lancés dans l'aventure. Le premier groupe doit partir le 1er juillet et sera composé d'une caravane à cheval escortée par des cavaliers anglais. Ce sera le groupe de reconnaissance qui devra signaler, par un rapport quotidien, tout obstacle. Le deuxième groupe doit partir le 12 juillet. Il comprend les deux autochenilles avec Haardt, le chef mécanicien Ferracci et son équipe (Cécillon, Normand, Corset, Le Roux, Pecqueur, Morizet, le docteur Jourdan, Williams et Gauffreteau). Le troisième groupe doit partir le 20 juillet. Audouin-Dubreuil en a le commandement. Il emmène Laplanche et la TSF qui doit faire le relais entre le premier groupe et le village de Srinagar, où se trouve le colonel Vivian Gabriel qui fera la navette entre Haardt et l'arrière. Ce sont plus de cent animaux de bât qui vont s'élancer sur les sentiers muletiers de l'Himalaya.



A L'ASSAUT DE L'HIMALAYA
U.R.S.S.
Sep 20 1931
KACHGAR
قەشقەر
SIN-KIANG
MISGAR
Aug 30 1931
AFGHANISTAN
Aug 4 1931
GHILGIT گلگت
رواش پ
رسی نگر
PESHAWAR
SHRINAGAR
Jun 24 1931
TIBET
INDES ANGLAISES
NEPAL

« La caravane progresse lentement, au rythme du beau cheval blanc. Elle est rarement compacte et ordonn e, au grand d sespoir des gens objectifs, en permanente action » - Carnet de Louis Audouin-Dubreuil.

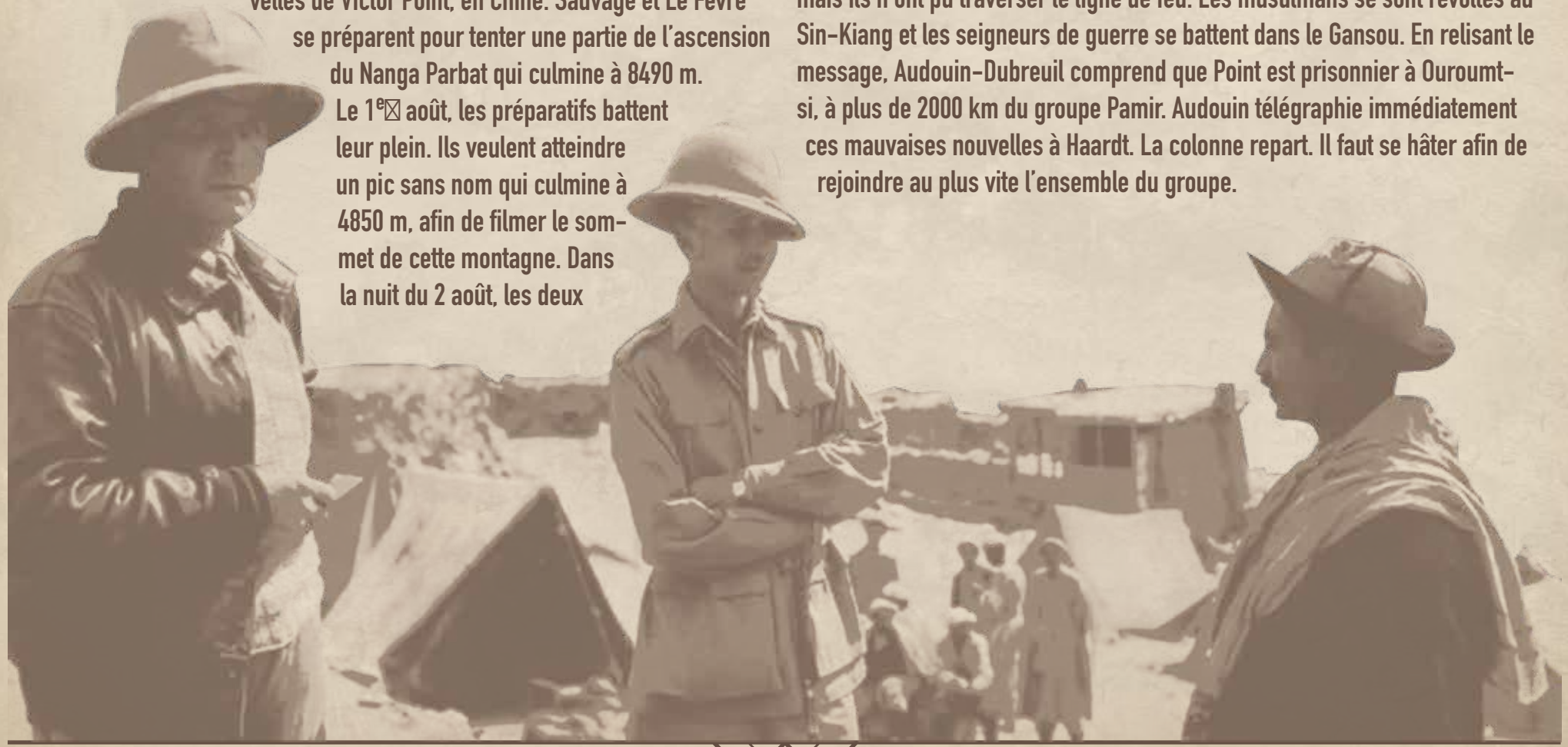
Le premier groupe, dirigé par Hackin, ouvre la marche. La colonne s'étire sur 1 km. Le 5 juillet, Hackin se trouve au col de Gouraïs à 2375 m d'altitude. Pendant ce temps, le deuxième groupe avance péniblement. Malgré la préparation faite par le premier groupe, les sentiers doivent être déblayés afin que les véhicules puissent passer. De Bandipur à Tragbal, deux ponts doivent être renforcés et étayés par en-dessous, quatre virages sont élargis et pour le passage de certains ponts, il faut démonter la carrosserie. Sur le premier rapport de Vassoigne, il est indiqué 12 ponts à traverser et 26 virages difficiles à passer avec des filins et du cric. Et ce n'est que le début ! Le 9 juillet, le premier groupe est à Chelam. À cheval, la progression se fait, lentement mais sûrement. Le déblayage pour le deuxième groupe est en revanche un travail titanesque. Beaucoup de virages sont à élargir, ce qui implique donc de faire sauter de la roche. L'altitude atteint 4000 m. La neige et le froid rendent ce travail harassant. À 4575 m, la neige atteint 3 à 5 mètres d'épaisseur. Puis jusqu'à Hindi se succèdent des corniches tantôt taillées dans le roc, tantôt dans des éboulis de terre meuble. Les effondrements sont permanents. Les à-pics, vertigineux. Après le village de Hindi, il faudra employer 400 hommes pour aménager le chemin durant un mois, afin de rejoindre le col de Bourzil. Ce sera ensuite une descente de plus de 1000 m de dénivelé, dans la vallée d'Astor. Il faut retenir les autochenilles qui, avec le poids, iraient se fracasser sur les roches. Passé Astor, la colonne se trouve face à une faille béante, une déchirure de 200 m provoquée par un tremblement de terre. Les voitures sont démontées et converties en charges de 30 kg. S'ensuit un va-et-vient continu de boîtes de vitesses, de roues, de ponts arrière, de différentiels. L'eau et les vivres commencent à manquer, ainsi que l'argent pour payer les coolies. La révolte gronde. La journée, la chaleur est écrasante.

Le 4 août, Haardt arrive enfin à Gilgit !

Progression du groupe Audouin-Dubreuil

Le 20 juillet, comme cela avait été programmé, le troisième groupe s'ébranle. À cheval, ils vont parcourir 1400 km, dont 1000 à travers les plus hautes montagnes du monde. La chevauchée durera 3 mois et demi. Des pluies diluviennes se sont abattues sur Srinagar, provoquant des crues dévastatrices. Les torrents charrient des charpentes, des cadavres humains. Des émeutes éclatent. C'est dans cette atmosphère que le groupe se sépare de Bougoin, Collet, Jocard, Schuller et Goerger. Ils repartent vers la France avec le matériel mis en caisse. Le 31 juillet, la colonne arrive à Astor, situé à 2395 m. Le groupe est sans nouvelles de Victor Point, en Chine. Sauvage et Le Fèvre se préparent pour tenter une partie de l'ascension du Nanga Parbat qui culmine à 8490 m. Le 1er août, les préparatifs battent leur plein. Ils veulent atteindre un pic sans nom qui culmine à 4850 m, afin de filmer le sommet de cette montagne. Dans la nuit du 2 août, les deux alpinistes surgissent au campement. Au bout de 19 heures de marche, ils ont atteint le sommet, à 5007 m, sans oxygène. Le 4 août, Laplanche, penché sur la TSF, reçoit le code de Victor Point « F.B.Q.R. ». Le message a été capté par un aviso patrouillant en mer de Chine. La teneur du message fait froid dans le dos : « Sommes immobilisés Our... Stop – Prière intervenir aff... ét... pour soyons autorisés envoyer trois voitures rencontre groupe Haardt – Stop – On nous esgourde. »

Cette dernière phrase indique que l'expédition Victor Point est épiée et retenue. Ils sont prisonniers. Ils ont tenté l'impossible pour les rejoindre à Kachgar mais ils n'ont pu traverser le ligne de feu. Les musulmans se sont révoltés au Sin-Kiang et les seigneurs de guerre se battent dans le Gansou. En relisant le message, Audouin-Dubreuil comprend que Point est prisonnier à Ouroumtsi, à plus de 2000 km du groupe Pamir. Audouin télégraphie immédiatement ces mauvaises nouvelles à Haardt. La colonne repart. Il faut se hâter afin de rejoindre au plus vite l'ensemble du groupe.

