l'automobiliste No 29 - 8 F

l'automobiliste



croisière jaune
2eme partie



Les "rescapés" de l'Expédition Centre-Asie retenus à Khami sur la route du retour.
Assis de g. à d. : Penaud, Williams et Audouin-Dubreuil.
Debout : Chauvet, Sauvage, Specht, Balourdet, Kervizic, Hackin, Pétro (de dos), Haardt, Delastre, Pecqueur, Point, Iacovleff, Sivel, Teilhard de Chardin, Nuret, Gauthier, Le Fèvre, Remillier, Conté, Reymond, Dielman et Piat.

Voici donc la suite du récit de la "Croisière Jaune".
On y verra que l'hostilité quasi-concertée de la nature et des hommes, cause de difficultés immenses et imprévues, fait du récit de l'Expédition Citroën Centre-Asie un extraordinaire scénario. Rien n'y manque, hélas, pas même un double drame qui la clôt. Mais cette fois encore, c'est aux voitures elles-mêmes, aux tâches qu'elles accomplirent et à celles qu'elles exigèrent de leurs mécaniciens que nous porterons notre attention.
Dans le prochain numéro, vous trouverez une autre sorte d'exotisme avec l'histoire du plus cyclecar des cyclecars que Jacques Potherat et lui seul pouvait raconter : Bédélia reste ainsi une affaire de famille. Quant à Anthony Hannoyer, heureusement rétabli, c'est d'un athlète complet de l'automobile qu'il nous entretiendra : champion cycliste, chauffeur, pilote en courses, négociant, enfin constructeur, Fernand Charron est une de ces figures étonnantes du début du siècle qui nous ramènera vers un folklore technique et publicitaire plein d'humour.
Mais nous sommes encore en juin 1931, quelque part en Asie Centrale ...

Bibliographie

La Croisière Jaune – Expédition Citroën Centre Asie
par Georges Le Fèvre (Plon Edit.)
En marge de la Croisière Jaune
par André Goerger (Rieder Edit. 1935)
La Route de la Soie
par Louis Audouin-Dubreuil
La Croisière Jaune
par Jacques Wolgensinger
Numéros de "l'Illustration" qui publia en exclusivité le récit de Georges Le Fèvre

4591 du 28 février 1931
4604 du 30 mai 1931
4614 du 8 août 1931
4621 du 26 septembre 1931
4634 du 26 décembre 1931
4638 du 23 janvier 1932
4647 du 26 mars 1932
4652 du 30 avril 1932
4659 du 18 juin 1932
4665 du 30 juillet 1932
4669 du 27 août 1932

Triple Commission
par W. Pétropavlovsky (Ed. John Murray, Londres), en anglais.

l'automobiliste — LA REVUE DE L'AMATEUR

Nº 29

Le numéro : 8 F

l'automobiliste

la revue de l'amateur

42, rue du Bac - Paris 7ème - LIT. 82-05

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
Courrier des Lecteurs		
La Croisière Jaune (2ème partie)	J.P. Dauliac	3
Dessins originaux	A. Moitrier	
Traduction anglaise par Peter Blair Richley		
Documents CITROEN S.A., sauf mention contraire		
Petites annonces		47
Notre couverture :	**Arrêt au Col de Ming Choueï (Alt. 2 700 m.), le 27 juin 1931**	

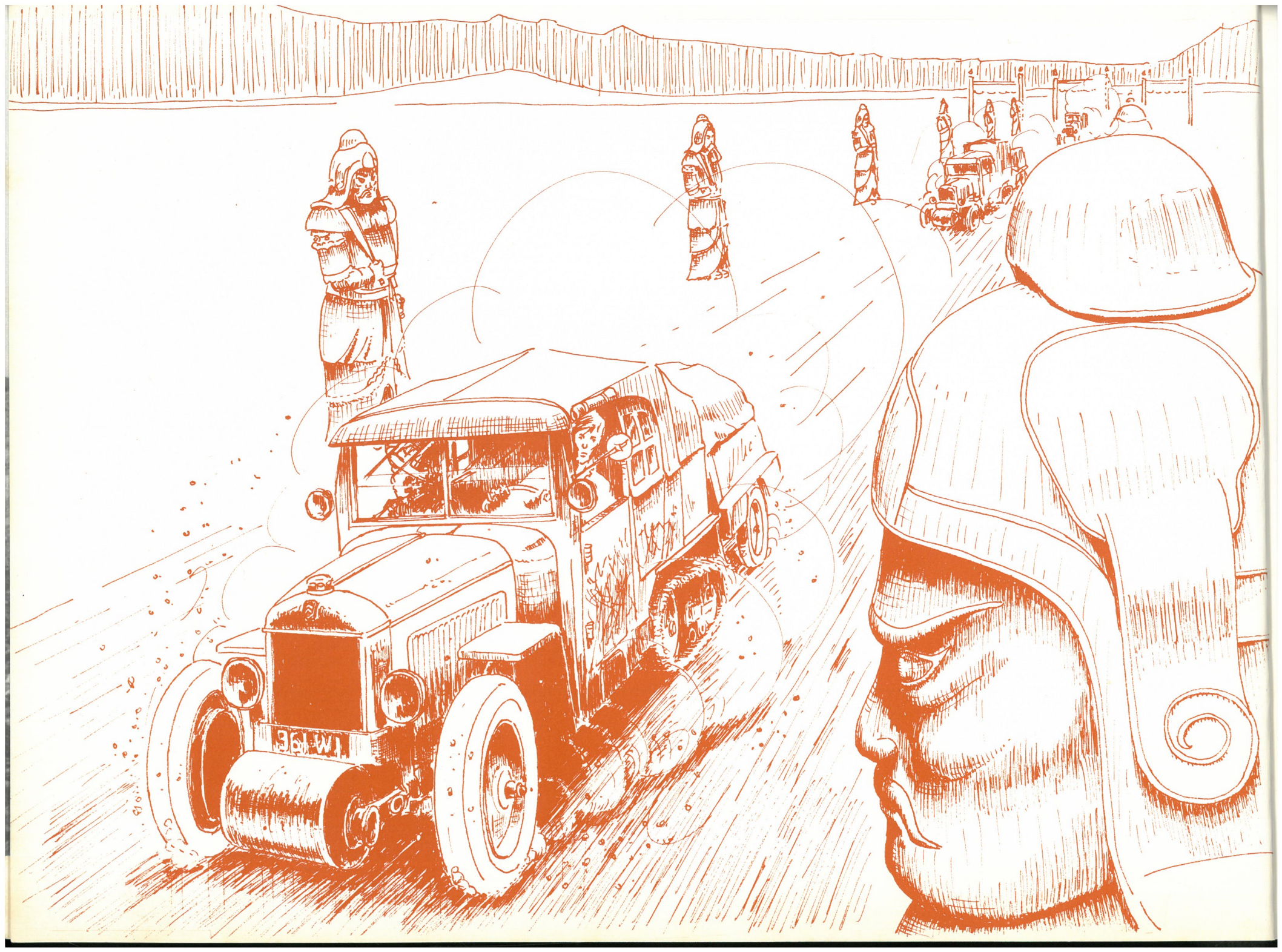
Abonnement 1 an - 6 numéros
Spécifier à compter de quel numéro
France : 45 F - Etranger : 60 F
Couverture cartonnée : 55 F - Etranger : 70 F

Directeur de la publication : Adrien Maeght

commission paritaire nº 44.457.

Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.
NDLR : Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus

Imprimé à Paris sur les presses de l'Imprimerie ARTE.



LE GOBI ET LA GUERRE

AVEC LE GROUPE CHINE DE PEI LING MIAO A OUROUMTSI

Si, à l'ouest, le groupe Pamir affronte la montagne la plus terrible qui soit et réalise une grande "première" qui fait date dans l'histoire de l'automobile, le groupe de Victor Point rencontre des difficultés d'un autre ordre. C'est aux hommes, à leur ambition, à leurs rivalités qu'il devra son important retard.

La prise de contact avec les savants chinois eut lieu à la lamaserie de Pei Ling Miao. Arrivés depuis quelques heures, ils avaient négligé de prévenir les Français de leur présence. Point les rencontre par hasard. Ils sont huit conduits par le docteur Tsu Ming Li, Directeur de l'Institut Franco-Chinois de Pékin, Docteur en Médecine, Officier de la Légion d'honneur. Sur la carte de visite qu'il tend à Victor Point figurent ces mentions sans équivoque : "Membre du Comité Central du Kuomintang, Chef de l'Expédition Scientifique Sino-Française." Il présente ses adjoints :

Le général Yao, ancien de Saint-Cyr, vice-ministre de l'Air délégué par le maréchal Tchang Kaï Chek auprès du président du Sin-Kiang

Le colonel Tiao, officier de renseignement, formé à Moscou

Le secrétaire du docteur Tsu Ming Li

M. Ho, zoologue de l'Académie de Nankin

M. Liou, botaniste

M. Young, adjoint du père Teilhard de Chardin au service géologique de la Chine.

M. Chow, journaliste, correspondant officiel de Kuoming News Agency.

Après un contact correct mais froid, il faut procéder à la répartition des personnes et des bagages dans les voitures. Alors c'est l'effarement du côté français. Les chinois ont quatre camions de bagages : batteries de cuisine, couvertures, vêtements chauds, casques, lunettes, brodequins, sacs de riz et de légumes secs, fourneaux à pétrole, cadeaux pour les autorités locales, pièces de soie, sabres d'honneur, portrait du Maréchal Tchang Kaï Chek ... Maurice Penaud et son équipe avaient déjà abandonné un bon tiers de leurs bagages pour charger en priorité sur chaque voiture 1 000 litres d'essence, 50 litres d'huile, de la graisse, des vivres, de l'eau ... 1 500 km de désert les attendent. Les chinois le comprennent-ils ? Il faut le prestige et l'autorité de Teilhard de Chardin pour leur faire renvoyer les trois-quarts de leur matériel. Enfin, le 24 mai au matin, le groupe Chine reprend sa marche au moment où le groupe Pamir atteint Hérat. Les camions étaient déjà partis depuis quelques jours vers Ouni-Ousou avec 5 000 litres d'essence pour constituer une réserve au seuil du Gobi. Mais, dès le lendemain, l'un des camions qui a eu des ennuis dans une zone sablonneuse est rejoint et doit être secouru par une chenille. Le convoi est reformé le 26 et atteint Ouni Ousou le soir. 272 km ont été parcourus depuis Pei Ling Miao. On fait le plein de tous les réservoirs puis commence l'arrimage des bidons de réserve sur les plats-bords décalés en porte-à-faux, le tout ceinturé de cordes passant par-dessus le toit des voitures. Même opération sur les remorques.

Le mercredi à midi tout est prêt. On s'aperçoit, en vérifiant les chargements, que tous les ressorts ont la flèche à l'envers. Tous les mécaniciens reçoivent le conseil de modérer la vitesse même en terrain facile, des incidents mécaniques étant à prévoir. La distance parcourue ce jour est de 30 km, un camion ayant cassé une clavette de réducteur.

Le 28 mai le groupe Chine parcourt 61 km retardé pendant cinq heures par un ventilateur dont une pale entame le faisceau du radiateur. Les voitures roulent jusqu'à 11 heures du soir.

Le lendemain elles s'engagent dans une petite chaîne de montagnes et sont prises par la nuit. Au matin du 30 mai, Penaud, Petro et Point partent à pied reconnaître un passage, trouvent un lit de rivière et décident d'y faire venir le convoi. Une heure de déblaiement est nécessaire. Mais cette vallée est un piège. Un énorme rocher la barre, qu'il faut faire sauter à la dynamite, suivant les instructions de Brull. Impossible alors de sortir de cette vallée suspendue qui se termine par un à-pic. Goumbô, le guide, cherche une sortie en suivant les traces des animaux sauvages. Teilhard raisonne en géologue et parvient à la même conclusion : il faut remonter sur les crêtes. Ensuite, le relief s'incline et rejoint la plaine : 9 km parcourus dans la journée. L'un des guides a disparu.

Le 31 mai, parcours dans une région de dunes et d'anciens lits de rivières. Les camions sont une gêne : il faut les remorquer presque

sans arrêt ... Le lendemain, le capitaine Point décide une demi-journée de repos et en profite pour faire le point au sextant. Tout le monde est fatigué. Les savants chinois semblent très éprouvés par cette nomadisation et ces activités qui bouleversent leurs habitudes. Un incident éclate, peut-être prémédité. Le zoologue Ho, veut empêcher Specht, de filmer Point en train de faire une observation astronomique et s'interpose entre lui et la caméra. Point se déplace et Ho recommence son manège. A bout de patience, Point fait voler le chapeau du zoologue d'un revers de main. Celui-ci fond en larmes, se retire sous sa tente et prépare ses bagages. Il quitte l'Expédition avec le journaliste Chow, qui supportait aussi très mal les fatigues du voyage. Une caravane vide, qui avait aussi fait étape (coïncidence) auprès du même groupe de yourtes, les remmène. Pendant ce temps Remillier et Balourdet sont partis à la chasse pour améliorer l'ordinaire : ils rapportent deux belles gazelles. Les voitures repartent à deux heures de l'après-midi et font 48 km sur un sol pourri et traître.

Le 2 juin, il faut encore remorquer les camions puis un terrible vent de sable se lève : 100 km/h à l'anénomètre. Les voitures, frottées trois heures durant par le sable et les vents secs et isolées du sol, sont chargées comme des condensateurs. Poser la main sur une partie métallique donne une bonne secousse et certains, tendant l'index vers les coffres de duralumin, tirent des étincelles. Brull, inquiet, leur interdit ces jeux en raison de l'essence.

Les quatre jours suivants, la progression est meilleure. Le vent avait tout effacé, sauf les ossements de chameaux qui servent de repères. 330 km environ sont parcourus, non sans mal, comme on le verra par cet extrait du carnet de Brull :

"... Départ 5h 10. Terrain pourri. Il faut pousser les camions. 7h 05, (km 15) descente dans creux de loess où Piat s'enfonce au-dessus de l'essieu. Manœuvres. 10h 35 camion s'ensable dans gorge entre deux mamelons. Température élevée. Terrain boursouflé comme bulles sur eau bouillante. 11h 35, (km 47) paysage chaotique, teintes chimiques. Gris et jaune dominent. Ressemble au crassier d'une usine métallurgique. 15h, ciel gris plomb, soleil dur. Longue montée entre roches noires laminées par pression et exfoliées comme ardoises."

Ajoutez à cela, le vent incessant, les talons et dents d'entraînement qui cassent, les alcos grippés, les ensablements des camions, les réservoirs crevés par les pierres, les nettoyages fréquents des filtres à air, la casse des timons ou des cadres de châssis de remorque dus aux rebonds fantastiques qu'elles font derrière les chenilles, et vous approcherez un peu la réalité quotidienne vécue par le groupe Chine dans le Gobi.

Le 6 juin, le groupe atteint l'Etsin Gol. Mais un bilan de consommation révèle que l'essence qui reste permet de ne faire que 200 km sur 450 environ pour atteindre Sou Tchéou.