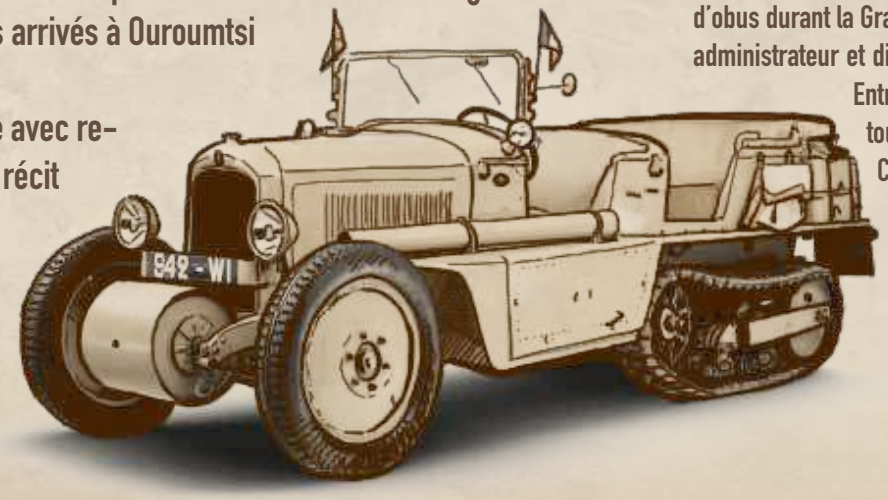


Les retrouvailles

Quelques jours plus tard, devant les yeux ébahis des hommes de la colonne Haardt, une caravane de soixante-dix chameaux s'avance à leur rencontre, sous la conduite d'un mongol, Moulabaï. Il a été missionné par Petropavlovsky, organisateur du ravitaillement du groupe Chine depuis deux ans. Cette caravane est pleine de vivres et arrive de Pékin. Elle va les conduire à Ouroumtsi. Cet homme, d'une discrétion absolue et resté inconnu dans cette histoire, aura été, par sa loyauté et son intelligence, la clé de la réussite. Le franchissement de la frontière se fait à Tashkurgan à 3120 m d'altitude. L'accueil est aimable mais très réservé. Petropavlovsky a fait parvenir à Haardt une carte de visite au nom de Georges-Marie Haardt que Victor Point a fait imprimer à Pékin. Un homme devance la colonne en brandissant cette carte. Elle fait son effet.

Le 8 octobre, un cavalier au galop se dirige vers eux. C'est Carl, un ami de Hackin. Au détour d'un sentier, Haardt voit la haute silhouette du père Teilhard de Chardin. « Enfin réunis ! » Ce cri, qui épanouit son fin visage buriné, traduit l'émotion de tous. Au camp, Haardt retrouve quatre autochenilles rutilantes, drapeau français et fanions au vent. Penaud et son équipe sont en « tenue de réception ». Penaud explique à Haardt que tout a commencé de travers et continué de même. « Nous n'étions pas au rendez-vous de Kachgar, monsieur Haardt, mais nous sommes arrivés à Ouroumtsi avec toutes vos voitures ».

Penaud est fier. On l'écoute avec recueillement quand il fait le récit des aventures du groupe de Victor Point. Maintenant, il va falloir sortir des griffes du maréchal King et partir en direction de Pékin !



LES HOMMES DE LA CROISIÈRE JAUNE

Le groupe PAMIR

Le groupe Pamir est dit « léger », car les véhicules utilisés seront susceptibles d'être démontés afin de franchir les obstacles montagneux, sur la fin du parcours. À sa tête se trouve le chef de l'expédition Centre-Asie, Georges Marie Haardt, et son second, Louis Audouin-Dubreuil. Le groupe a pour objectif de partir de Beyrouth, de rejoindre Bandipur, au pied de l'Himalaya, en passant par l'Irak, l'Afghanistan, puis de trouver un passage afin de basculer sur le côté Est de la chaîne montagneuse. Enfin, il doit faire la jonction avec le groupe Chine à Kachgar ou Aksou pour se rendre, ensemble, à Pékin.

Georges-Marie HAARDT (1884-1932)

Il naît à Naples, de parents belges. Il débute sa carrière comme agent commercial chez Mors. C'est là qu'il va faire la connaissance d'André Citroën. Il sera intégré au sein de l'équipe de direction à 24 ans. C'est un homme brillant qui a de la prestance. Il est directeur de l'usine d'obus durant la Grande Guerre. En 1918, il est nommé administrateur et directeur général de l'usine Citroën. Entre 1920 et 1931, Haardt contrôle tout le réseau commercial. En 1921, Citroën compte trois succursales et 295 concessions. En 1924, des filiales sont créées à Madrid, Copenhague, Amsterdam et Milan. Il va contrôler, organiser et aménager les relations publiques ainsi que le marketing. En 1924, il conduit un groupe de mécaniciens aux États-Unis afin de mettre en place un projet de formation de techniciens auprès des usines Ford. En 1922, il prend le commandement de l'expédition dans le Sahara, en autochenilles. En 1924-1925, il est le commandant en chef de la Croisière noire. En 1931-1932, il est le chef de la Croisière jaune. Le 16 mars 1932, Georges-Marie Haardt s'éteint à Hong-Kong.

Louis AUDOUIN-DUBREUIL
(1887-1960)

En 1905-1906, il fait son apprentissage en commerce en Angleterre pour les besoins des établissements familiaux, négoce en eaux-de-vie (Cognac). Il effectue son service militaire de 1907 à 1910, dans la cavalerie. En 1911, il reprend la direction des établissements Audouin-Frères aux côtés de son oncle Henry. Le 2 août 1914, il est mobilisé et rejoint le 10e régiment de hussards. Il combat autour d'Arras, dans les tranchées, puis prend part à la bataille de l'Argonne en 1915, au bois de Malencourt à Verdun, en 1916. Lorsque la cavalerie est supprimée en 1916, il est en Belgique. En 1917, il obtient son brevet de pilote et gagne le sud tunisien. Il crée le camp d'aviation de Zarsis, combat les Senoussistes et met au point la Section des tracteurs mitrailleurs de l'aviation tunisienne (STAM). En 1919, il accompagne la mission Saoura-Tidikelt au Sahara, à titre militaire. En 1920, il rencontre André Citroën et Georges-Marie Haardt. Ils étudient ensemble la possibilité d'une première traversée du Sahara en automobile. En 1921-1922, il effectue une mission de repérage et de ravitaillement au Sahara. En décembre 1922-janvier 1923, il est chef-adjoint sur la première expédition Citroën.
En 1924-1925, il est chef-adjoint de la Croisière noire. En 1926, il devient directeur général de Citroën, pour la Tunisie. En 1931-1932, il est chef-adjoint de la Croisière jaune.

Alexandre Iacovleff
(1887-1938)

Il naît le 13 juin 1887 à Saint-Pétersbourg. Il y fait ses études au lycée. Il entre à l'académie des beaux-arts, où il acquiert sa connaissance du dessin, ainsi que certains procédés techniques tels que la détrempe ou la sanguine. En 1909, il rejoint le mouvement qui contribue au renouvellement artistique de l'École russe puis il part à travers le monde afin d'étudier les peintres de la Renaissance. En 1915, il regagne la Russie en guerre.
En 1917, la Russie ayant signé un armistice, il part en voyage d'étude en Chine. La révolution bolchevique battant son plein, il ne reverra jamais son épouse qui décédera en 1927. Il ne regagnera jamais la Russie. Durant deux ans, il travaille à Pékin, à Chang-Haï et en Mongolie. Après un séjour de six mois au Japon, il s'installe à Paris. En 1920, Iacovleff expose ses dessins et peintures à la galerie Barbazanges puis à la Grafton Gallery à Londres. Le succès est immédiat. En 1923, il est contacté par Citroën, à la recherche d'un peintre au regard d'ethnographe pour participer à la Croisière noire. Il en rapporte 700 peintures et dessins, exposés en 1926 à Paris.
Le 24 mars 1931, le Mariette-Pacha accoste au port de Beyrouth avec, à son bord, Alexandre Iacovleff, peintre officiel de la Croisière jaune.

Maynard Owen WILLIAMS

Il est détaché par la Geographic Society of Washington pour accompagner et suivre la Croisière jaune.

Yves Gauffreteau

Il est affecté à la mission et désigné comme ravitailleur-popotier. Il sera chef cuisinier, ravitailleur en vivres.

Pierre Jourdan

André Citroën lance : « Trouvez-moi donc quelqu'un qui soit médecin et au courant des choses de la montagne. » On lui présente Pierre Jourdan !

André Sauvage

Il est le cinéaste officiel de la Croisière jaune. Son expérience du cinéma sonore est déterminante pour son intégration dans l'équipe.

Les mécaniciens du groupe PAMIR :

Ferracci

Cecillon

Bourgoin

Corset

Collet

Leroux

Jocard

Normand

Schuller

U.R.S.S.
Oct 8
1931
Dec 6
1931
OUROUMTSI
ئۈرۈمچى
تۇرپان
HAMI
ۋەلايەت
TOURFAN
MONGOLIE
SOU-TCHÉOU
酒泉市
PAO-TOW
包头市
KALGAN
张家口市
北京市
PÉKIN
Feb 12
1932
SIN-KIANG
中卫市
LIANG-TCHÉOU
Jan 10
1932
CHINE
TIBET
NEPAL
L'EMPIRE CÉLESTE

L'odyssée du groupe Chine

L'arrivée au port de Tien-Tsin le 6 avril 1931 se passe bien. Sur place, Balourdet, Rémillier, Piat, Dielmann, Conté, Nuret, Kégresse, Gauthier, Delastre, Penaud sont au rendez-vous. Victor Point est là. Petropavlovsky a mis en place les zones de ravitaillement, de Tien-Tsin à Kachgar, lieux de regroupement prévus avec le groupe Pamir. Les sept voitures ont été déchargées et cachées au fond d'un garage. Les Chinois ne voient pas d'un bon œil l'arrivée d'étrangers. Le 6 avril 1931, c'est le départ. Il aura fallu deux semaines pour louer et charger deux camions de matériel. Le père Teilhard de Chardin voit d'anciens collègues chinois se joindre à l'expédition. Rapidement, il se rend compte que l'accueil est froid. Le professeur Tsu-Ming-Yi, qu'il connaît de longue date, lui adresse un salut sec et explique qu'il sera le chef de la mission scientifique. Un journaliste, M. Chow, leur est assigné alors qu'il n'avait jamais été convié. Le départ se fait dans la suspicion. La route s'annonce longue !

Dès le début de l'expédition, il s'avère que les poulies des bandes de roulement ont été mal ajustées. Le stock de pièces détachées s'épuise à une vitesse alarmante. À Pékin, Victor Point fait appel à André Citroën afin qu'il lui envoie de nouvelles pièces, par chemin de fer.

Le 24 avril, la Muraille de Chine est en vue et les pièces sont là. Les tracasseries administratives font que la progression ne peut reprendre que le 24 mai et l'expédition atteint enfin les portes du désert de Gobi le 27 mai 1931.

Le 6 juin, l'explosion d'un bidon d'essence amène une constatation terrifiante : les voitures se transforment en condensateurs et se chargent en électricité dans ce désert de chaleur et d'orage. Avec les chargements d'essence, les étincelles peuvent, à tout moment, transformer un véhicule en boule de feu. La traversée du désert de Gobi est une véritable épreuve, tant physique que psychologique. Durant des semaines, à perte de vue, l'équipage ne voit qu'une étendue de sable, de cailloux et de dunes. En bout de parcours, il se retrouve sans essence, ni vivres. Victor Point et Petropavlovsky, laissant le gros de l'expédition en attente, piquent vers le Sud, en direction des combats, afin de rejoindre Sin-Kiang. Malgré la pancarte interdisant l'entrée car c'est une zone de guerre, Victor Point rejoint Su-Tchéou. Pour cause, les deux dépôts constitués sur l'itinéraire s'avéreront vides, pillés. C'est une question de survie.

Arrivée à Sou-Tchéou, les hommes découvrent un spectacle de mort. La cité vient de subir une attaque. Sous les remparts de la forteresse, des hordes de chiens mangent les cadavres des fusillés. Le dépôt n'a pas été touché, il était bien caché. Victor Point récupère des vivres, des pièces de rechange ainsi que de l'essence. Mais, au moment de partir, M. Ho fait du chantage. Il appartient au gouvernement de Nankin. Au départ de l'expédition, les passeports ont été retirés, ils se sont vu interdir l'utilisation de la TSF, les voitures ont été perquisitionnées mais l'armement avait été bien caché.

Les savants chinois se sentent maintenant protégés mais ils décident que si l'expédition veut continuer d'avoir l'appui du gouvernement pour traverser le Sin-Kiang, Victor Point doit abandonner son commandement, sinon M. Ho et ses amis repartent vers Pékin. Victor Point est pris au piège. Il accepte. Il ne veut pas prendre le risque de se voir retirer la protection du gouvernement de Nankin. Des accords sont signés. Brull est investi « chef de la Mission sino-française ».

Enfin, la colonne peut repartir, mais obligation lui est faite

de reprendre la direction du désert afin d'éviter la zone des combat. La guerre entre Chinois et Ouïghours musulmans fait rage. Finalement, ils traverseront des champs de bataille jonchés de cadavres, de blessés. Avec Delastre, l'ensemble de l'expédition va porter secours aux survivants. Le père Teilhard de Chardin dira « Étrangement, des visions de Verdun, où j'étais brancardier, ont ressurgi de ma mémoire. La voiture médicale remarquablement conçue et le matériel moderne nous ont été fort utiles. C'est dans ces moments que l'organisation Citroën et la technique peuvent être fort appréciées à leur juste valeur. ».

La colonne rencontre des convois d'armes. Hami vient de subir une attaque. Les villages sont ravagés. Pourtant, il faut pénétrer dans cette localité afin d'avoir accès aux dépôts. À l'idée de rencontrer les révoltés shantous, les savants chinois, terrifiés, préfèrent abandonner l'expédition, une nuit, sans prévenir. Petropavlovsky refuse de quitter la ville sans son camion qui est tombé en panne. Il doit rejoindre le groupe à Ouroumtsi.

Ouroumtsi, Iacovleff fixe les traits de tous les ministres, ici le gouverneur King.

Puis, Victor Point reçoit une «invitation» du général King, seigneur de guerre de la région du Sin-Kiang. Il est clair que c'est un piège. Mais Victor Point ne peut y déroger. Ils n'ont plus de responsable du gouvernement de Nankin pour les protéger. Victor Point se rend donc à Ouroumtsi où il sera mis sous les verrous avec une demande de rançon. Brull prend le commandement de la colonne et va rejoindre cette localité en passant par Tourfan. Ouroumtsi est le camp de résistance du général King. La colonne retrouve Victor Point, amaigri et hirsute. Il est maintenant clair qu'ils ne pourront rejoindre Kachgar.

Le groupe se met en cercle, les toiles de tente au milieu. Ils doivent attendre le groupe Haardt, mais comment le prévenir ? L'attente va durer 4 mois. Penaud va avoir une idée. Sous prétexte de célébrer le 14 juillet, fête Nationale en France, Victor Point demande l'autorisation au général King de faire une cérémonie avec montée des couleurs. Bien évidemment, il est invité, en grande pompe, à cette cérémonie. Le mât des couleurs fera office de support. La montée du drapeau permettra au fil d'antenne d'être en hauteur pour émettre. La cérémonie se déroule, les couleurs sont hissées. Le câble en place, l'opérateur, caché sous des bâches, transmet le message qui sera capté par un aviso patrouillant en mer de Chine et retransmis à Audouin-Dubreuil.

Haardt est maintenant au courant de la situation du groupe Chine. Pecqueur est envoyé à Ouroumtsi pour discuter avec King afin de permettre le regroupement de l'expédition et d'obtenir l'autorisation de partir en direction des différents sites pour les besoins scientifiques, ethnologiques, zoologiques et géologiques.

Enfin, après un mois d'errance, Petropavlovsky est retrouvé par Victor Point, dans la passe de Toksoum, alors qu'il est invité, par le général King, à contempler une bataille que livrent ses troupes.

«Petro» est amaigri mais il est satisfait : il a ramené son camion et a commissionné un Mongol, Moulabaï, pour envoyer une colonne de secours à Haardt. Cet homme est plein de ressource et sera une bénédiction pour l'expédition !

Pourtant, par sa discrétion, il restera l'homme le plus méconnu de l'aventure alors qu'il en aura été l'une des chevilles ouvrières la plus déterminante de la réussite de l'expédition.

La route vers Pékin

Lorsque le 8 octobre 1931, Haardt et Audouin-Dubreuil rejoignent Victor Point à Ouroumtsi, ils engagent des pourparlers afin d'obtenir l'autorisation du général King de repartir en direction de Pékin. Là, Haardt va découvrir ce que Victor Point subit depuis des mois. Tout va passer par une transaction financière. Le général King a obtenu de Citroën trois autochenilles qui ont été convoyées en Russie et que Salesse est en train d'acheminer vers Ouroumtsi. Le problème est que ces véhicules sont tombés aux mains des rebelles. Il faut les récupérer afin de remplir la part du marché avec le seigneur de guerre du Sin-Kiang.

Le général King doit payer 800 000 francs pour ce matériel et libérer l'expédition. Mais tout traîne en longueur, et de pourparlers en pourparlers, de dîners en déjeuners, de réunions en comités ministériels, la diplomatie de Haardt s'use. Pendant ce temps, Iacovleff «caresse» l'égo du général King en réalisant de magnifiques portraits de lui. De son côté, Teilhard de Chardin en profite pour parfaire ses connaissances géologiques de la région et un petit comité scientifique s'est aggloméré autour de lui. Les recherches vont les mener sur les monts Bogdo. André Raymond, dont l'objet des recherches se cantonne à l'entomologie, va dépasser son cadre et poussera ses recherches dans le domaine de la biogéologie, résultat du jumelage de la biologie et de la géologie, deux domaines scientifiques jusqu'alors peu associés. Personne ne l'avait encore réalisé avant lui.

La mission a trois mois de retard et va devoir subir l'hiver de la Chine du Nord et du désert de Gobi. De nombreux étrangers sont en attente de leur passeport pour poursuivre leur chemin. Le moral baisse au sein de l'équipe. C'est trop long !