Le 7 juin, Point part avec les deux camions et une chenille. L'essence, après avoir fait le plein de ces trois véhicules, est répartie entre les 6 chenilles qui continuent la marche sous la direction de Brull. L'Etsin Gol, est une sorte d'oasis. Des caravaniers en fuite signalent une troupe de bandits. Celle-ci est rencontrée le 10 : le convoi stoppe sur l'ordre de Brull. Tout le monde descend, curieux de ces gens, et les photographie ; Specht installe sa caméra et tourne. L'un des bandits vient près de la voiture de commandement et veut prendre le fusil de Balourdet, qui lui envoie une belle gifle. A ce moment, le Père Teilhard qui parlemente, redonne le signal du départ. Il était temps. Quelques kilomètres plus loin, rencontre du deuxième groupe de pillards. La colonne ne s'arrête pas.



Dans le désert de Gobi balisé de carcasses (Ph. G.Kégresse)

L'essence s'épuise. Le groupe s'arrête dans un village, les 11, 12 et 13 juin. Le soir, des phares apparaissent à l'horizon : Point est de retour, avec l'essence retrouvée intacte, bien que la ville ait changé de main, quelques jours auparavant. Le nouveau gouverneur avait très bien reçu Point, mais pas les deux militaires du Kuomintang qui l'accompagnaient. Entre-temps, Brull avait reçu un message qui ternit la bonne humeur de Point :

LE GOUVERNEMENT DU SINKIANG TROUVE ETRANGE QU'UNE DELEGATION DE NANKIN SOIT PLACEE A LA TETE D'UNE EXPEDITION SCIENTIFIQUE FRANCAISE. IL RAPPELLE QUE L'AUTORISATION DE PASSAGE NE CONCERNE QUE LES MEMBRES FRANCAIS DE L'EXPEDITION.

Ainsi, les conditions mises à leur départ, risquent maintenant de les empêcher de continuer. Point, en fait part au docteur Tsu Ming Yi, qui déclare ne pas vouloir en tenir compte. Le groupe Chine entre à Sou Tchéou, le 15 juin, au milieu d'une foule enthousiaste, et trouve son



Le groupe Chine, grâce à ses facultés de franchissement progresse loin de la grand'route occupée par des troupes incontrôlées

ravitaillement intact. Remillier montre aux porteurs de bérets basques, une bouteille :
– Du pinard ...

C'est déjà un succès.

A Sou Tchéou, le séjour va durer 5 jours. D'abord vérifier le matériel. La réparation la plus urgente consiste à renforcer les avants de remorque, qui, en raison de la charge, ont beaucoup souffert. Mais le groupe Chine était tombé dans une région dont la situation politique était pour le moins confuse. Deux gouverneurs de province, cousins et musulmans, s'étaient mis d'accord pour créer, entre eux, un état de guerre fictif, permettant à l'un de masser des troupes pour entreprendre la conquête du Sin Kiang. La combinaison était encore plus subtile, puisque l'autre, envahissant le territoire du conquérant, empêchait l'oncle de s'emparer de la province du neveu dont il désapprouvait les projets de conquête.

L'Expédition Citroën arrive donc, en juin 31, au Kan-Sou comme un chien dans un jeu de quilles. Mais en plus, les voitures et les installations radio excitent les convoitises des seigneurs de la guerre. Et puis, on sait que le groupe Chine a des fusils modernes et des armes automatiques. S'en emparer serait une bonne affaire. Tandis que Penaud trouve du fer (des cercles de roues) dans le commerce local, une centaine de charrettes bouclent la rue, sous prétexte de marché. Point de son côté reçoit l'ordre de ne pas se servir de sa TSF et de remettre les passeports. Toutefois, pour alimenter les chignoles électriques, les génératrices tournent et l'installation TSF peut servir en cas d'urgence.

Petro intervient alors et avertit par télégramme (en chinois), l'oncle du Gouverneur local, supérieur hiérarchique, à qui il a autrefois rendu service. Il utilise le fil chinois et soustrait le texte à la censure, grâce à un pourboire au préposé. Le lendemain matin, la réponse arrive :

HEUREUX D'APPRENDRE VOTRE ARRIVEE SOU TCHEOU. VOUS SOUHAITE BON VOYAGE AU SIN KIANG. INFORMEZ VOUS SECURITE DE LA ROUTE AUPRES AUTORITES LOCALES AUXQUELLES J'ENVOIE INSTRUCTIONS.

Ma Pou Fan, le neveu et gouverneur local, ne peut plus retenir l'Expédition Citroën, mais seulement lui imposer un itinéraire où la curiosité des Européens ne trouverait pas à s'exercer à ses dépens : il n'a pas besoin, pour ses petites affaires, de publicité.

Il faut trouver un autre guide et recalculer la quantité d'essence à emporter. Il ne faut plus compter, en effet, sur les stocks préparés sur l'ancien itinéraire, pas même celui de Khami. La nouvelle étape s'appelait Tourfan : 1 100 km et neuf voitures c'est-à-dire 10 000 litres, la surcharge et ses conséquences sur la mécanique.

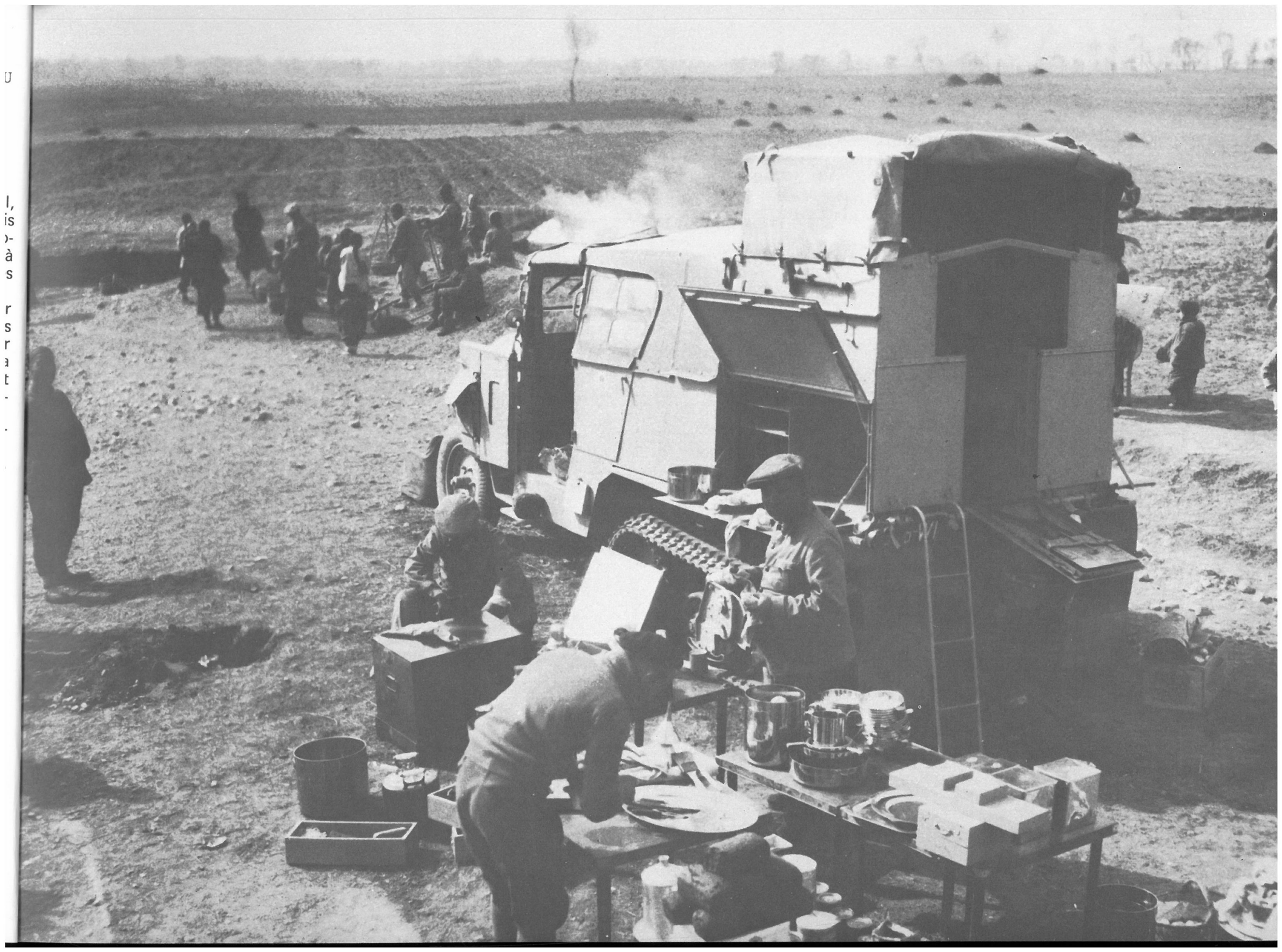
Il n'y avait pas à choisir, c'était ça ou rester là. La réponse du capitaine fut catégorique : "Vous et votre équipe êtes habitués aux tours de force, ça vous en fera un de plus à marquer". (3)

La journée se passe à refaire les chargements. Le soir, Point fait cacher les armes craignant une perquisition. Enfin, Point est cordialement reçu par le Gouverneur qui lui explique, à sa façon, sa position. Point revient au camp et fait porter le cadeau d'usage : un Mauser, 200 cartouches et des jumelles. Le boy-interprète revient affolé, le cadeau a été refusé, ce qui signifie que tout est remis en question. Le départ est interdit. Dans la nuit, un visiteur se présente avec prudence, le chef d'état-major du Gouverneur lui-même soigné par le docteur Delastre pour une maladie "discrète".



Plus rapides sur bon terrain, les camions s'enlisent souvent et retardent la marche de la mission (Ph. Kégresse)

La voiture-cuisine en action



Il explique les raisons du revirement du Gouverneur : une dénonciation par les soins des savants chinois des "agissements" des français qui ont, soi-disant, violé les termes de la convention passée entre Haardt et la Fédération des Sociétés scientifiques chinoises et abandonné en plein désert deux membres de la délégation. En outre, le docteur Tsu Ming Yi accuse Point de se servir de sa TSF aux dépens du télégraphe chinois, le privant ainsi de recettes. Dans ces conditions le Gouverneur les retient.

Point convoque le docteur et le Général Yao pour obtenir des éclaircissements. Il ne peut se douter que ceux-ci, devant le risque d'être refoulés à la frontière du Sin-Kiang et de perdre la face, ont préféré tout bloquer. Il les "cuisine" un bon moment, quant à leur avenir après un coup pareil, et obtient que leur réponse soit rendue le lendemain. C'est un projet de contrat qui prévoit, entre autres points, que Brull prendra la direction du groupe français jusqu'à l'arrivée de Haardt, que le télégraphe chinois sera utilisé chaque fois que ce sera possible, et que, si l'un des groupes ne peut entrer au Sin-Kiang, toute la mission attendra.

Point signe pour avoir la paix, ce qui sera appelé le "Traité de Sou-Tchéou". Le 21 juin, le groupe Chine prend la route de Khami par le désert. Il était temps. Ma Pou Fan, Gouverneur de Sou Tchéou reçoit des instructions de Nankin, enjoignant qu'on stoppe la mission et qu'on la reconduise sous escorte à Pékin. Mais ce télégramme a été retardé volontairement par l'oncle, et, quand il arrive à Sou-Tchéou, le groupe Chine est déjà en plein désert. Il campe le soir à 82 km de Sou-Tchéou.

Le lendemain, 92 km malgré la surcharge et un joint de culasse claqué sur la voiture de Kégresse. Puis, le terrain devient plus mauvais, la piste une fois de plus doit être déblayée à la pelle et à la pioche. Les voitures s'arrêtent au col de Ming Chouei, près d'une source où un écriteau signale aux voyageurs :

"N'allez pas vers l'ouest. Danger. Cachez vos chameaux dans les montagnes et attendez".

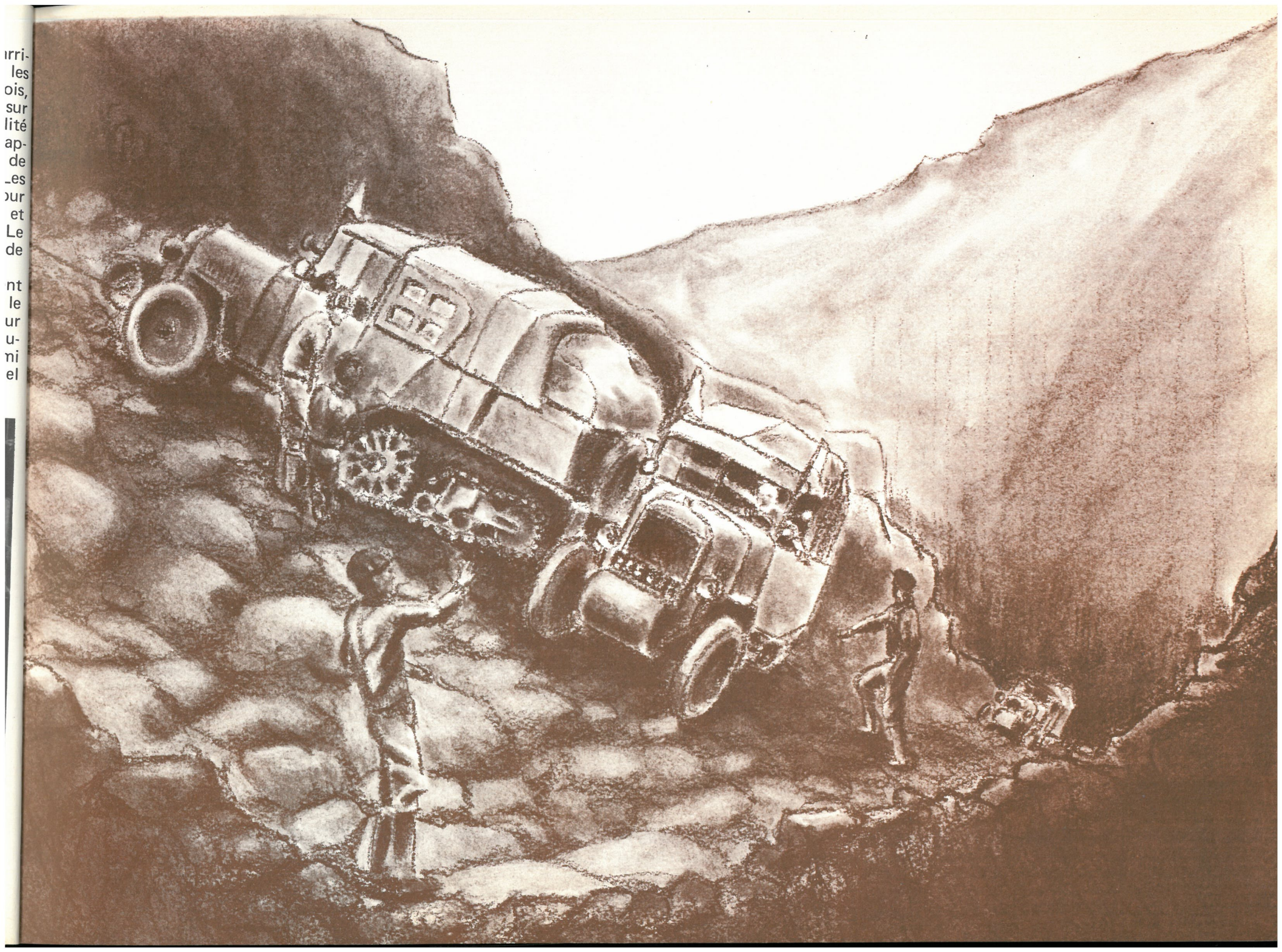
Puis, la colonne rattrape une caravane à 80 km plus avant. Sur les caisses on peut lire : **Citroën.** Elle a quitté Pékin en décembre 1930 et depuis 6 mois une succursale de Javel déambule au rythme de ses 71 chameaux. Pas une caisse ne manque. De la ferraille et de l'huile même pas bonne à manger. Les pillards ont été déçus. Mais le groupe Chine prend au passage quelques ressorts avant et des balanciers inférieurs de galets.