À partir du 18 novembre, les scientifiques visitent l'ancien royaume de Tourfan, les cités mortes de Gobi, de Sangim et de Kara-Khodja, les sanctuaires de Bezeklik, les grottes de Mourtouk. Un énorme travail est réalisé durant cet interlude forcé et une somme considérable d'échantillons, de collections de faune, de flore et de minéraux est collectée et pourra venir enrichir les futures galeries du Musée de l'Homme et du Muséum d'Histoire naturelle de Paris.

Teilhard de Chardin, muni de son marteau de g ologue, pr - l ve des roches dont il fera l' tude.

L'implacable hiver s'abat sur les cimes des monts Bogdo. Il est urgent de repartir. 3000 kilomètres séparent encore Ouroumtsi de Pékin. De plus, le dernier condensateur vient de claquer. Il n'y aura plus de TSF. L'expédition est désormais coupée de toute liaison avec le monde extérieur. Haardt, en accord avec Victor Point et Audouin-Dubreuil, décide qu'il faut s'échapper des griffes du général King. Lorsque les autochenilles arrivent en possession du général, Haardt soulève l'idée de partir. André Citroën accepte de perdre l'argent de ces véhicules.

La décision est prise. Le désert de Gobi va être traversé, cette fois en hiver, par -30 °C. Tout gèle ! Il faut allumer des feux sous les moteurs qui tournent désormais 24 heures sur 24. Heureusement, des stocks d'essence sont découverts sur l'itinéraire, sous une épaisse couche de glace. Ces stocks avaient été mis en place par «Petro», des mois auparavant « au cas où ... ! »

La traversée du fleuve Jaune, entièrement gelé, prend 3 jours.

La colonne va subir une attaque d'un groupe de soldats, puis traversera la steppe de Mongolie, sur les traces de Gengis Khan et des envahisseurs qui se sont succédé au cours des millénaires, amenant la construction de la Grande Muraille.

Cette ligne de fortification est d'ailleurs en vue et le 12 février 1932, l'expédition Citroën entre à Pékin. Enfin, le pari fou de Citroën a été gagné. Le plus dur semble fait. Commence alors le temps des réceptions, des discours.

Les représentations diplomatiques se succèdent. Après ces mois de difficultés, de prises d'otages, de suspicion permanente, tout à l'air soudainement très simple !

Puis se sont les séparations. Audouin-Dubreuil part pour Hanoï afin de terminer l'aventure en parcourant l'Indochine, Haardt prend la direction de Hong-Kong.

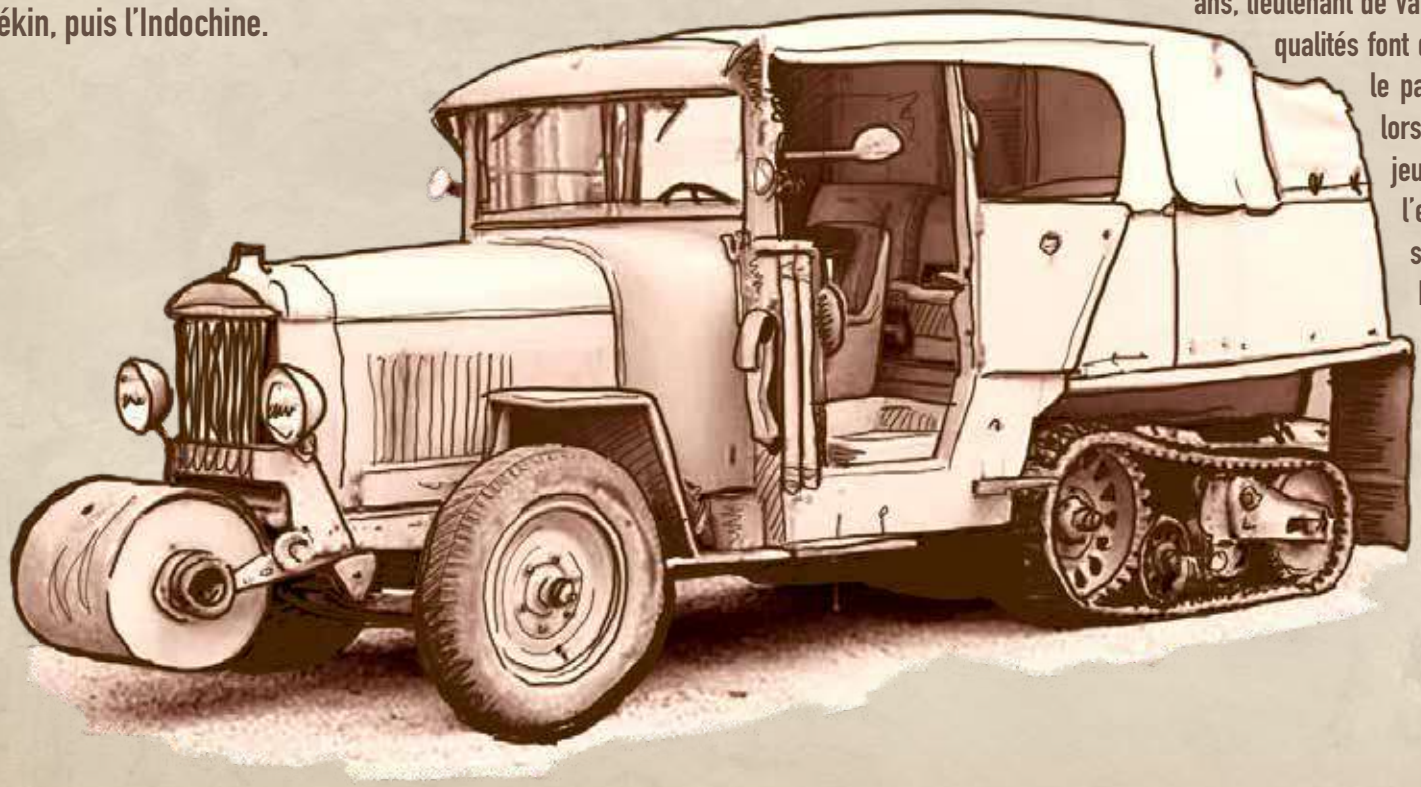
Audouin-Dubreuil a un peu de mal à quitter son camarade. Depuis plusieurs semaines, ce dernier est malade. Il a contracté une vilaine toux qui l'affaiblit de plus en plus chaque jour.

Le matériel est chargé sur les bateaux et l'aventure se poursuit. En route vers les mystères indochinois !

LES HOMMES DE LA CROISIÈRE JAUNE

Le groupe CHINE

Le groupe Chine est dit lourd. Les véhicules ont une capacité de résistance accrue avec des châssis renforcés permettant de prendre de l'excédent en matériel et vivre. Il n'y a, à priori, aucune raison de démonter les véhicules pour franchir d'éventuels obstacles. Ce groupe ne pourra pas bénéficier d'appuis sûr, contrairement au Groupe Pamir qui roulera sur des territoires amis de la France ou tenus par les Anglais. Le groupe Chine a pour mission de partir de Tien-Tsin, en direction du centre de l'Asie, en rejoignant le village de Kachgar ou Aksou, dans le Sin-Kiang afin de retrouver le groupe Pamir. Puis se sera le départ en direction de Pékin, puis l'Indochine.



Victor POINT (1902-1932)

Né le 22 juin 1902 à Marlotte (Seine-et-Marne), bachelier ès science en 1919, il sort 2e de sa promotion à l'École navale. En 1922-1923, Point fait campagne à bord du croiseur Jeanne-d'Arc aux Antilles, en Californie et aux îles Hawaï. En 1924, il participe à la campagne du Maroc à bord du cuirassé Condorcet. De 1925 à 1927, c'est la campagne de Chine sur l'aviso Marne, où il prend part à la défense de la concession française de Canton. En 1927, il prend le commandement de la canonnière Daudart-de-Lagrée, sur le fleuve Bleu. Il organise l'évacuation de la province du Se-tchouan, menacée par les communistes et défend le consulat de Tchoug-King sur le Yang-Tsé. À 25 ans, lieutenant de Vaisseau, il est nommé attaché naval à Londres. Ses qualités font qu'il est recruté par André Citroën pour organiser le passage de l'expédition à travers la Chine. Haardt, lors de leur première rencontre à Paris, le trouve trop jeune, trop impulsif. Pour le groupe Chine, le chef de l'expédition sait qu'il faudra, en Chine, du doigté et savoir user de diplomatie.

Finalement, Haardt se range aux arguments de André Citroën. Victor Point s'avérera remarquable d'efficacité. Il rejoint Tien-Tsin en avril 1931 pour diriger le groupe Chine. Il rencontrera des difficultés qui auraient pu être, pour beaucoup, insurmontables, traversant des territoire en guerre, subissant des difficultés de ravitaillement. La colonne sera prise en otage mais, par son ingéniosité, Victor Point réussira à faire fonctionner sa TSF pour prévenir Haardt.

Révérend père TEILHARD de CHARDIN (1880-1955)

Né le 1er mai 1881 à Orcines (Puy-de-Dôme), le Révérend Père est licencié ès lettres, docteur ès sciences et entre dans la Compagnie de Jésus en 1900. De 1906 à 1909, il débute ses travaux de géologie et de paléontologie en Égypte. De 1909 à 1912, il poursuit ses recherches en Angleterre, où il se trouve associé à la découverte du fossile humain Eoanthropus dawsoni. En 1914, il est caporal-brancardier dans le 4e régiment mixte de zouaves et de tirailleurs. Il participe aux batailles d'Ypres en 1915, de Verdun-Douaumont en 1916, de l'Aisne en 1917 et de Soissons en 1918. Il est décoré de la croix de guerre, de la Médaille militaire et de la Légion d'honneur. En 1926, il accède à la présidence de la Société de géologie de France alors qu'il est enseignant à l'Institut catholique de Paris. De 1923 à 1927, il effectue trois séjours en Chine au cours desquels il voyage en Mongolie et dans les Ordos. Ces découvertes donnent lieu à une étude du Tertiaire et du Quaternaire chinois. En 1929, il rencontre Victor Point. Il est immédiatement enthousiaste pour cette expédition.

Vladimir PETROPAVLOVSKY

Violoniste virtuose, il est ingénieur des voies et communications et devient lieutenant d'artillerie à 17 ans lors de la Première guerre mondiale, en Russie. En 1917, il quitte la Russie pour la France. Il entre à l'école d'artillerie de Fontainebleau. Il participe à la campagne de pacification de Lyautey au Maroc. À la fin de cette campagne, il s'embarque pour les États-Unis afin d'y rencontrer Thomas Edison. Successivement ingénieur en Mandchourie, chercheur d'or en Mongolie, constructeur de barrage au Chan-Tong et au Kan-Sou, il parcourt la Chine en tous sens. En 1929, Victor Point le rencontre à Tien-Tsin. Séduit par son courage et son dynamisme, admiratif devant cet homme qui parle le chinois ainsi que plusieurs dialectes, il le recrute. Il est chargé d'organiser le ravitaillement de la mission Citroën de Pékin jusqu'au Sin-Kiang et d'étudier une voie de passage à travers la Chine ravagée par la guerre, le banditisme, la famine et la révolution musulmane. Durant cette campagne, il procède à des relevés cartographiques et assurera la sécurité des ravitaillements.

Charles BRULL

Chargé de la direction des laboratoires Citroën, il participe activement à la construction, aux essais et à la mise au point du matériel de la mission Centre-Asie.

Gorges SPETCH

Chef opérateur, au moment où il s'engage pour suivre la Croisière jaune avec le groupe Chine, il a à son actif 385 films en vingt ans d'activité.

Docteur DELASTRE

Alors qu'il est très malade, Georges-Marie Haardt commettra l'erreur de se priver de sa surveillance médicale en l'obligeant à partir en Indochine avec le premier groupe.

Les mécaniciens du groupe CHINE :

Penaud

Remillier

Labourdet

Piat

Dielmann

Gaulthier

Chauvet

Conte

G. Kegresse

Collet

Nuret

Kervizic

L'INDOCHINE
SIN-KIANG
TIBET
NEPAL
CHINE
INDES ANGLAISES
GOLFE DU BENGALE
SIAM
MER DE CHINE
Pékin
北京市
Mar 15 1932
Hanoi
Hà Nội
Thành phố Huế
Huê
INDOCHINE
Apr 4 1932
Saïgon
Sài Gòn

L'Indochine, l'aventure avortée

Le départ vers l'Indochine avec sa traversée du nord au sud par le groupe Audouin-Dubreuil devait être l'apothéose de cette expédition. L'expédition est d'ailleurs l'invitée du gouvernement français. Malheureusement, elle va être écourtée par une terrible nouvelle : Georges-Marie Haardt vient de décéder, le 16 mars 1932, d'une double pneumonie, à Hong-Kong.

C'est un véritable coup de tonnerre qui frappe l'ensemble des hommes de l'expédition. Plus personne n'a le goût de poursuivre. André Citroën ne peut pas demander à ces hommes, qui ont traversés tant d'épreuves depuis des mois, de poursuivre la mission. Il transmet : « L'homme est mort mais l'œuvre reste. Ramenez en France le corps de votre chef. Je pleure avec vous. »

Seule, l'équipe de cinéma va poursuivre la route en Indochine afin de ramener des images de cette lointaine colonie. On découvrira l'ethnie Muong, les rizières des berges du Mékong, les hauts plateaux annamites, les temples d'Angkor, les riches vallées du Haut Tonkin. Le reste de l'expédition se dirige vers Saïgon, puis vers le cap Saint-Jacques où le bateau Félix-Roussel les attend avec, dans ses flancs, le cercueil de Georges-Marie Haardt.

Audouin-Dubreuil se remémore les souvenirs et remonte le temps. Le début de cette aventure avec la ligne rouge tracée en 1920, sur la carte du Sahara, l'épopée de la Croisière noire, avec cette traversée de l'Afrique, du nord au sud et enfin, ce pari complètement fou de la traversée de l'Asie. Que le temps est passé vite !

Il y a un an, l'expédition quittait les rives de la Méditerranée. Que de chemin parcouru, d'aventures vécues, de peuples rencontrés ! Le 29 avril 1932, la France est en vue. Une barque s'approche du Félix-Roussel. André Citroën monte à bord du bâtiment. Il est profondément ému. Le cercueil de Georges-Marie Haardt, recouvert du drapeau tricolore, est déposé sur le quai.

Ainsi s'achève l'Expédition Citroën Centre-Asie.

Épilogue

C'est la fin de l'aventure humaine, mais pas de la légende de la Croisière jaune, qui va devenir un formidable outil de communication. Deux mois plus tard, alors que le père Teilhard de Chardin n'est pas encore revenu de Chine, et que certaines collections sont encore en transit, une exposition est proposée à Paris. On diffuse largement le film de Le Fèvre « La Croisière Jaune », un des premiers films sonores au monde, qui permet de faire revivre Victor Point. En effet, quelques mois après son retour, le jeune homme s'est suicidé, par amour pour une actrice. Alors, outil de communication, certes, mais pour qui et pourquoi ?

Il ne faut pas le nier, même si, au sein de l'expédition, collectivement et individuellement, ce fut avant tout une aventure humaine et un défi à la fois sportif et technique, il est évident que pour Citroën, ainsi que pour tout le monde politique et diplomatique, les enjeux sont différents. Il y a un certain cynisme géopolitique derrière cette réussite.

Citroën y voit une publicité qui lui permet de s'inscrire comme « LA solution » auprès des marchés des véhicules militaires tout-terrain. Il apparaît comme un industriel ingénieux, pragmatique et il met en avant le génie français. Il y voit l'avenir de son entreprise et de sa réussite.

Pour les politiques, cette expédition est une formidable vitrine des colonies auprès de la population française, et permet d'asseoir la puissance de la France au sein des nations en promulguant les produits qui vont inonder le marché français et européen, alimentant de fait, la puissance économique du pays. La diplomatie va pouvoir avancer ses pions dans les pays émergents ainsi que dans les pays en effervescences par rapport à leurs pays de tutelle, et l'Angleterre est clairement visée (Moyen-Orient, Proche-Orient, Inde, Birmanie).

La Chine va voir ses contacts avec la France se multiplier dans les mois qui suivent, en matière d'ouvertures commerciales diverses. Les expositions, les films et les colloques qui vont se succéder ont, à n'en pas douter, cette vocation.

Après la Première guerre mondiale, la France est toujours aussi puissante, son empire est immense et le peuple peut être fier de son pays ! Pourtant, les peuples bougent, l'information se diffuse de plus en plus rapidement, les populations jusque-là soumises, veulent aussi goûter aux joies de la technique et du matérialisme. Ce sentiment de puissance des pays coloniaux, vis-à-vis des populations colonisées, invite les puissances tutélaires à un certain immobilisme qui finira par avoir raison de ces immenses empires.

Pour les hommes qui ont participé à cette expédition, seul l'aspect aventure, défi, humanisme ne peut être retenu.
Le Fèvre, Laplanche, Petropavlovsky, Teilhard de Chardin ainsi que tous leurs camarades, et leurs chefs Audouin-Dubreuil, Haardt ou Victor Point sont bien loin de ses considérations étatiques, commerciales ou diplomatiques.
Eux y ont vu une formidable épopée qui a commencé en 1920, dans les dunes de Colomb-Béchar, en Algérie, puis s'est poursuivie dans l'enfer vert du Congo, les plaines du Serengeti, au pied du Kilimandjaro pour toucher du doigt, lors de cette ultime expédition, les neiges éternelles des plus hauts sommets du monde, les déserts de chaleur qui se transforment, l'hiver, en désert de glace, des cultures perdues assyriennes aux fortifications millénaires de cette Chine qui se réveille.

Ils en ont plein la tête, et en ont pris plein les yeux. Et celui qui en parlera le mieux est certainement Maurice Penaud.

Il a été là, dès le début. Il était présent lorsque Citroën a rencontré Kégresse en 1921. Il a tenu des journaux de bord avec les anecdotes de toutes les expéditions. Il restera à l'usine Citroën. En 1960, il est sur le point de réaliser une nouvelle expédition ! Les usines Citroën doivent sortir un nouveau véhicule : la deux pattes ! (La 2 CV.) Avec son ami Audouin-Dubreuil, ils envisagent de refaire la première traversée Touggourt-Tombouctou afin de se remémorer les souvenirs en faisant les mêmes haltes, aux mêmes endroits. Tout était prêt et Penaud attendait d'être à la retraite. Malheureusement, la mort de son ami a stoppé cette nouvelle aventure. Maurice Penaud arrêtera de travailler à 75 ans. Il partagera son temps entre Paris, le Quai de Javel, où il va « rôder », la Provence et Biarritz où il a encore de la famille. En 1957, il fera don à la ville de Saint Jean d'Angély (ville de naissance d'Audouin-Dubreuil) et au Musée des Cordeliers d'une partie des dessins, photos et objets collectés lors de ces différentes missions. C'est le seul musée qui abrite l'unique collection publique dédiée aux expositions Citroën en Afrique et en Asie, On peut, entre autres, y voir l'autochenille « Croissant d'Argent », rescapée du groupe Pamir. En 1967, il prendra pension dans un hôtel, l'Escapade, à Bédoin, au pied du Mont Ventoux. Avant son décès, en 1975, un journaliste était venu le rencontrer, et selon lui, dans les yeux de Penaud, il décelait encore cette étincelle lorsqu'il racontait ses anecdotes.
Seule la passion, à n'en pas douter, animait ses hommes !