Dans cette région peu sûre le groupe parcourt encore 200 km, puis, le 28 juin, rencontre un village en lisière de l'oasis de Khami : il est abandonné, partiellement incendié. On commence à entendre des coups de feu. Avançant avec précautions, le convoi tombe tout à coup dans la zone de feu. Une colonne de ravitaillement, destinée aux troupes chinoises de Khami, est tombée dans une embuscade tendue par les rebelles musulmans, les Chantous. L'arrivée des auto-chenilles interrompt le feu et les Chantous, croyant à l'arrivée de renforts chinois, décrochent. Specht a déjà installé sa caméra sur le toit d'une voiture, et tourne une actualité sensationnelle. Les français, à tout hasard, approvisionnent leurs armes et les chinois de l'Expédition se terrent dans les voitures. Les troupes chinoises profitent du flottement pour occuper les crêtes. Le docteur Delastre et Teilhard installent un poste de secours. Le spectacle est horrible, il y a plusieurs dizaines de tués et de blessés.

Les cavaliers Chantous regroupés préparent une deuxième attaque mais les chinois ont eu le temps de mettre en batterie leur canon et leur mitrailleuse. Les Chantous n'insistent pas d'autant plus que des renforts venus de Khami arrivent sur le lieu de l'embuscade. Le colonel



Image tragique de la révolte des musulmans de Khami



chinois autorise la colonne à repartir à 5 h mais une bande de roulement casse : en 20 minutes les mécaniciens démontent, réparent et remontent. Il vaut mieux en effet ne pas s'attarder. Le groupe Chine atteint Khami à 9 h.

La ville est très agitée et les deux communautés s'observent. Point rencontre confidentiellement le Prince d'Hami (4) qui réside à Koumoul, quartier musulman de la ville, qui lui remet sa carte et promet d'avertir les rebelles de laisser passer les voitures. Enfin Point essaie d'assurer la sécurité de la caravane dépassée quelques jours plus tôt et qui apporte des pièces essentielles. Le camion de Pétro a cassé sa cloche d'embrayage. Il pourra en restant à Khami, atteindre la caravane, réparer et rejoindre à Tourfan. Pétro sera bloqué par les événements ultérieurs pendant presque quatre mois. Volontairement peut-être, la question n'a jamais été éclaircie par Pétro.





De Tourfan, Victor Point est "invité" à gagner Ouroumtsi...

OUROUMTSI



Le 1er juillet, le groupe Chine repart sur l'itinéraire Khami-Tourfan-Aksou-Kachgar où doit se faire la liaison avec le groupe Pamir. Des cavaliers Chantous les surveillent, mais grâce à la carte du Prince d'Hami les laissent passer. Les savants chinois, très inquiets, offrent de monter la garde la nuit. Ils retrouvent leur assurance en approchant des lignes chinoises.

Les 2 et 3 juillet, quelques incidents mécaniques : crochet de remorque, ressort cassé, joint de culasse. La chaleur est intense, Penaud relève 50° dans les cabines. Par précaution, le convoi roule de nuit ce qui accroît encore la fatigue des mécaniciens. Le 5 juillet ils arrivent à Tourfan pour 10 jours. Un télégramme attend Point : le Maréchal-Président King, Gouverneur Général du Sin-Kiang lui intime l'ordre de rallier Ouroumtsi avec tout son groupe. Point flaire le piège. Il part avec Chauvet (5) en camion le 7 juillet. Pendant 9 jours, le groupe Chine n'aura aucune nouvelle de son chef. Brull a pris le commandement mais Point lui a donné des instructions précises :

— Ne bougez d'ici que lorsque vous en aurez reçu l'ordre, paraphé de ma propre signature.

Le 14 juillet, le sous préfet de Tourfan vient rendre visite à Brull à l'occasion de la fête nationale française et lui apporte du champagne de Crimée. Mais il est embarrassé.

— Je suis navré dit-il. Je dois vérifier tous vos passeports, prendre en consigne toutes vos armes, examiner vos bagages et vous diriger d'urgence sur Ouroumtsi.

Comme Brull lui demande la raison de ces vexations, il répond que le Maréchal-Président est très fâché d'avoir appris par un message des autorités de Khami que l'Expédition a photographié et cinématographié des scènes incompatibles avec la dignité nationale chinoise. Or le télégraphe est coupé entre Khami et Ouroumtsi. Personne n'a pu donner cette information au Maréchal sinon les trois savants.

Le 16 juillet Chauvet revient dans un camion chinois et fait passer, surveillé par les soldats, un message de Point qui demande que les voitures montent à Ouroumtsi mais ne pénètrent pas dans la ville, que l'on avertisse la légation à Pékin, si possible, et que l'on cache les mitrailleuses, 4 mitrailleuses d'avion Lewis, type d'arme très convoité dans ces régions.

Point avait été reçu avec les honneurs militaires à Ouroumtsi mais au moment de repartir avec ses compagnons il est retenu sans explications dans la maison qui l'abrite. On lui fait comprendre que cela durera tant que les voitures n'auront pas rallié la ville. Le Président King entend bien se servir des voitures en opérations et surtout des postes de radiotélégraphie. Au bout de huit jours, Point doit céder.

En route vers Ouroumtsi, le reste du groupe s'arrange pour cacher les armes automatiques dans la montagne avec des repères. Mais Gustave Kégresse est malade, le docteur diagnostique une crise d'appendicite. Il lui faut de la glace. Chauvet remonte à Ouroumtsi et fait rapporter de la glace par un chinois.

Le docteur Delastre voudrait entrer à Ouroumtsi pour hospitaliser Kégresse. Le 19 juillet Brull fait avancer les voitures dans les faubourgs quand un cavalier vient à leur rencontre, hirsute, en sueur et débraillé. C'est Point, méconnaissable :

— Demi-tour et suivez-moi.

Il les conduit dans un petit bois à environ 2 km de la ville :

— Démontez tous les bandages et les trains porteurs. Il ne faut pas que le Maréchal puisse les réquisitionner.

En quelques minutes, les voitures sont sur crics quand arrive une compagnie de fantassins chinois suivie du commissaire aux Affaires Etrangères du chef de la police, du commandant de la place, de plusieurs autres hauts fonctionnaires ainsi que du chef des garages de la ville avec deux mécaniciens russes.

— Son Excellence exige que l'Expédition occupe, dans la ville intérieure, le local qui lui a été réservé.

Point répond que ses mécaniciens sont malades et intransportables. Reymond, Remillier et Nuret ont une crise de dysentrie et en "rajoutent" un peu lors de la "visite" des autorités. Le pauvre Kégresse est très visiblement en mauvais état. Le commissaire propose l'aide des mécaniciens russes mais ceux-ci déclarent que le remontage des voitures et des bandes dépasse leur compétence. Le commandant laisse une garde importante autour du camp. Chacun reste sur ses positions. Ainsi le Maréchal-Président King, maître absolu de la province du Sin-Kiang revient sur ses décisions prises deux ans auparavant alors même qu'il avait accordé les passeports et assuré Haardt de son concours le plus entier. Il était entré dans une grande fureur lorsqu'il apprit que des officiels chinois, représentant du Kuomingtang, accompagnaient l'Expédition. D'où son avertissement reçu par Point avant son départ de Pékin. Or l'Expédition française avait passé outre. Mais le matériel des français pouvait être utilisé dans le conflit en cours. Quant aux chinois leur cas est différent.

King se méfie de ces envoyés de Nankin qui commettent alors l'erreur d'accuser l'Expédition de connivence avec les rebelles. Haardt ne vient-il pas de l'ouest en traversant tous les pays musulmans ? Cette absurdité politique incite le Président King à se débarrasser des savants chinois, en les remerciant de leur action. Ils seront reconduits à Nankin via le Transsibérien aux frais de King. Quant aux voitures et aux postes de radio de l'Expédition King fait tout pour les utiliser en contradiction avec les ordres de Tchang Kaï Chek visant à faire reconduire le groupe Chine à la frontière. Point refuse pendant des jours. Il tente en vain d'obtenir l'appui des Européens d'Ouroumtsi : le directeur des Postes, le consul des Soviets.

Il finit par proposer le petit poste de radio portatif de 60 watts que le Maréchal accepte. Sous prétexte de réglage avec le poste d'Ouroumtsi Kervizic accroche le "Régulus" mouillé à Hong Kong mais s'il reçoit, n'a pas la puissance de se faire entendre. Il faut trouver un autre moyen et mettre en route les génératrices de la voiture TSF sans attirer l'attention. Un conseil réunit les Français qui mettent au point une petite comédie destinée à masquer les transmissions. Sous prétexte de célébrer le centenaire de la troisième république, une guirlande de petits drapeaux flotte sur le camp accrochée en haut d'un arbre choisi par Kervizic. La nuit la poulie sert à monter l'antenne. Les génératrices sont montées par Penaud et Conté sous les voitures entraînées par les poulies de ventilateurs. On installe le pick-up électrique dont le son couvrira la manipulation. A l'heure prévue des vacations, Kervizic se glisse dans la cabine radio par l'intérieur de la voiture. Teilhard et Reymond, doivent changer les disques. Le concert démarre à l'extérieur tandis que Kervizic attaque.

FBQR DE FPCG FBQR DE FPCG QTC (Urgent)

puis passe sur l'écoute dans l'ordre des indicatifs, tout le monde répond de Shanghaï, de Hong-Kong, de Tien-Tsin et les navires français le Waldeck-Rousseau, le Régulus qui a six messages pour eux. Dehors la voix de Lucienne Boyer emplit la nuit d'Ouroumtsi. Mais le claquement du Morse se détache encore sur la chanson. Les français se mettent à hurler en chœur. Les chinois regardent, écoutent cet entonnoir d'où sort une étrange musique dont les français ont l'air si friand. Le concert dure une heure et demie entrecoupé d'alertes. A dix heures le moteur s'arrête, Kervizic a pu transmettre, et en recevoir l'accusé de réception, ce message que le groupe Audouin-Dubreuil capte de l'autre côté de l'Himalaya, haché par les accidents atmosphériques :

FBQR DE FPCG LEGAFRANCE PEKIN-SOMMES IMMOBILISES OUROUMTSI. PRIERE INTERVENIR POUR QUE NOUS SOYONS AUTORISES ENVOYER TROIS VOITURES KACHGAR POUR RAMENER GROUPE HAARDT. GOUVERNEUR MENACE REQUISITIONNER VOITURES. AI PERSONNELLEMENT ETE RETENU PRISONNIER 10 JOURS. V. POINT.

puis Kervizic pense tout à coup que le poste d'Ouroumtsi peut les capter. Il ajoute :

FPCG PRIE FBQR PASSER SON TRAFIC EN L'AIR. ON NOUS ESGOURDE.

Dans les jours qui suivent, la mise en scène est répétée à plusieurs reprises. Dès le 29, Kervizic reçoit ainsi un message de Wilden. Ministre de France à Pékin :

VOTRE RADIO DU 25 JUILLET A ETE CAPTE. HAARDT AVISE. TOUTES DEMARCHES NECESSAIRES SERONT FAITES. ESPERONS QUE MALENTENDUS QUI ONT PRIS PROPORTIONS INCROYABLES SERONT DISSIPES.

Cependant rien dans l'attitude du Maréchal ne laisse présager un changement. Il offre cependant un grand déjeuner à la mission. Des relations amicales s'établissent en ville entre français et chinois. Le Dr Delastre opère l'un des ministres. Point fait réparer par Kervizic le grand poste de radio d'Ouroumtsi. Penaud et les mécaniciens réparent le matériel qui s'est remarquablement comporté. Ils modifient les galets de roulement en remplaçant le caoutchouc par du fer, trouvent un tour et le modifient, refont une cloche d'embrayage, changent segments et pistons sur la voiture de Conté, reconfectionnent 8 bandes neuves en récupérant des éléments sur des vieilles bandes.

Le 7 août Kervizic à l'écoute clandestine comme d'habitude reçoit cette bonne nouvelle :

FPCG DE FBQR. GOUVERNEMENT CHINOIS AUTORISE VOTRE COLONNE A CONTINUER VOYAGE JUSQU'A KACHGAR POUR REJOINDRE GROUPE HAARDT ET RETOURNER ENSEMBLE A PEKIN. INSTRUCTIONS CORRESPONDANTES DEJA TRANSMISES AUX AUTORITES DU SINKIANG PAR NANKIN. ME REJOUIS DU REGLEMENT HEUREUX DE CET INCIDENT WILDEN.

Mais si le Maréchal King demande à Point de faire ses préparatifs de départ, c'est pour le conduire sous escorte à la frontière russe. Les Français commencent à trouver lourd de sens le mot chinoiserie car ils savent par les messages interceptés que le Maréchal a reçu des instructions précises favorables à la mission. Pourquoi traîne-t-il encore ?

Entre-temps les savants chinois ont reçu leur visa soviétique et viennent faire leurs adieux. Pendant ce temps la révolte des Musulmans prend de l'ampleur et enregistre des succès importants. Khami, où se trouve Pétro, est assiégée. King veut à tout prix une liaison radio entre Ouroumtsi et ses troupes de couverture. Il prétend que le poste de 60 watts donné par Point ne marche pas. Il attend les voitures et le poste puissant promis par Citroën lors des négociations antérieures. Mais les rebelles s'en emparent au passage à Sou Tchéou. Aussitôt prévenu, André Citroën fait renvoyer trois voitures et deux postes par le Transsibérien convoyés par Jacques Salesse. Les Français s'énervent. Le Père Teilhard de Chardin lui-même perd patience :

Reconstruction de bandes de roulement, un exercice que l'équipe technique ferait les yeux fermés... (Ph. Kégresse)



— Je ne suis pas venu dans le Sin-Kiang pour passer des disques !

Enfin le Maréchal King convoque Point :

— J'autoriserai votre chef Ha Ehr Dé (Haardt) à entrer au Sin-Kiang si vous envoyez votre électricien à mon armée pour m'assurer une liaison par TSF.