LE PARALLÈLE ENTRE L'HISTOIRE ET LE JEU

Introduction

Tout comme le premier opus qui s'appuyait sur l'épopée de la Croisière noire en Afrique, The Great Race Wild West and Far East s'appuie sur l'histoire de la Croisière jaune Citroën en Asie. Le verso permettant de jouer une uchronie, la traversée des États-Unis. Le parallèle ne s'arrête pas là ! The Great Race suit au plus près les soubresauts historiques de l'époque au travers des leaders, principalement. Plusieurs thèmes sont abordés dans le jeu :

On y retrouve l'émancipation des femmes, l'émergence de peuples cherchant leur indépendance et découvrant les richesses en leur possession, les restes de certains empires, la naissance de nouvelles puissances en quête de reconnaissance et, pour certaines, un sentiment de revanche.

The Great Race couvre cette période de l'histoire. Ce jeu, en plus d'être ludique, sera éducatif.

Le plateau USA permet de parcourir ce vaste pays-continent, en utilisant, là encore, des thématiques historiques comme les dirigeables. Concernant ce mode de déplacement, on pense souvent aux zeppelins mais on oublie que les États-Unis étaient à la pointe de cette technologie et avait le monopole de la fabrication de l'hélium. Le jeu permet de mettre le doigt sur les vastes étendues vierges de toute population, les réserves indiennes, les paysages fantastiques, ainsi que la faune et la flore de cette nation industrielle naissante, en 1930.

Le plateau Asie, quant à lui, permet de rejouer la Croisière jaune. Les mécaniques mises au point par Maxence Vaché permettent de rejouer, en mode coopératif, la partie qui s'est déroulée entre Georges-Marie Haardt et Victor Point. Les PDF narratifs concernant les tuiles danger apportent ce côté immersif dans l'aventure, instructif sur la faune ou l'environnement des pays traversés, et ce côté ludique, car votre choix influencera votre course. Ces choix, les aventuriers de cette épopée ont eux aussi dû se les poser parfois !

Autant le premier opus était basé sur la course, autant cette deuxième campagne sera marquée par le «prestige».

La campagne Centre-Asie, historiquement, a été axée sur le côté scientifique, avec des découvertes dans le domaine des sciences naturelles ainsi que des rencontres ethniques et culturelles. Le jeu va donc tourner autour de ce concept, et permettre de rapporter des points de victoire afin d'entamer, dans les meilleures conditions, la campagne USA. En ce sens, les illustrations de François Launay plongent le joueur dans cet exotisme de l'aventure ! Au travers des leaders du jeu The Great Race Wild West and Far East, nous allons traverser les années 1930, nous allons découvrir les intérêts qui pouvaient émaner de chaque nation et nous allons découvrir des personnages emblématiques qui ont initié l'imaginaire au service du jeu.

LES AMÉRICAINS

Contexte historique :

Le personnage d'Alexander Cook est tiré d'un célèbre explorateur américain, Frederick A. Cook. Ce dernier est né le 10 juin 1875. À la mort de son père, sa famille s'installe à New York où Cook travaille dur pour subvenir aux besoins de la famille et payer ses études de médecine. Il devient docteur en médecine en 1899.

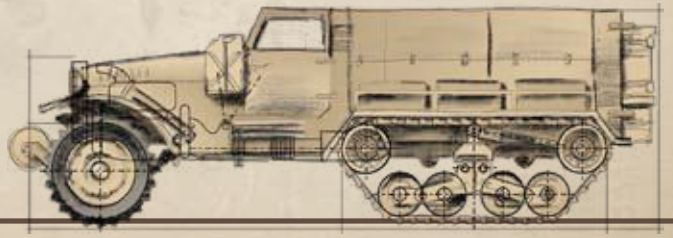
En 1891, il participe à une première expédition au Groenland dirigée par Robert Peary. En 1893, il monte sa propre expédition. En 1897, recruté par Adrien de Gerlache, il participe à une expédition belge et fera le premier hivernage en Antarctique. Son statut de médecin contribuera considérablement à la réussite de cette expédition. De retour aux États-Unis, il se lance brièvement dans l'alpinisme et revendiquera l'ascension du Mont McKinley. Mais cet exploit en solitaire souffre d'un manque de témoin. Il sera confondu et accusé de mensonge.

Il se tourne alors de nouveau vers les expéditions polaires. En 1906, il monte une expédition légère, avec deux Inuits, deux traîneaux et 26 chiens. En cela il est visionnaire car seul des équipages légers pourront, par la suite, réussir à atteindre le Pôle Nord. Il affirmera l'avoir atteint mais sera de nouveau accusé de supercherie.

Dans le jeu :

Le leader, Alexander Cook, est un explorateur en mal de reconnaissance. C'est un baroudeur, au tempérament impétueux, et incompris de ses contemporains. Lorsqu'il apprend le départ de The Great Race, il décide que c'est la chance de sa vie. Autour de lui, il ne rassemble que des vétérans de la Grande Guerre, anciens Marines ou Rangers. Son véhicule, il l'a pensé, imaginé et fait construire. C'est la puissance industrielle au service d'un défi. Il est financé par la National Geographic Society et par le gouvernement américain. C'est un fine gâchette, médecin reconnu, explorateur d'expérience. Son charisme et sa gouaille lui permettent de fédérer les énergies, autour de lui et au sein de son équipe. La machine américaine est en marche ! Rien ne pourra l'arrêter.

Sa devise : « L'Amérique, coûte que coûte ! »



LES ALLEMANDS

Contexte historique :

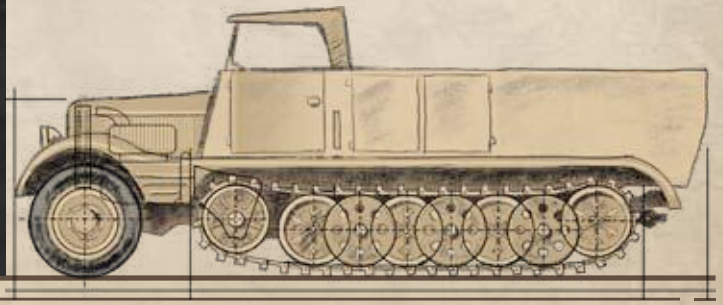
Wilhelm Dörpfeld (1853-1940) est un architecte et archéologue allemand. Il commença sa carrière comme architecte puis assista Friedrich Adler dans ses fouilles d'Olympie de 1877 à 1881. Invité par Heinrich Schliemann en 1882, il participe aux fouilles des cités de Troie, de Mycènes, de Tirynthe et d'Orchomène. Il entre à l'Institut archéologique allemand d'Athènes, dont il sera le secrétaire durant 25 ans. Il dirigera d'autres chantiers allemands et conseillera des fouilles étrangères à Pergame, en Attique, à Athènes, à Thermos, à Thèbes et à Corfou. Dörpfeld apportera une contribution importante à la technique des fouilles, de par son pragmatisme, sa discipline et sa rigueur.

L'empereur Guillaume II est un de ses fervents admirateurs.

Dans le jeu :

Le baron Wilhem Von Dörpfeld est, à l'image de son mentor, le maréchal Hindenburg, droit dans ses bottes de cuir. Sa forte stature et le port des moustaches et de la barbe lui donnent une image de force tranquille pour ses supporters. Pour les autres, il donne des frissons ! L'Allemagne est en pleine reconstruction de son tissu industriel, et l'équipage va s'appuyer sur l'expérience suisse de la première édition en reprenant une partie du véhicule de l'équipe helvétique. Une sensible amélioration est faite au niveau du train de chenille : sont ajoutés un galet tendeur à l'arrière, un barbotin d'entraînement à l'avant et un ensemble de roues (galets) entrelacées sur lequel vient reposer la chenille. La pression au sol est limitée et le rendement est amélioré, malgré un ensemble plus lourd et une maintenance plus technique. Le baron est un maniaque de la logistique.

Sa devise : « L'imprévu est dans l'action, c'est la préparation qui amène les victoires. »



LES CHINOIS

Contexte historique :

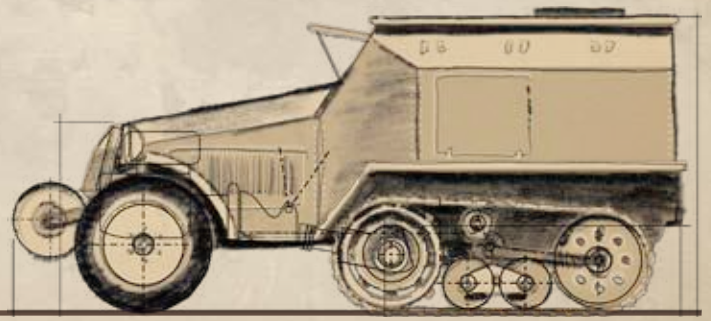
Li Linsi est né le 18 février 1896 et mort le 21 octobre 1970. Il sera considéré comme la Mahatma Gandhi chinois. C'est un éducateur, un diplomate et un érudit reconnu comme l'une des figures clé de l'histoire moderne chinoise. En voyageant au travers de l'Europe, Li entre en contact avec une série d'idées progressistes occidentales et rencontrera des étudiants comme Zhou Enlai et Zhou De qui deviendront, plus tard, des dirigeants de la République populaire de Chine. En 1930, il se met au service de la République de Chine de Tchang Kaï-chek, dont le gouvernement se trouve à Nankin.