— J'irai moi-même, répond Point à deux conditions :

1) 4 voitures se rendront à Kachgar à la rencontre de Haardt
2) Vous me laisserez traverser les lignes pour que je puisse atteindre Khami et délivrer mon adjoint Pétro.

— Je vais réfléchir.

Une semaine de réflexion précède une semaine de mise au point.

Le 6 septembre 4 chenilles quittent enfin le camp d'Ouroumtsi, baptisé le "Camp de la Résistance" direction Kachgar. Le Père Teilhard et Carl font partie de ce groupe. Point de son côté part pour la zone des armées.



LE RENDEZ-VOUS D'AKSOU

VERS LES G6

Haardt se hâte vers le Sin-Kiang, vers l'inconnu et il lui sera peut-être interdit d'y pénétrer. Mais l'objectif demeure : rejoindre le groupe Chine et tenter de démêler une situation confuse. Déjà le retard est important. Le terrain rencontré alors n'arrange pas les choses. Les porteurs, les chevaux s'essoufflent vite. Deux petits états ont pu garder leur indépendance dans ce décor d'une sauvagerie inouïe : le Nagar et le Hounza dont les habitants adorent un Dieu Vivant, l'Agha Khân. Le passage de la mission Haardt est une aubaine pour l'économie locale. Il faut des porteurs que le roi du Hounza s'empresse de trouver. Lui-même s'empresse de percevoir le prix du transport. Et ce descendant d'Alexandre offre le Whisky ...

Au-delà, les poneys de bât ne peuvent plus passer. 150 hommes chargés à trente kilos, souvent pieds nus remontent le torrent, le franchissent sur des ponts incroyables faits de cordes et de branches. Enfin, le 17 août, dans un chaos de montagne indescriptible, la caravane atteint Misgar à 3 000 m d'altitude, fin du fil télégraphique.

Hackin, Iacovleff et Sivel sont depuis 15 jours, dans ce pauvre village écrasé entre le Karakoram et l'Hindou-Kouch. Haardt reste là quelques jours et fait le point de la situation du groupe Chine. Vers le 20 août, il apprend que les passeports suspendus par Nankin viennent d'être revalidés, que le gouverneur du Sin-Kiang n'en tient pas compte, que Citroën envoie 3 voitures par le Transsibérien et que la révolte des Musulmans s'étend au Sin-Kiang, autour de Khami où Pétro est enfermé depuis deux mois. Or la mauvaise saison va venir.

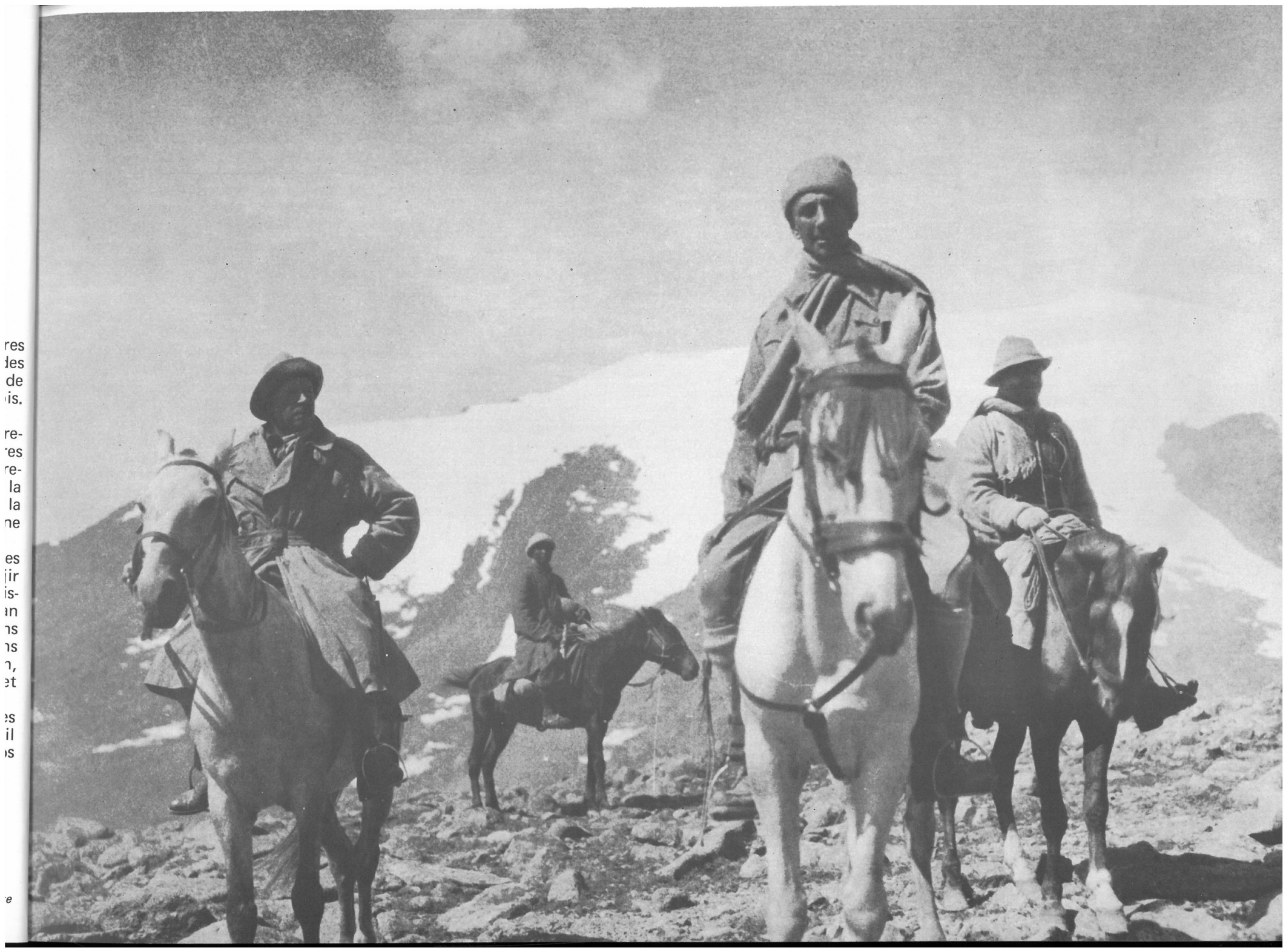
Le 27 août le groupe Audoin-Dubreuil rejoint. 200 porteurs sont rassemblés et les vivres vont manquer. Le 28 un message arrive apprenant que le caravanier Moulabaï, au service de la mission au Sin-Kiang est autorisé à se porter à la rencontre de Haardt. La situation côté Chine semble se débloquer.

La caravane repart et chemine vers les 5 000 m d'altitude au col de Kilik et de Vakhdjir d'où le regard plonge sur 4 mondes : l'Afghanistan, les Indes, le Turkestan russe et le Turkestan chinois, les confins de la race aryenne. Les gens de Hounza n'ont pas le droit d'aller au-delà, dans ce pays des Kirghizes, vêtus de peau de mouton, qui nomadisent avec leurs troupeaux de yaks et leurs tentes de feutre.

Un soir au bivouac, dans les solitudes indépendantes des hautes vallées, un "Mail Runner" venu à pied de Misgar en un temps record tend un message à Haardt :

OBTIENS QUE QUATRE VOITURES IRONT A VOTRE AVANCE EN ECHANGE INSTALLATION D'UN POSTE TSF DANS LA ZONE DISSIDENTE OU JE PARS CE SOIR AVEC KERVIZIC. V. POINT.

Une chevauchée de 90 jours dans une région qui ne connaît ni roue ni route



Cette prose rassurante avait été captée par Goerger à Srinagar, envoyée par fil à Misgar et portée à pied comme une lettre à 4 800 m d'altitude.

Le 6 septembre, un peu avant Tach Kourgan, le caravanier Moulabaï est au rendez-vous à Beyick avec 60 poneys et 60 chameaux et grâce au résident britannique de Kachgar. On lui avait dit que le groupe Haardt avait été emporté dans une avalanche.

— Qui vous a dit cela ?

Moulabaï ne répond pas. Il rit silencieusement. A quelques pas de là, un personnage en chausson, se prosterne et offre sur un grand foulard étendu en guise de nappe, du thé et du mouton rôti. C'est le premier Chinois rencontré par Haardt et ses compagnons. Le chef de l'Expédition va pouvoir dès lors exercer ses immenses qualités de diplomate. Cela commence par une invitation à déjeuner le surlendemain. Malgré la volonté évidente de retarder la mission, Haardt juge impossible de refuser.

Quelques jours plus tard le groupe Haardt chevauche vers 4 000 m. Un matin on se réveille sous la neige mais il faut accuser davantage l'altitude que la saison. On traverse une région de lacs splendides, puis les gorges du Ghez entre deux murs de roches. La rivière s'élargit. On rencontre des arbustes puis des arbres après 60 jours de rocailles, de glace ou d'herbe rase. L'altimètre confirme ce que les sens perçoivent : 2 500 m, 1 800 m, 1 200 m. Un jour Sivel aperçoit une charrette à roues. Des habitations sédentaires, des cultures, du maïs, des vignes. Le Sin-Kiang tant redouté offre aux rescapés de l'Himalaya ses fleurs et ses fruits.

KACHGAR

Des problèmes de logement. Deux factionnaires en armes devant la porte. La foule curieuse bloque la rue. Le Préfet vient rendre visite aux voyageurs. Après de longues politesses, des regrets pour les misérables conditions d'accueil, le fonctionnaire fait part à Haardt des exigences du gouverneur d'Ouroumtsi : la mission ne doit se livrer à aucune recherche scientifique, les travaux cinématographiques et photographiques sont strictement interdits. Son Excellence locale ajoute à cela une invitation à dîner et aussitôt un secrétaire demande les passeports, déclare douter de leur validité ... Douche écossaise qui fait douter aussi du sens des mots.

Un télégramme transmis par fil chinois remonte le moral :

SOMMES ARRIVES KOUTCHA. SANTE BONNE. MATERIEL BON ETAT. ESPERONS ETRE AKSOU LE 22 AVEC 4 VOITURES. M. PENAUD.

Le lendemain du même :

AVANÇONS VERS VOUS

puis

NOUS EST INTERDIT DEPASSER AKSOU. VOUS ATTENDONS ICI AVEC IMPATIENCE ET ANXIETE.

Haardt commence à connaître les Chinois de Kachgar qui gouvernent subtilement une population musulmane résignée. Un consul britannique et un consul soviétique s'observent, à défaut de comprendre le jeu des Chinois. Haardt avec quelques cadeaux obtient, au bout de huit jours, la restitution des passeports et des armes de chasse. Le Préfet donne une "escorte" et un contrôleur qui accompagnent la mission jusqu'à Aksou. L'archéologue Hackin est l'objet d'une surveillance spéciale dans la traversée des sites. Sauvage et son opérateur, réduits à l'inaction, enragent et il faut toute l'amicale fermeté de Haardt pour les retenir.

De son côté, le 6 septembre à 5 heures du soir, Maurice Penaud quitte Ouroumtsi pour Kachgar. Il ne pourra dépasser Aksou ayant parcouru 954 km en 18 jours. Dans la crainte d'être arrêté, il s'éloigne de 14 km le soir même et démarre le lendemain au petit jour pour faire 126 km. A Toksoun la passe est réputée infranchissable aux automobiles. L'emploi de la dynamite est impossible en raison du danger d'éboulis, il faut combler les creux et niveler sur 2 km. 30 km sont franchis le 9 septembre mais la gorge est passée. Il fait très chaud à - 180 m d'altitude. Les 4 chenilles croisent de nombreuses troupes chinoises qui montent en renfort vers Khami et des soldats les mettent en joue. Ils campent en retrait de la piste, n'ayant pas d'armes. A Karachar très bon accueil du gouverneur après la traversée de marécages où les remorques s'enfoncent jusqu'au plateau. Le stock d'essence préparé est intact. Prévu pour 9 voitures, le surplus est envoyé par charrette à Ouroumtsi et à Toksoun. Une rivière barre la route. Trois jours sont nécessaires pour réparer le bac et aménager l'embarcadère et le débarcadère. La première voiture, trop lourde, manque de tomber à l'eau. Les Français font la manœuvre et passent le matériel dans la matinée. Le soir, en formant le carré, la chenille de Gauthier prend feu à la suite d'une explosion dans le pot d'échappement. On écarte les autres voitures et tout le monde saute sur les Pyrènes. Attaque du feu par-dessus et par-dessous. Il y a 400 litres dans les réservoirs dont l'un fuit. Au bout de 5 minutes le feu est maîtrisé. Il faut rallonger le tube d'échappement pour rouler afin de vider un peu les réservoirs des chenilles, vidanger le réservoir arrière de la chenille nº 2 qui fuit avec le risque d'un nouvel incendie, et répartir ainsi l'essence récupérée. La fuite étant minime, 280 litres sont sauvés.

Le lendemain traversée d'une série de rivières à gués repérés par un cavalier. De nuit, aux phares, les voitures roulent au milieu de l'eau. Dans cette région, personne n'a jamais vu une automobile. A Koutcha, après une éprouvante marche dans la poussière, signature des passeports. Une foule immense envahit la cour de la maison où la mission trouve son essence. Le propriétaire propose à Carl de faire payer les curieux. Il garantit 5 000 lans de recette.

— Faites une demande par écrit à M. André Citroën, Quai de Javel à Paris, répond Carl sérieusement. Perplexité du Chinois-Montreur d'Autos.

Les mécaniciens réparent les réservoirs, changent un démarreur et remplacent des dents

d'entraînement. Départ de Koutcha et franchissement à gué d'une rivière, le Mazart dont le niveau atteint la caisse. Les courroies de ventilateur sont démontées et les moteurs chauffent, à la limite. C'est ensuite un parcours dans la poussière. Une bande de la voiture 6 donne des inquiétudes : elle a parcouru sans incident 4 750 km à ce jour. La poussière atteint 70 cm d'épaisseur. Les rouleaux de franchissement la refoulent comme une proue. Le 24 septembre arrivée à Aksou-Ville et signature des passeports. Interdiction formelle de dépasser Aksou. Une garde renforcée appuie ces recommandations. Penaud reçoit un télégramme de Haardt qui demande que les voitures s'avancent juqu'à Maral Bachi à 200 km. Impossible.

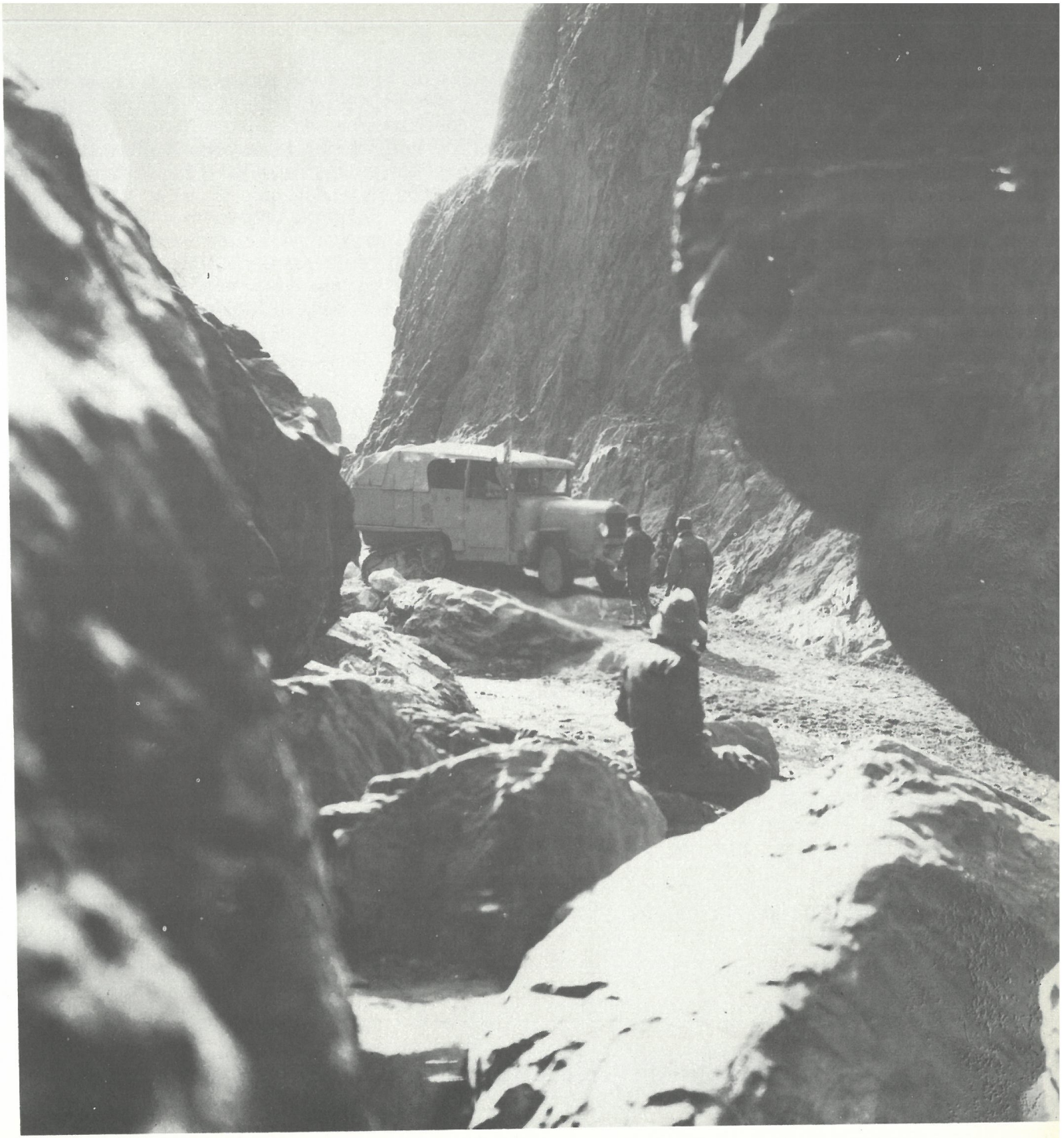
Bloqué à Aksou pendant 12 jours, le groupe Penaud ne chôme pas.

Extrait du journal de Maurice Penaud :

Voiture nº 1 - Réparation du radiateur et du ventilateur (pale cassée)
Voiture nº 2 - Démontage du moteur, remplacement des pistons, segments, rampe de taquets, 6 soupapes d'échappement, vérification des fils électriques qui avaient eu chaud pendant l'incendie.
Voiture nº 4 - Changé la pompe à huile et rampe de poussoirs, refait l'entraînement de la grosse dynamo 30 volts. Reconsolidé les pales de ventilateur. Réglage des freins.
Voiture nº 6 - Changé un Alco, refait une bande, ajusté les poussoirs. Réglage des freins."

Nous recalons tous les ressorts de remorque qui avaient pris du jeu sur les patins d'essieu ; nous vérifions les boîtes de vitesse, ponts, jambes de réaction, galets, roulements de roues. Rien n'a bougé, tout est en parfait état. Une grande toilette aux voitures, elles sont comme neuves ...

Le 5 octobre, réception par fil chinois d'un message de Haardt indiquant son arrivée le 8.



La passe de Toksoun

Ce jour là, à 5 h du matin grand branle-bas de combat. A 7 h Carl se procure un cheval et file au devant des arrivants. A 10 h un cavalier apporte un message écrit :

"Mon cher Maurice, j'arriverai entre midi et 1 heure avec mes 11 compagnons. Vous verrez arriver dans la matinée une caravane de 30 chameaux et 60 poneys qui précède de quelques heures ; je compte sur vous pour trouver un emplacement, pas trop loin des voitures. Haardt".

Penaud sort pour repérer un bivouac et tombe sur la caravane. Remillier a préparé un bon repas et une table bien dressée sous une treille. Teilhard part à 11 heures au devant de Haardt. A une quinzaine de kilomètres, un cavalier fou de joie met pied à terre devant un groupe où les sourires dissimulent mal une très vive émotion. Carl bredouille :

— Monsieur Haardt ... Je ... Me voilà ...

— Seul ? Et les autres ?

Et Carl rassure, raconte sa sortie malgré les ordres et inondé de questions, tente d'expliquer les trois mois les plus terribles vécus par le groupe Chine. Haardt ne veut connaître que l'essentiel. Les derniers kilomètres d'une chevauchée de 90 jours sont masqués par les récits de Carl. Sous les murs d'Aksou, près d'un ruisseau un pêcheur en salopette lâche sa canne et accourt :

— Vous ... enfin

— Mon Père...

Haardt lui donne l'accolade. Puis c'est au tour de Maurice Penaud et des mécaniciens de saluer leur chef. L'émotion de la rencontre souhaitée pendant des mois se perd dans les récits, les questions, le flot d'explications qu'elles suscitent. Surprise et joie de retrouver les voitures et un menu à la française. Penaud révèle un pernod d'avant-guerre mis de côté depuis Tien-Tsin. Haardt a gardé du champagne. Il apporte aussi le courrier, le premier courrier reçu par les membres du groupe Chine depuis Kalgan (24 avril 1931).

Le groupe Pamir fait alors connaissance avec les voitures six- cylindres du groupe Chine et le matériel spécial dont elles sont dotées. Haardt félicite son équipe pour la bonne maintenance et la présentation des véhicules malgré des conditions de route épouvantables. Le départ est fixé le dimanche 11 octobre. Après une visite au gouverneur de la ville l'Expédition Citroën reprend la route de Pékin le 11 à midi et parcourt 50 km le premier jour. Le lendemain la mission se retrouve sur les bords du Muzart. Le balisage de la première traversée est resté en place et les eaux sont moins hautes. La traversée se déroule sans difficultés le 13 octobre et 98 km sont parcourus sans incidents. Le 14, Haardt accorde une journée d'arrêt pour permettre à Hackin de visiter des grottes. Le 16 à Kuchar la mission retrouve son ravitaillement et fait les pleins. La traversée de la ville un jour de marché, est délicate, au milieu d'une foule immense. 19 km seulement sont parcourus et 130 le lendemain. Les roulements à billes des roues de remorque cassent assez fréquemment en raison de la surcharge. 20 octobre Hackin, Iacovleff et Audouin-Dubreuil partent avec une



G.-M. Haardt abandonne son poney à Aksou, 10 octobre 1931

Sur un bac à passer les charrettes... ⟶



chenille pour visiter des grottes. A Karachar, réparation d'une bande avec l'aide des forgerons de la ville qui fabriquent, sur les indications de Maurice Penaud, des rivets de fer pour remplacer les boulons de fixation des dents d'entraînement. Les 6 forges de la ville travaillent pour l'Expédition Citroën qui repart le 22. Le nouveau contrôleur chinois est plus "coulant" et permet la visite et la photo des sites archéologiques, mais interdit les prises de vues dans les villages qui sont trop misérables. Haardt charge Maurice Penaud d'étudier, dès l'arrivée à Ouroumtsi, un moyen de chauffage des voitures. L'hiver approche et rien ne dit que l'étape d'Ouroumtsi sera courte ...

Le 24 octobre, le groupe Haardt quitte la grand'route et monte vers Ouroumtsi pour retrouver Point. Il faut repasser à Toksoun mais les travaux faits à l'aller (le 9 septembre) facilitent le retour. A la sortie, le groupe Haardt rencontre le camion "Frégate" avec Point, Pétro et Chauvet venus à leur rencontre. Cette deuxième jonction au cœur d'une Asie hostile et déchirée, dans un décor de rochers où les chenilles sont là comme un défi restera comme l'un des meilleurs souvenirs de cette fantastique équipée. Haardt s'avance vers Point :

— Bravo Point. Et Merci.

Le rendez-vous fixé sept mois plus tôt, dans un bureau, place de l'Opéra vient, en dépit de l'hostilité d'un continent, d'être respecté.

Trois jours de route pour retrouver à Ouroumtsi l'ingénieur Brull, le Docteur Delastre, Reymond, Kégresse, Kervizic, Conté, Diehlmann et Nuret qui sont retenus là depuis plus de trois mois et qui s'ennuient ferme.

Depuis le départ des 4 chenilles vers Haardt, ils ont été "priés" de venir s'installer en pleine ville et n'ont pas pu refuser. Point, on le sait, était parti en zone opérationnelle avec Kervizic pour rétablir les liaisons radio entre l'armée de couverture et la capitale du Sin-Kiang. Il espérait aussi profiter de son autorisation de circulation pour récupérer Pétro retenu dans Khami assiégée par les rebelles Chantous depuis 4 mois !

Point et Kervizic se présentèrent au général Tchang pour faire fonctionner le petit poste de 60 watts donné un mois plus tôt. Kervizic se contenta de placer le poste sur une hauteur et rétablit aussitôt la liaison avec Ouroumtsi. Point émit alors le vœu d'aller jusqu'à Khami. Le général Tchang déchira son laissez-passer et voulut retenir Point qui, flairant le piège, avait prévenu Chauvet de l'attendre au volant, moteur en marche. Point bondit par la fenêtre du Q.G. et sauta sur le marchepied. Direction Khami.

Ils trouvèrent alors des milliers de cadavres laissés sans sépulture depuis 2 mois : l'armée chinoise du général Liou massacrée lors de sa progression vers Khami par les Chantous. Puis ils essuyèrent des coups de feu. Demi-tour et recherche d'une autre route. Ils n'avaient pas assez d'essence. Ils durent revenir chez Tchang qui les arrêta aussitôt. Mais le poste ne fonctionnait plus de nouveau, on l'avait réinstallé dans une gorge. Kervizic le replaça dans un endroit propice. Malgré la surveillance dont ils étaient l'objet, Point, Kervizic et Chauvet avec le boy-interprète Li s'échappèrent de nuit, se firent ravitailler en essence, traversèrent une ville bien gardée ... Le soir à Ouroumtsi, Point retrouva Brull qui faisait des mathématiques, Delastre qui entassait les dons reçus de ses patients reconnaissants, les mécaniciens qui tournaient autour des voitures. Le moral était bien bas pour ceux qui n'avaient pas pu aller au devant de Haardt. Et Pétro ? Rien jusqu'à cette nuit du 21 octobre ...

3 HEURES DU MATIN

Point est réveillé par des coups violents frappés à la porte.

— Nom de D ... C'est Pétro.

Pétro échappé de Khami avec Goumbô dans le camion réparé.

— Vous avez retrouvé une cloche d'embrayage ? Et la caravane ? Les pièces ?

— La caravane est détruite ... mais d'abord donnez-nous à manger. Depuis presque 4 mois je suis au pain de sorgho et au "chameau crevé" et après un dîner sérieux Pétro raconte comment après son entrée dans Khami, la ville a été investie par les rebelles qui exigèrent sa reddition. Le général Djou qui la commandait fit décapiter l'un des deux émissaires dont il fit renvoyer la tête par l'autre en ajoutant : "Tu diras qu'il n'y a pas de réponse". Après un premier assaut meutrier et repoussé, Pétro obtient l'autorisation de sortir de la ville. Aussitôt prisonnier des rebelles il est sous la protection du chef d'état-major, un ancien officier de la garde impériale turque. Il s'offre alors, ayant constaté la destruction de la caravane de ravitaillement, de rentrer à Khami comme parlementaire. Pétro évite alors d'être abattu par les chinois assiégés grâce à l'intervention d'un officier. Il se préoccupe dans la ville bloquée de réparer le camion "Poisson".

Comme on lui demande conseil pour empêcher le creusement de mines sous la muraille, il fait établir une tranchée tout autour de la ville au-dessous du niveau d'une nappe d'eau souterraine. Ainsi les galeries creusées par les Chantous s'inondent au fur et à mesure. En échange du conseil, Pétro demande du fer, du coke et le meilleur forgeron de la ville. En quarante jours, ils vont exécuter une sorte de chemise en tôle dans laquelle seront fixés les treize morceaux de la cloche d'embrayage qu'il est impossible de ressouder, au moyen de boulons et de rivets. Pas de chignole. Les trous sont percés à l'archet, une journée par trou et il y en a 30. Enfin la pièce est montée.

Dans la nuit du 16 octobre, une compagnie de soldats ouvre une brèche dans la muraille nord de la ville. Tandis qu'une fusillade nourrie éclate au sud, Pétro avec Goumbô, un guide musulman et un envoyé du général Djou, sort au ralenti de la ville encerclée. Au pas, sur un terrain pourri, le camion s'ensable. Un quart d'heure de travail à la pelle dans un silence absolu. Dans l'obscurité complète, rôdent des patrouilles chantous. Coups de feu. Pétro remet le camion en route et fonce pleins phares sur les chevaux effrayés qui se dispersent. Au lever du jour Pétro roule vers l'ouest parallèlement à la route normale Khami-Ouroumtsi où circulent des troupes rebelles puis attend la nuit pour la franchir en direction de la vieille piste du désert.

La rencontre de Toksoun : 3 mois de retard au rendez-vous



Le guide manque la piste et Pétro et ses compagnons vont errer 4 jours dans le désert, dans les marécages salés, les dunes, les rochers, les lits desséchés de rivières disparues ... L'eau s'épuise. Le quatrième jour, Goumbô aperçoit un obo (6) c'est la vieille piste. Une heure après ils sont sur la route de Tourfan, le lendemain à Ouroumtsi.

Les renseignements rapportés par Pétro sur la situation des assiégés de Khami vont aider le maréchal King à estimer la situation militaire dans la zone dissidente. En échange, il autorise Point, Pétro et Chauvet à partir au devant de Haardt le 23 octobre et ce sera la rencontre de Toksoun, la réunion de la Mission en un seul groupe à Ouroumtsi, les récits des événements passés, la préparation du retour vers Pékin : 6 000 km d'Asie en plein hiver.