Il va activement promouvoir la communication entre la Chine et la Société des Nations, permettant de s'ouvrir aux anciennes puissances coloniales tout en préservant l'indépendance retrouvée de son pays.

Dans le jeu :

Dans le jeu, Li Jiaxiang est issu du gouvernement national reconnu de Nankin (de Tchang Kaï-chek). C'est un érudit diplômé de l'université supérieure des langues du Sichuan. Son côté curieux et aventureux l'a amené à accompagner diverses expéditions étrangères. Il s'est spécialisé dans l'ethnologie. Il a bien l'intention d'apporter la preuve que les Chinois sont capables de rivaliser avec les plus puissantes nations dans un défi sportif et pacifique. C'est un communicant, il parle plusieurs dialectes et n'aura donc aucune difficulté à trouver de l'aide ou à engager des autochtones en plus de son équipage. Tous les deux tours, Li Jiaxiang peut recruter 6 assistants. Le dragon qui sommeillait se réveille. L'adaptabilité et l'ingéniosité chinoise vont surprendre !

Sa devise : « Mieux vaut vivre 20 ans comme un tigre que mille ans comme un mouton ! C'est nos seules actions qui nous feront respecter des autres ! »



LES ÉLÉGANTES

Contexte historique :

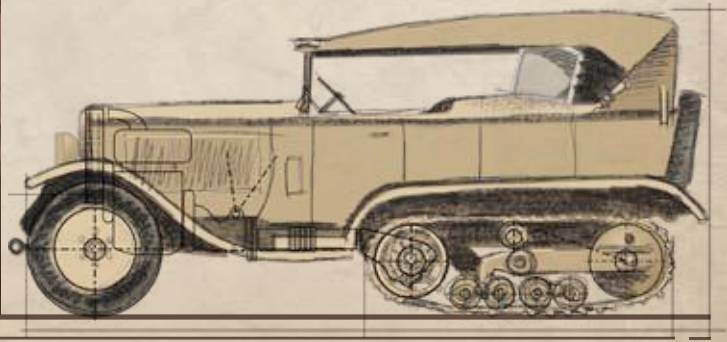
Les femmes s'émancipent depuis les années 1920. Elles se font des coupes à la garçonne, portent des pantalons et fument des «Craven A». Elles se distinguent de plus en plus dans des sports jusque-là réservés aux hommes mais elles sont encore victimes de clichés. Dans le cinéma hollywoodien, par exemple, elles sont souvent cantonnées à des scénarios de femmes soumises ou hystériques. Elles sont rarement les héroïnes mais elles accompagnent le «mâle» dans ses exploits et le réconfortent. Dans les années 1930, les mouvements féministes prennent de l'ampleur. La LFDF (Ligue française pour le droit des femmes) ou la NAWSA (National American Woman Suffrage Association) se radicalisent. Le chômage, qui prend de l'ampleur, implique que les politiques renvoient les femmes au foyer ! Dans ce contexte

des femmes, actrices, cassent les conventions. C'est le cas de Katharine Hepburn, fille d'une suffragette, Martha Houghton, qui ne supporte pas qu'on lui fasse jouer des «potiches» comme la grande majorité des actrice hollywoodiennes des années 1930. Elle revendiquera toujours des rôles à contre-courant de Greta Garbo, Mae West ou Jean Harlow. Lorsqu'on lui reproche son comportement, elle peut être très acerbe !

Dans le jeu :

Red Kate, star de cinéma, va avoir à cœur de rivaliser avec les hommes et de montrer que la femme peut aussi être courageuse, endurante et compétitive. Au début, cette candidature faisait rire. Puis au fur et à mesure de la mise en place de l'équipe, elle faisait sourire. Depuis que les Élégantes ont récupéré le véhicule des Suffragettes de la première édition de The Great Race, dont elles se revendiquent les dignes héritières, elles ne font plus rire du tout ! Ce sont des tigresses prêtent à bondir sur les pistes asiatiques. Chez elles, aux «States», ces femmes vont être redoutables car elles ont leur public tout acquis. Elles sont soutenues par leur manager et les studios de la Metro-Goldwyn-Mayer.

Leur devise : « C'est avec les dents que l'on va aller les chercher et tant qu'il y aura des hommes devant nous, ils nous aurons à leurs fesses ! »



LES RUSSES

Contexte historique :

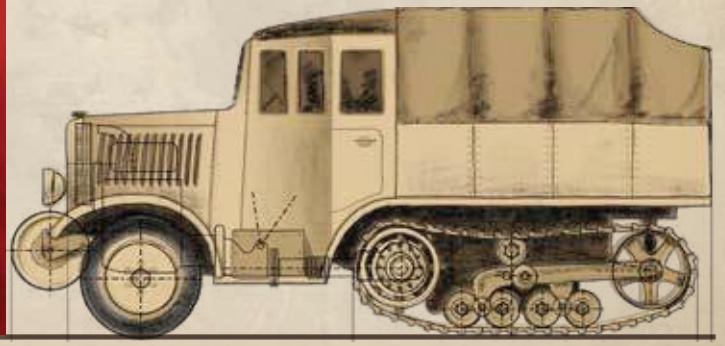
La révolution d'Octobre 1917 a fait sortir la Russie du système féodal dans lequel elle était engluée depuis des siècles. Le changement est brutal et la Russie veut se tourner rapidement vers la modernité. C'est dans ce contexte de nation naissante que vont se révéler, issus du peuple, de nouveaux leaders talentueux. Il en va ainsi de Vladimir Afanassievitch Obroutchev (1863-1956).

Géologue de formation, mais très lié à la Société de géographie, son principal héritage scientifique concerne l'effet de la néotectonique faillée dans le rajeunissement des massifs anciens, l'importance des remaniements postérieurs aux dépôts des lœss et la nature des gisements aurifères alluvionnaires cimentés par le pergélisol. Passionné par le terrain et les explorations lointaines, Obroutchev en a effectué de multiples en Sibérie et en Asie centrale russe, mais ce fut sa participation à la seconde expédition de Potanine en Chine qui le rendit célèbre. La renommée d'Obroutchev dépassa la sphère scientifique pour atteindre au monde culturel, grâce à ses deux romans, traduits dans le monde entier, qui firent de lui l'inventeur de la science-fiction russe.

Dans le jeu :

Le leader Boris Afanaslevitch Obroutchev est un pur produit du système collectiviste, ce qui le rend dangereux pour ses adversaires. Tout le collectif tend vers la ligne d'arrivée, et tous les moyens sont bons ! Leur véhicule est à l'image de cet état d'esprit. Le système Kégresse a été amélioré en y incluant le système Christie, au niveau du train chenillé. La solution réside dans l'adjonction d'un levier coudé permettant de changer la direction du mouvement vers l'horizontale. Les roues du train de roulement sont alors chacune montées sur un tuyau qui peut seulement bouger verticalement, au sommet duquel le levier coudé transmet le mouvement vers l'arrière. L'avantage est que l'on peut rouler sans chenilles ! Ce système a un grand avantage : il est très simple au niveau de la maintenance et ne demande pas une main-d'œuvre nombreuse et instruite techniquement. C'est la simplicité au service de l'efficacité. Attention, l'ours sibérien sort de sa tanière ! Personne ne connaît les limites de résistance de cette jeune nation politique, mais ses valeurs sont à l'image de son histoire ! Il va falloir se méfier. On pourrait être surpris !

Sa devise : « Nous irons chercher la peur pour la dominer, la fatigue pour en triompher et la difficulté pour la vaincre. »



LES INDIENS

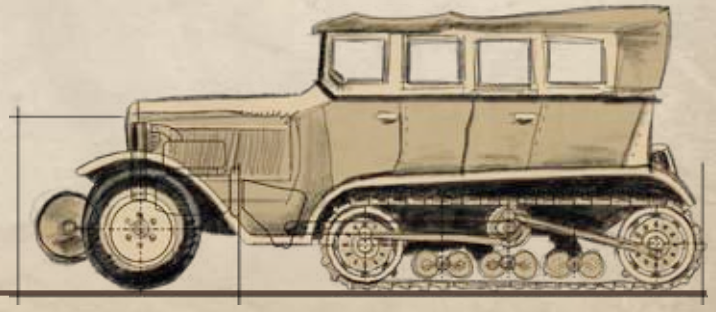
Contexte historique :

Depuis la création de la Société Des Nations, les nations colonisatrices rencontrent de plus en plus de difficulté pour asseoir leur pouvoir sur les populations asservies. En Inde, l'Angleterre a conservé une élite indienne en cherchant à la convertir à sa culture (comme Rome l'avait fait avec ses conquêtes). Pacifiquement, cette élite est en train de faire naître un nationalisme au sein de la population. Des personnes parfaitement instruites mettent, par la rhétorique, pacifiquement en échec le gouvernement colonial. Protégés par la SDN, ces mouvements amènent les populations vers une volonté d'émancipation. C'est le cas du prince Gaekwad III de Baroda. Mis en place en 1875 par les Britanniques, il gouvernera avec beaucoup d'humanisme la population de son royaume, la province du Gujarat, en amenant modernité, avancées culturelles, politiques et reconnaissance du mérite au sein de sa population (avec notamment l'abrogation des lois sur les Intouchables). Uniquement par l'intelligence d'une politique humaniste, à l'inverse du pays colonisateur, il mettra en échec l'administration de tutelle et participera à l'émulation du nationalisme indien.