Une photo "interdite" contraire à la dignité nationale chinoise (Ph. Conté)

LA LONGUE ROUTE

Le regroupement d'Ouroumtsi, s'il rassure et renforce les moyens de la Mission, ne résout pas tous les problèmes. Loin de là ! On se souvient que le maréchal King guigne toujours les voitures pour ses besoins personnels et que la présence du matériel radio et des opérateurs français est un moyen précieux qu'il entend conserver tant que la situation militaire ne sera pas à son total avantage. Or, si Khami a été dégagée, Mâ Djoung Ying, le général musulman rebelle, bien que blessé, s'est retiré avec la plus grande partie de ses troupes au Kansou. King ne l'ignore pas. Il se souvient fort bien aussi que Citroën a promis des voitures et du matériel radio. Aussi lorsque Haardt est reçu en audience, comprend-il rapidement qu'en dépit d'un somptueux cadeau, les passeports seront longs à venir. Il n'obtient pas non plus pour Iacovleff, Hackin et les cinéastes, les autorisations nécessaires à l'exercice de leurs activités. Les "bureaux" du maréchal sont censés s'occuper de ces questions. Pendant 8 jours rien ne bouge. Enfin arrive une invitation à déjeuner fixée au 15 novembre. Dans l'impossibilité d'espérer une proche libération, chacun tente d'organiser ses loisirs : Iacovleff passe ses journées à faire le portrait des notables de la ville mais on lui interdit les scènes de rues, les bâtiments ; Sauvage, Sivel et les opérateurs tentent de filmer avec prise de son direct, des chanteurs kasaks : on arrête ces derniers.



Un village vivant où les prises de vue étaient prohibées

La fréquentation des rares européens de la ville ne remonte guère le moral. Tous attendent un passeport de sortie. Le banquet à l'européenne, offert par le maréchal King et qui dure trois heures, ne renforce pas la cordialité. Haardt veut rendre la politesse. King accepte la date du 29 novembre. Encore deux semaines ... Haardt totalise les pertes de temps qui se chiffrent à trois mois. C'est donc en plein hiver qu'il faudra, si King autorise le départ, traverser la Chine du Nord et le Gobi. Or, cette éventualité n'avait pas été prévue pour les équipements du groupe Chine. Les mécaniciens vont devoir pallier avec les moyens locaux, cet inconvénient supplémentaire.

Extrait du journal de Maurice Penaud :

"L'après-midi, nous nous installons, car nous ne savons pas combien de temps nous resterons.

Le lendemain, Mr. HAARDT forme un petit conseil de façon à prendre nos dispositions pour la campagne d'hiver qui sera dure (les froids dans ces pays varient entre 25 et 30° au-dessous de zéro).

Mr. HAARDT m'accorde 8 jours pour remettre les voitures en état. Je luis fais remarquer que les courroies qui avaient été amenées par le Docteur SABIT, étaient encore entre les mains du gouverneur. Ce dernier décida de les lâcher une quinzaine de jours après notre arrivée.

Pendant ce temps, je fais faire un inventaire complet de ce qui me restait comme pièces de rechange. Je dois constater que nous ne sommes pas très riches en boulons et dents d'entraînement.

Dans la ville, je me mets en quête pour faire faire des rivets comme je l'avais fait à Karachar. J'en fais faire 1 500.

Travail à effectuer sur les voitures :

— Voiture 1 - 2 bandes à changer - Galets à refretter

— Voiture 2 - démonter le pont AR. et reriver les trompettes - 2 bandes à changer

— Voiture 3 - 1 bande à changer - Nuret change sa culasse avec bougies Kégresse contre une culasse avec bougies ordinaires, ce qui n'a pas été très heureux, nous le verrons par la suite

— Voiture 4 - changer les segments et la culasse - deux bandes à changer - changer le crochet arrière et le chapeau de roue de remorque

— Voiture 5 - deux bandes à changer

— Voiture 6 - deux bandes à changer - réorganisation de la cuisine pour l'hiver

— Voiture 7 - deux bandes à changer - 1 balancier supérieur à changer

— camion Frégate - changer les segments et pistons

— Camion Poisson - changer les segments - réparer une patte du moteur cassée - changer la cloche par celle que nous avons fabriquée - réparer la boîte de vitesses cassée sur l'AV. - changer un roulement de moyeu de réducteur et deux écrous crénelés - refaire les clavetages - réparer le châssis qui est cassé dans le cintre au débattement du pont - réparer toutes les commandes de frein.

Le plus long pour nous dans ces travaux fut la récupération des talons de guidage, car par les cailloux, toutes les têtes étaient rivées sur l'écrou et le froid commençait à nous gêner dans nos travaux, car nous travaillons en plein air.

Je fais faire par un ferblantier chantou un premier appareil de chauffage pour les cabines. C'était un tube en tôle de 6/10 d'un diamètre de 100 environ que je fixais sur le collecteur d'échappement et qui, à son entrée, était en forme d'entonnoir prenant derrière le ventilateur et qui se terminait en cône et venait déboucher au centre du tablier avec une rallonge pour pouvoir envoyer de l'air jusqu'aux places arrière, (un modèle est ici). Nous faisons un premier essai sur la voiture 1 et nous avons un bon résultat. J'en fais équiper toutes les voitures.

Pendant ce temps Monsieur Iacovleff fait feutrer toutes les cabines par un tailleur russe.

Carl s'occupe des vêtements de peau et des bottes..."

Tandis que les mécaniciens s'occupent des voitures, Haardt poursuit avec les Chinois des pourparlers interminables. Il demande notamment :

1) une autorisation de travail pour Hackin, Iacovleff et les cinéastes dans les sites archéologiques de Tourfan
2) un passeport pour Brull, Jourdan, Carl et Kégresse (7) qui, pour des raisons professionnelles ou de santé doivent retourner en France.
3) un passeport général pour la Mission.

L'accord de principe était obtenu mais aucune date n'était avancée.

Le 20 novembre, à l'heure du dîner, un voyageur inconnu, parlant français, vêtu d'un costume de sport, chaussé de leggings se présente à Haardt :

— Jacques Salesse. Je vous apporte les trois voitures et le matériel commandés à Paris le mois dernier, 42 caisses, les compliments de Monsieur Citroën et du courrier. De Paris via Berlin, Moscou, Novossibirsk et Tchougoutchak en 53 jours. Je n'ai pu aller plus vite.

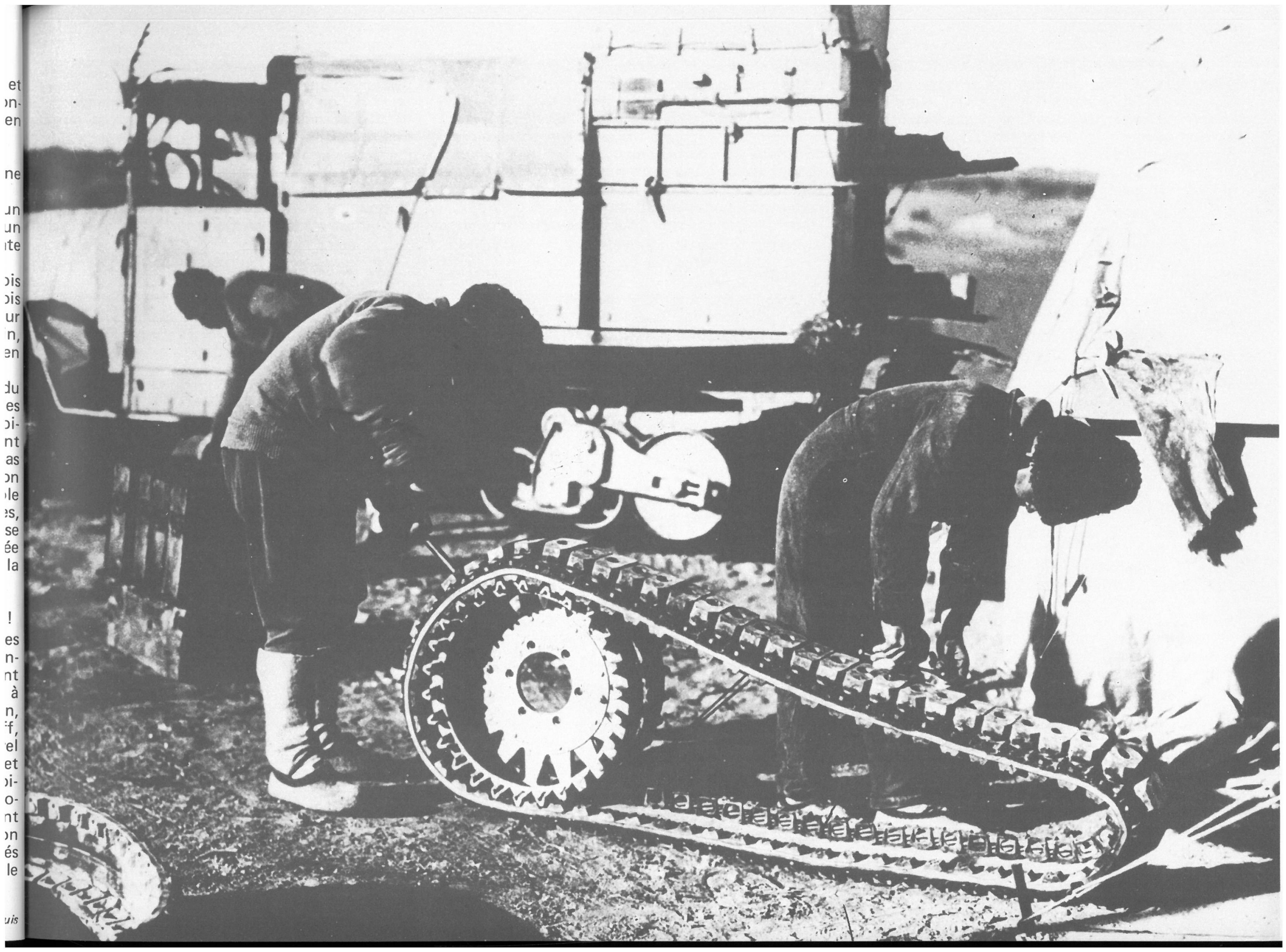
Et Salesse raconte comment, débarqué du Turksib il fit charger ses 42 caisses sur des camions kirghizes puis des charrettes chinoises tandis qu'il recrutait deux chauffeurs dont l'un n'avait jamais tenu un volant et l'autre, pas vu une automobile depuis 11 ans. Direction Ouroumtsi 900 km. Après un peu d'auto-école (conduite uniquement), marécages et rivières, boue, poussière, un essieu faussé, un pare-brise cassé, un flotteur crevé, une voiture abandonnée à 30 km d'Ouroumtsi, une deuxième à 15 et la troisième à 8 ...

— Pourquoi ne marche-t-elle plus ?

— Si je le savais, je ne serais pas arrivé à pied !

Le lendemain les chenilles récupèrent les 3 voitures qui, réparées à Ouroumtsi, sont présentées au Maréchal King (8). Deux passeports sont aussitôt accordés, l'un pour les voyageurs à destination de la France via le Transsibérien, l'autre pour Hackin, Williams, Iacovleff, Sauvage, Morizet, Reymond, Teilhard et Sivel qui, sous la direction d'Audouin-Dubreuil et conduits par Gauthier et Nuret dans les voitures 1 et 3, gagnent la région des sites archéologiques de Tourfan où Hackin et Iacovleff vont faire d'extraordinaires trouvailles. L'autorisation de travailler n'est valable que pour les cités mortes. "Rien de vivant" avait précisé le Commissaire aux Affaires Etrangères.

Les nouveaux propulseurs donnèrent beaucoup d'ennuis



Le 28 novembre, les 42 caisses de pièces détachées et de matériel radio arrivent à Ouroumtsi. Le lendemain le Maréchal King est reçu à déjeuner par Haardt,ou plus exactement accepte le déjeuner que Haardt fait préparer en son propre palais. Raisons de sécurité.

En revenant de cette étrange réception, Haardt reçoit un imposant document officiel couvert de cachets. Une grande feuille de papier de riz couverte de beaux caractères qui aussitôt traduits signifièrent la fin de la résidence forcée.

Mais si les hommes ne s'opposent plus à la reprise de la marche de l'Expédition Citroën, l'Asie se défend encore : Pékin est à 6 000 km et il neige ...

Le 30 novembre, à 8 heures du matin, les derniers éléments de l'Expédition Citroën quittent Ouroumtsi. Haardt veut gagner Tourfan sans arrêt. De nuit une côte glacée où les chenilles ne mordent pas, retarde le groupe puis un balancier cassé sur la voiture 6. Le travail devient très dur. Au passage, on récupère les armes automatiques enterrées. A Tourfan un incident tragique : Haardt, Point, Pecqueur, Pétro et Lefèvre manquent d'être asphyxiés par un poêle. Pétro incommodé, s'était réveillé pour sortir. Point à son tour, tente d'alerter le Docteur Delastre et tombe évanoui. Haardt aussi a perdu connaissance et le docteur doit lui faire une piqûre. A 8 heures tout le monde va mieux et Haardt donne le signal du départ. Le 2 décembre les groupes Audouin-Dubreuil, qui a fait un excellent et fructueux travail sur les cités mortes et jadis prospères du Gobi, et Haardt se rejoignent. Au sortir de la cuvette de Tourfan, le froid augmente. Désormais il va falloir combattre le gel et ses effets.

A contre-cœur, Haardt décide de repasser à Khami, ville où Pétro était resté prisonnier plus de 3 mois pour y reprendre de l'essence et quelques collections de minéralogie, d'animaux et d'insectes.

Tout a disparu et le Général Tchang les fait camper hors les murs par - 15° sans les autoriser à quitter la région. Iacovleff fait un portrait flatteur du libérateur de Khami qui rend les passeports (9). 1200 litres d'essence sont récupérés que Haardt fait envoyer en avant par charrette. 5 jours perdus et le froid augmente qui rend les travaux sur les voitures de plus en plus pénibles. Enfin le 11 la mission repart ... C'est de nouveau la région des combats traversée en juin. L'oasis de Khami est complètement ravagée, les pauvres villages de la route sont vides, détruits, habités par des chiens et des corbeaux. Au-delà commence une nouvelle zone d'insécurité que Haardt voudrait éviter. Mais l'essence risque de manquer. Dans un ancien relais de caravanes, abandonné, où la mission s'installe un soir, on découvre un vieux prêtre taoïste qui, pour acquérir du mérite, parcourt les champs de bataille et ensevelit les morts. L'un des boys-interprètes de la mission le reconnaît ; il l'a aidé à enterrer de l'essence 6 mois plus tôt à 200 km de là. On le prend pour guide dans cette mission de récupération commandée par Audouin-Dubreuil. Le village où se trouve l'essence est-il occupé par les rebelles chantous ?



Au camp d'Ouroumtsi, un magasin de pièces détachées



Le président du Conseil de la province du Sin Kiang cumulant les fonctions de commandant en chef des frontières intéressé à cette affaire de passeport déclare : "Le chef du groupe de voyageurs français Haardt emmène ensemble : membres du groupe 26, automobiles 9 pièces, qui se préparent à aller à Tourfan, Hami, Sou Tchéou et le pays des herbes. Ils sont venus chez moi avec une supplique pour qu'on leur délivre un passeport et approuvant cette demande, en conséquence, je leur délivre ce présent passeport.
Espoir que les autorités le long de la route les laisseront passer librement."

Signé : le commissaire aux affaires étrangères
Chen

Vingtième année de la république chinoise, onzième mois,
Signé : le Président commandant en chef des frontières
King

Le témoin Hsu Wing Ping



Près de Tourfan, la mosquée de Soucou Ta



Sous les murs de Khami, 5 jours de détention et de travail par -15

Extrait du carnet de route d'Audouin-Dubreuil

"Samedi 12 décembre 1931.
— A 2 heures du matin le froid me réveille. Le thermomètre suspendu à la vitre marque 21° au-dessous .....

Dans la cour deux camionnettes s'apprêtent à partir pour Sing Sing Hia ... On met de l'eau bouillante dans les radiateurs et on chauffe les moteurs avec une lampe à souder. A 9 h 20 les voitures sont prêtes et sortent de la cour ..... Nous sommes tout de suite dans le désert et je retrouve mes impressions d'autrefois, l'espace avec l'enchantement de sa lumière et de ses horizons ..... De loin en loin nous traversons quelques groupes de maisons en ruines ... Tout a été détruit et pillé ...
A l'est, bien que la neige recouvre le sol, on ne voit qu'un trou noir. C'est dans ce trou à un ou deux km qu'est le poste de Sing Sing Hia et son petit village ... Goumbô, son mauser à la main, entre dans le village avec le vieux bonze ... Le poste paraît complètement abandonné..."

.....

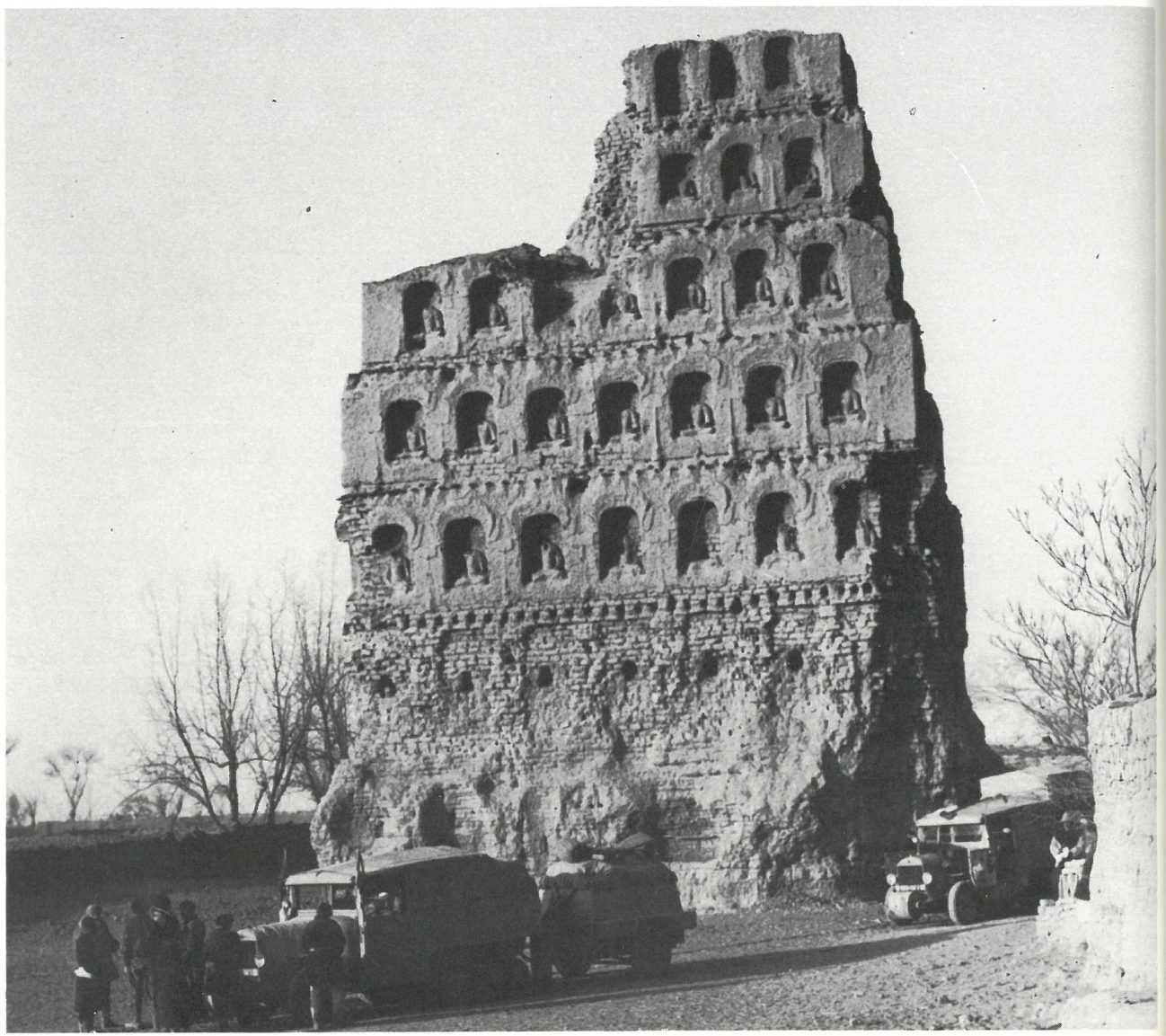
Sur les indications du vieux bonze, ils creusent pendant 5 heures pour mettre au jour environ 4 000 litres d'essence et de l'huile qui, malgré une fatigue extrême, sont immédiatement chargés dans les véhicules. Retour vers le village de Kou Chouei où Haardt s'est porté 74 km plus en avant. A trois heures du matin, Audouin-Dubreuil et ses compagnons entrent dans la cour du caravansérail où les moteurs de toutes les chenilles tournent :

"Deux mécaniciens veillent. Désormais à cause du froid, les moteurs tourneront sans arrêt pendant des jours et des nuits." (10)

Grâce à cette expédition Haardt va pouvoir atteindre Sou-Tchéou par le désert échappant ainsi au général rebelle Mâ Djou Ying qui détient depuis 4 ou 5 mois la fameuse caravane attendue par Pétro et qui entend faire payer cher l'intervention de l'Expédition Citroën dans les affaires locales et la restitution éventuelle des pièces. Haardt préfère s'en passer, les expériences précédentes ayant suffisamment montré la difficulté d'établir avec la moindre autorité locale un dialogue constructif.

Par -30° ; l'Expédition s'engage dans le désert, 400 km dans "le blanc de la carte", sur les indications de Goumbô. "On avance à coups de café chaud et d'eau de vie". Quelques journées d'incertitude mais Goumbô retrouve la piste de Khami à Sou-Tchéou que Mâ Djou Ying n'occupe pas. Les autorités de la ville déclarent sans valeur les passeports de l'Expédition. Une fois de plus ! Haardt ne s'émeut plus :

— Je commence à connaître le tarif. Un mois pour un Maréchal, dix jours pour un Général, ici,



Tour bouddhique de Loukchoun entre Khami et Tourfan. Les statuettes ont été jadis décapitées par les musulmans



Dans le blanc de la carte... par -30º

pour un colonel, cinq jours je suppose ...

Plus une jumelle et deux boîtes de graisse, précieuse pour les armes. Et des mausers et des cartouches pour le chef d'état-major.

Malgré un incident, une bagarre avec les Chinois qui veulent empêcher Kervizic d'émettre, la mission peut repartir. De dures journées attendent les mécaniciens. Haardt voudrait ne pas s'arrêter. Les bougies, au ralenti, s'encrassent rapidement. Les segments usés laissent remonter trop d'huile. A 100 km de Sou Tchéou le moteur de la voiture de Remillier (11) nº6 casse le pignon d'arbre à cames. Travail toute la nuit par - 28º.

Le groupe doit franchir des petites rivières gelées. Sous les 7 tonnes de la voiture TSF, la glace se rompt et l'eau pénètre dans les tambours qu'il faut dégeler à la lampe. Enfin la mission atteint Kan-Tchéou le 24 décembre à midi et campe dans la cour d'une mission allemande. Il y a là des vivres et du vin, le premier depuis 7 mois ... Brève halte qui repose un peu les mécaniciens privés de sommeil par les réparations fréquentes qu'ils ont dû effectuer. 3 jours pratiquement sans sommeil et il reste 180 km pour atteindre la mission catholique de Lian Tchéou ... C'est aussi la région des bandits. Le 27 décembre, à 22 heures, la voiture 4 casse une bande réparée la veille. Penaud décide le montage d'une bande neuve, les voitures sont arrêtées dans une gorge où 18 caravanes avaient été pillées. A minuit la mission traverse une ville occupée par des bandits qui montent la garde, le fusil à la main, surpris par la lueur des phares. A la porte, Haardt et Hackin, bien armés couvrent le passage des voitures.

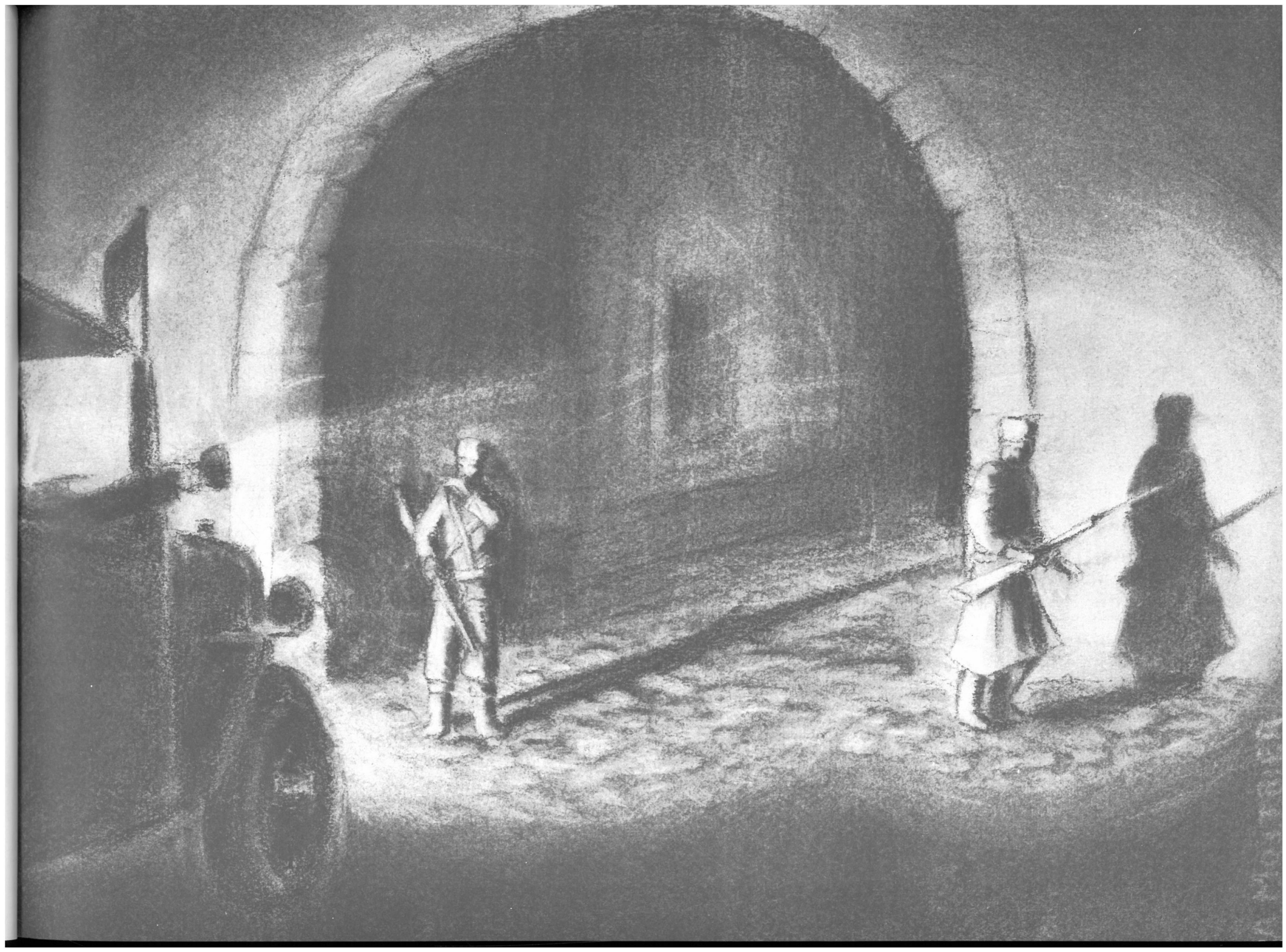
Les voitures roulent toute la nuit. Depuis Kan-Tchéou, à 240 km, 47 heures de marche et trois heures de sommeil. Penaud se borne à constater : "ce fut le parcours le plus dur de toute la mission". Lui aussi semble avoir adopté comme tous la devise de leur chef ; "Res non Verba". Enfin Lian Tchéou où les accueille une communauté de Pères allemands qui leur ont gardé des vivres et des rechanges mécaniques. Du 28 décembre au 6 janvier, d'importants travaux seront faits sur les voitures et Kervizic envoie de nombreux messages. Il faut réchauffer à la lampe le petit moteur 2 temps du groupe radio. Malgré les difficultés accumulées, cette halte sera un immense réconfort pour tous. Le 1er janvier un grand repas rassemble ces 30 Français et ces quelques Allemands perdus au cœur d'une Chine misérable, hostile et déchirée et pour qui France et Allemagne sont soudain deux provinces d'une même nation bien lointaine. Le Père Provincial lève son verre :

— A votre réussite mes frères européens ...

Haardt le remercie d'un geste identique et tous qui le regardent constatent sous le masque de l'émotion, une immense lassitude.



Point d'eau



VERS PEKIN PAR LA TERRE DES HERBES



Au sortir de Lian-Tchéou, où l'on avait réappris à se raser, à manger chaud à heures fixes, la route paraît relativement facile. Taillée dans le loess par le passage répété de milliers de charrettes pendant des centaines d'années, l'ornière est devenue tranchée, puis couloir, puis boyau entre deux murailles de 30 mètres. Mais pas question pour les chenilles d'emprunter ce piège trop étroit où le demi-tour est impossible. C'est sur ce que les Chinois appellent une route automobile construite 5 ans avant par le Maréchal Fen Yu Hsiang que s'engage la mission Citroën. On peut y circuler sans pelle ni pioche. Le 3 janvier un premier groupe composé des voitures 2 et 4 et du camion "Frégate" part sous le commandement de Point. La voiture 2 connaît dans sa marche des difficultés dues au fait qu'elle est équipée de galets frettés de caoutchouc. Point fait savoir qu'il a besoin de galets acier.

Le 7 janvier le deuxième groupe quitte Lian-Tchéou et par des villages misérables où une population méfiante se terre dans des enceintes fortifiées sur les portes desquelles sont clouées par l'oreille des têtes de pillards, la mission progresse dans l'incertitude entre les dunes de sable de l'Ala-Chan et le fleuve Jaune, une rivière glaciale mais qui coule vers la mer (12). L'accueil des autorités chinoises est à Ning Shia très sympatique, dénué de méfiance. Haardt reçoit des cadeaux au lieu d'en donner. Les notables s'habillent avec le costume Sun Yat Sen, pantalon et tunique à l'européenne. Au banquet offert par le Gouverneur, le délégué du Kuomingtang lève son verre à la santé de M. Pou Li Ane, cet éminent français qui avait pris la défense de la Chine attaquée par le Japon.