Dans le jeu :

Le prince Dakar, formé dès son plus jeune âge par les écoles anglaises, est hanté par un passé douloureux et il se distance énormément de la société des hommes. Il est autodidacte et s'est forgé une solide connaissance dans les domaines scientifiques et techniques. Il sent que l'heure de la revanche est née et une victoire sur The Great Race lui permettrait de faire passer son message sur l'émancipation de la nation indienne. Il s'est entouré de Gurkhas, ces militaires népalais formés à l'anglaise et particulièrement loyaux et rustiques. Son objectif est à l'image de son mentor, Mahatma Gandhi : faire en sorte, grâce à son charisme, que son exemple génère une émulation au sein de la nation indienne pour prendre son destin en main.

Sa devise : « Si tu jettes une pierre en direction d'un objectif, tes chances de l'atteindre sont minces. Mais si tu jettes une poignée de pierres, une au moins, atteindra son but. »



Contexte historique :

L'émir Nessib est tiré du roman de Hans Ruesch, La Soif noire, publié en 1957. L'histoire se passe dans les années 1930. Deux émirs, Amar et Nessib, se disputent, pour des raisons historiques, un territoire nommé « Le Corridor Jaune », désertique et visiblement sans grand intérêt. L'émir Nessib gagne la guerre et décide d'un statut de «no man's land» dans ce corridor. Pour stopper toute velléité, il prend en otage les deux enfants de l'émir Amar. 19 ans plus tard, alors qu'il a perdu son épouse, par manque de soins dans son pays particulièrement pauvre, il apprend que des Américains de la Texan Oil découvrent du pétrole. Il va vouloir capter à son profit la manne financière, sans en référer à Amar, ce qui va déclencher une nouvelle guerre sur fond d'or noir.

Ce roman est emblématique des rivalités qui se jouent dans les années 1930 au Moyen-Orient, dans ces territoires perdus par l'empire ottoman et qui verra la famille Saoud prendre le dessus sur l'ensemble des émirs qui, en seigneurs de guerre, se partageaient la péninsule arabique. De ces guerres naîtront l'Arabie Saoudite, Oman, les Émirats arabes unis, le Qatar, le Yémen et le Koweït.

Dans le jeu :

L'émir Nessib est au début de son essor et de sa puissance. Il est conscient que le carburant va être le point névralgique de cette course. Il possède ce que les concurrents vont convoiter pour gagner. Vous manquerez toujours d'essence. L'émir, opportuniste et détenteur de cette richesse future, est donc un redoutable leader sur cette course longue.

Sa devise : « Nous sommes des tribus du troc. Vous avez de l'argent, nous avons ce qu'il vous manque, nous ne pouvons donc qu'être amis ! »

Contexte historique :

Alexandrine est la fille de Philip Frederik Tinné, un marchand hollandais qui s'était installé en Angleterre durant les guerres napoléoniennes avant de retourner dans son pays natal, et de sa seconde épouse, la baronne Henriette van Capellen, fille du célèbre vice-amiral Theodorus Frederik van Capellen. La jeune Alexandrine fut éduquée à la maison et montra un certain talent pour le piano. Quand son père décéda, la jeune Alexandrine, alors âgée de 10 ans, est devenue l'une des plus riches héritières des Pays-Bas. Sa mère et elle commencèrent donc à voyager : en Norvège, en Italie, puis vers des horizons plus lointains, au Moyen-Orient et en Égypte. Elle se lança alors dans l'exploration des sources du Nil à partir de Gondokoro, où elle commença à faire preuve d'un grand talent pour la photographie. Elle entreprit une seconde expédition à partir du 9 janvier 1862 avec sa mère et sa tante. Les résultats scientifiques et géographiques de l'expédition furent très importants. Les quatre années suivantes, Alexandrine Tinné resta en Orient, visitant l'Algérie, la Tunisie et d'autres parties du bassin méditerranéen.

Dans le jeu :

Alexandrine Tinné est issue d'une ancienne famille de planteur hollandais, en Indonésie. Elle est le pur produit de ce qui reste d'un empire colonial disparu. Elle possède la richesse ainsi qu'un carnet d'adresse et c'est une experte de l'import-export. Elle est également partie prenante de ce vent d'émancipation des femmes et elle est attirée par les sports mécaniques naissants, qu'elle pratique comme un loisir. Ce goût de l'aventure l'amène à dépasser ce concept de loisir pour en faire une véritable passion. Elle sera la première femme à traverser le Sahara.

Sa devise : « Si l'argent est la clé du monde, alors le trésorier de cette clé, c'est la femme... et j'ai un double ! »

Contexte historique :

Maki Yuko, connu sous le nom de Maki Aritsune, est un alpiniste japonais né le 5 février 1894 à Sendai et mort le 2 mai 1989 à Tokyo. Il escalade le Mont Fuji à l'âge de 10 ans. Il crée un club d'alpinisme à Tokyo dont il est diplômé en 1919. En 1921, il fait la première ascension de l'Eiger, puis en 1922, il effectue la première hivernale du mont Yari à 3180 m, au Japon. En 1925, avec cinq alpinistes japonais et trois guides suisses, il fait la première ascension du mont Alberta dans les Rocheuses canadiennes. En 1926, il effectuera l'ascension du Cervin, dans les Alpes. Il est l'emblème de ce Japon triomphant des années 1930 qui vit sous l'ère Showa ou ère de la paix lumineuse. L'économie japonaise ne repose que sur les exportations de produits industriels avec un coût de fabrication très bas. Son développement, dans ce cadre, est exponentiel, malgré la crise mondiale. Le Japon de 1930 n'a qu'une issue : aller de l'avant ou décliner !

Dans le jeu :

Maki Aritsune va toujours de l'avant. Rien ne l'arrête et tant qu'il y a des moyens, il poursuit sa route. Si vous êtes fonceur, ce leader sera votre meilleure arme. Le fait de passer dans une ville ne vous arrêtera pas. Vous prendrez les cartes et vous continuerez votre chemin.

Attention à l'ivresse de cette fuite en avant, toujours dictée par l'audace et cette volonté de faire plier les événements, malgré les aléas qui peuvent survenir dans une course de fond ! Cette stratégie peut devenir très consommatrice en matériels et en carburant mais, si vous avez une stratégie financière bien établie avec des points de passages bien identifiés sur votre axe de progression, Maki Aritsune peut devenir absolument redoutable.

Sa devise : « De l'audace, encore de l'audace. Le succès, c'est tomber sept fois et se relever huit pour aller toujours en direction du soleil levant. »

Contexte historique :

Eugène Bullard est un héros inconnu. Né le 9 octobre 1895 à Columbus, il subit la ségrégation qui fait rage aux États-Unis et est le témoin du lynchage de son père, ce qui le décidera à quitter son pays à l'âge de 17 ans. Il va suivre une famille de gens du voyage et lors de ses pérégrinations en Europe, il va faire un passage à Paris, en 1913, pour un combat de boxe, où il décidera de s'installer.

En 1914, il ment sur son âge afin d'être incorporé dans la Légion étrangère et va combattre immédiatement sur la Marne. Il participera à toutes les grandes batailles jusqu'à être grièvement blessé sur le front de Verdun en 1916. Réformé pour l'infanterie, il passe son brevet de pilote afin de poursuivre la guerre et devient le premier afro-américain pilote de chasse. Il obtiendra deux victoires au sein de l'escadrille N93 et N85 sur Spad S.VII. En 1917, les troupes américaines débarquent en France et, en tant qu'Américain, il bascule dans la Lafayette Flying Corps, différente de l'escadrille Lafayette qui elle, est constituée de volontaires américains. Là, il est de nouveau exposé à la ségrégation et se voit refuser le droit de piloter un avion. De colère, il demande à être de nouveau intégré dans un régiment d'infanterie français et finira la guerre au sein du 170e RI. Après la guerre, il sera directeur d'une salle de boxe et administrateur de music-hall, à Paris. En 1939, il est mobilisé et participera au combat en 1940, afin d'arrêter les Allemands à Orléans. Grièvement blessé à la colonne vertébrale, il sera évacué vers l'Espagne, grâce à ses relations avec plusieurs vedettes du show-biz dont Joséphine Baker, puis exfiltré sur les États-Unis. Non mobilisable de part ses séquelles, il militera pour les Français libres, auprès du représentant du général de Gaulle à Washington au sein de l'organisation France Forever. Décédé en 1961, il ne sera reconnu que très tardivement (1994) par son pays de naissance qui, sous l'impulsion du général Colin Powell, lui décernera à titre posthume, le grade de sous-lieutenant. Il sera enterré au carré des anciens combattants français du cimetière de Flushing, dans l'État de New York , avec les honneurs militaires d'officiers français, dans son uniforme de légionnaire.

Dans le jeu :

Eugène Bullard, par son empathie communicative et son charisme, s'attire la sympathie des autochtones qui mettront tout en œuvre pour lui faciliter la tâche. C'est un leader très puissant et cet atout peut être déterminant dans The Great Race Wild West and Far East, car la course va être longue.

Sa devise : « Tout sang coule rouge. »

PLATYPUS GAME

Merci à Evelyne et Pauline