— De qui veut-il parler ?

— De Briand, je suppose ...

Le Général Gouverneur ne demande pas les passeports mais au contraire, met en garde contre les bandits très difficiles à distinguer des militaires réguliers. Il est bien placé pour le savoir : c'est l'oncle du fameux Mâ Djou Ying.

— Ne tirez pas quand il faut parler et ne parlez pas quand il faut tirer. Haardt lui offre un Mauser. Mais les bandes de rechange ont disparu, capturées par un certain Général Sou. Haardt préfère s'en passer et conserver tout l'armement qui lui reste. Le vieux Mâ le lui répète.

3 jours à Ning Shia permettent une remise en ordre du matériel : changement du moteur de la voiture 2, réparation de la remorque nº 4, des 2 réservoirs d'essence de la voiture 3 et de son disque d'embrayage. Les mécaniciens reconfectionnent 6 bandes neuves et réparent les autres. La mission repart le 18 janvier à 16 heures. Un premier groupe part en avant. A 23 heures le second groupe rattrape le premier immobilisé par un grave accident : la voiture d'Audouin-Dubreuil, le "Croissant d'Argent" bis, en franchissant un canal d'irrigation a crevé la croûte glacée et l'eau qui recouvre le capot commence à regeler. La voiture 6 en voulant la secourir pique du nez sur la berge et casse sa cloche d'embrayage et ses deux ressorts avant. Ils dégagent la voiture 6 puis ...



Un arrêt dans le Gobi par une température moins rigoureuse



Dans les dunes de l'Ala Chan entre le Gobi et le Fleuve Jaune

"Nous passons à la voiture 2. Nous dégageons la glace tout autour et la cassons jusqu'à la terre. Elle est très dure à casser et par le grand froid le travail est très long. Quand tout fut préparé, je fis atteler 3 chenilles sur les câbles, et à 4 heures du matin, la voiture 2 était dehors.

Pendant ce temps, Mr. HAARDT nous faisait préparer du café avec une bonne dose d'alcool, c'était nécessaire.

Une fois la voiture dehors, nous faisons la vidange complète du moteur, radiateur, boîte, etc ... à l'aide de la lampe à souder et en allumant un feu de bois sous le moteur. A 8 heures, le moteur tournait à nouveau. Nous réparons la voiture 6 et à 11 heures nous étions prêts à repartir.

Nous avons fait ce jour-là 85 km."

La marche reprend le 19 janvier à 14 heures. Le décor ne varie guère. C'est une évocation du Moyen-Age tel qu'il fut vécu en Europe : insécurité des chemins, misère des paysans, férocité des soldats qui se paient sur l'habitant, en échange d'une protection illusoire, libéralisme apparent des villes encloses de hauts murs et dans la campagne abbaye chrétienne fortifiée, tenue par des Pères belges qui surveillent les alentours de leurs créneaux où ils brandissent des arquebuses et des fusils à pierre.

A la Mission belge, les Français font l'inventaire des armes. Les chenilles 1, 4, 5 et le camion Frégate ont chacun un fusil-mitrailleur. La voiture 5 et le camion fermeront désormais la marche. Il y a encore 350 km pour atteindre Pao-Tou, terminus du chemin de fer. Un vent de sable et de poussière se lève qui gêne considérablement la progression : les filtres à air doivent être vidés à plusieurs reprises. La prochaine ville ferme ses portes et Haardt décide de la contourner. Dans la nuit la voiture 2 casse ses ressorts de soupapes. A 4 heures du matin tout est réparé mais 10 km plus loin, les voitures 3 et 4 refusent d'avancer. Il faut changer pistons et segments usés par la poussière. Pendant la réparation, 4 pillards viennent aux renseignements et disparaissent. Aucune ville maintenant n'est sûre. Chaque être humain rencontré peut être un bandit ou un guetteur. Le 26 janvier, vers 16 heures, la tête de la colonne très étirée par suite de difficultés avec les voitures 4 et 7 atteint le village de Pa Tsé Bolong où des "soldats" épaulent leur fusil et font signe de stopper. Le guide, un ancien bandit fait avancer les voitures qui essuient des coups de feu. Audouin-Dubreuil dont la voiture est atteinte par plusieurs balles descend le fusil à la main. Haardt et Hackin l'imitent. Balourdet met un fusil mitrailleur en batterie et tire vers les créneaux où s'effacent les têtes. Chauvet, dont le camion se trouvait en avant revient avec une arme identique et lâche aussi une rafale. Un silence suit, puis une sorte de drapeau apparaît au-dessus du parapet. Les Chinois et Haardt parlementent : un malentendu assure le "Général" qui commande ces indépendants. Pendant ce temps, les voitures ont rejoint. La voiture de Conté est prise en remorque sur l'ordre de Haardt qui ne veut pas s'attarder. Le changement de la rampe de poussoirs sera fait



Victor Point, GM Haardt, Audouin-Dubreuil et M. Penaud



La voiture nº 2 dans laquelle se trouvait Audouin-Dubreuil Pecqueur, Williams et Gauthier crève la surface glacée d'un canal d'irrigation. De dos, les mains dans les poches, Teilhard de Chardin qui craint pour ses collections de cailloux. De profil et tombant la veste, Williams, photographe de la National Geographic Society, inquiet pour ses plaques dont les boîtes baignent dans l'eau. Heureusement elles sont intactes.

dans un coin de rochers à 1 heure du matin, dans une position défendable.

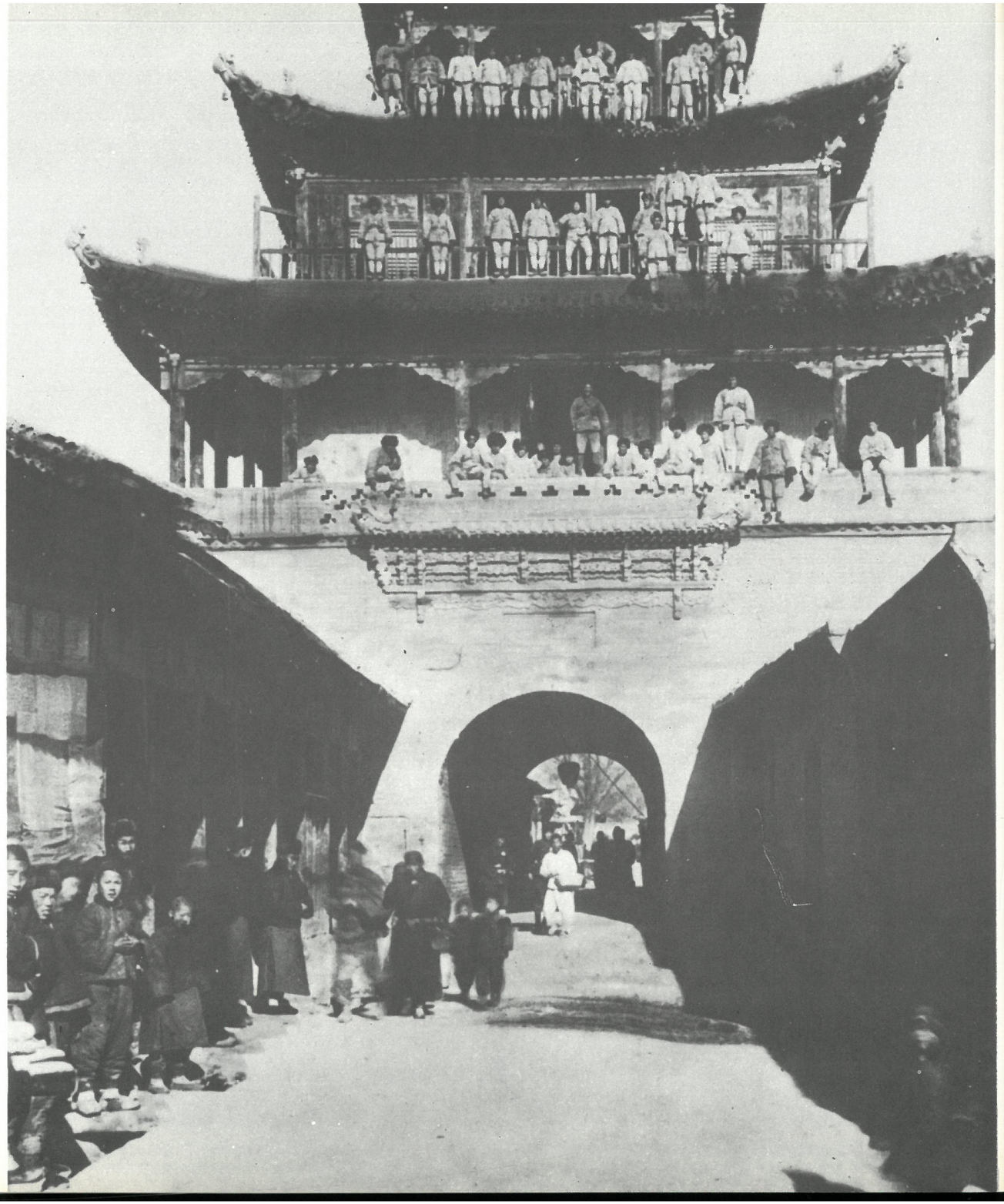
Paradoxalement l'approche de Pao Tou accroît le danger d'une attaque : les alentours du centre caravanier, terminus du chemin de fer augmentent les chances des pillards. A l'arrivée des voitures dans les villages, les rues et les créneaux se vident. L'énergique riposte de Pao Tsé Bolong est connue et le bruit se répand que la Mission Citroën est formée de Japonais venus de Moukden pour envahir la Chine par le nord avec des blindés. Maurice Penaud note "la température devient meilleure, nous enregistrons - 18°".

A Pao Tou l'Expédition croise une auto, un torpédo contenant 25 passagers attachés comme des paquets. Puis un bruit sympathique retentit, neuf, presque oublié, le hurlement d'une locomotive ... Dans ce train un homme heureux, soulagé, André Goerger, Secrétaire Général de l'Expédition qui, ayant quitté Haardt à Srinagar est repassé par Paris, l'Amérique et le Japon pour, dans la cour d'une auberge chinoise, se jeter dans les bras de ses amis.

Est-ce la fin des inquiétudes ? Le chauffeur du torpédo vient de regagner la ville avec 22 de ses passagers à pied et tout nus. 3 d'entre eux ont été tués par des pillards qui ont aussi brûlé la voiture.

Les 29, 30, 31 janvier et 1er février, les voitures réclament certaines interventions. Sans commentaires, Maurice Penaud en fait le rapport :

Travail effectué sur les voitures :
Voiture 1 - changé les pistons et segments.
Voiture 2 - changé les ressorts AR. et les bandes - réparé un timon de remorque.
Voiture 3 - changé de rampe de taquets et les bandes - réparé le support de crochet d'attelage.
Voiture 4 - changé la rampe de taquets - reclaveté le pignon de commande d'alco - renforcé le devant de la remorque avec 2 grandes plaques - changé un ressort de remorque et un ressort AV. et une bande.
Voiture 5 - changé les deux ressorts AR. et deux roulements de roues de remorque. Réparé le moteur de la génératrice de la T.S.F.



Soldats ou pillards ? Tout dépend du paiement de la solde



Voiture 6 - changé les pistons et segments, rampe de taquets et renforcé l'avant de remorque avec deux plaques. Changé une bande.
Voiture 7 - changé pistons et segments - 1 bande.
Camion Frégate - changé pistons et segments, refait les tiges de freins et les tendeurs du radiateur.
Camion Poisson - changé les segments et refait la timonerie.

Haardt fait partir en avant les voitures 2, 3, 4 et le camion "Poisson" pour permettre à Sauvage de filmer les lamaseries. Le samedi 30 Haardt fixe à Penaud la date de son départ pour préparer l'embarquement à TienTsin. Celui-ci prend le train à Pao Tou avec Morizet et Goerger après avoir passé son commandement technique à Balourdet. Penaud rejoindra à Nankou pour entrer à Pékin avec ses camarades.

La mission remonte vers les lamaseries de Pei Ling Miao où le groupe Chine avait campé en mai 1931. Le chef spirituel du monastère, Caï-Ming reçoit toute la mission avec une sainte amabilité. Il parle en Tibétain. Son secrétaire traduit en mongol, Goumbô traduit en chinois à Pétro qui traduit en français. Malgré ces barrières, une conversation s'établit. Hackin écrit quelques caractères sur une feuille de son carnet. Etonnement du lama : traduit trois fois :
— Des caractères sacrés ! Qui êtes vous donc ? De quel Pays ...
— Dites-lui, répond Hackin, que si je sais écrire le tibétain, je ne sais pas le parler ... et par petits papiers, Hackin et le lama s'entretiennent de théologie, de Bouddha et de Iésou et de Mahomet, ces prophètes qui vinrent confirmer la vraie parole d'un Dieu unique ...

Dehors, par — 30, Sauvage s'impatiente et réchauffe l'huile de paraffine de sa caméra à petits coups de lampe à souder. Mais l'homme saint devant les yeux de verre refuse de paraître. Cette manivelle n'envoie-t-elle pas aussi quelque malédiction ?

Cependant, le lendemain matin, une offrande de 400 dollars permet à Sauvage et à Sivel de tourner une extraordinaire cérémonie de deux heures. Puis le supérieur refuse et rend,

Plusieurs dizaines de milliers de mètres de pellicule furent tournés malgré d'innombrables difficultés

honnête, 350 dollars.

Dans la nuit du 5 février, éclate devant la caravane des chenilles, un merveilleux feu d'artifice (13) c'est le nouvel an mongol qui est fêté, ainsi que la visite du Bouddha vivant au prince Hsi Hsu Ning, l'héritier impérial mongol. Le fantastique spectacle d'une aristocratie intemporelle venue présenter ses vœux dans un déploiement de faste et de piété, retient les voyageurs par une orgie de couleurs. Mais il faut, en bons occidentaux, respecter une échéance, repartir, avancer.

Encore quelques pannes aux voitures, pignon de distribution, amortisseurs de bandes, dents et talons d'entraînement. Puis Goumbô, après dix mois de bons et loyaux services, quitte la mission, refusant l'invitation de Haardt, de venir en France. Sa mère qui avait cru son fils mort, l'accueille des mêmes larmes qui ont coulé à son départ. La yourte familiale n'a pas changé, ni lui, malgré ce fantastique entracte pendant lequel il a appris à mettre en route par tous les temps un 6 cylindres Citroën. Avec des prières rituelles bien sûr.

C'est l'entrée en Chine proprement dite. Le 8 février c'est Kalgan à 5 heures du matin. Repos et casse-croûte. Puis graissage complet des véhicules.

Le 10 passe de Nan Kou. Des soldats chinois croyant sans doute à une attaque des Japonais, les mettent en joue. Trois quarts d'heure de palabres et la mission repart. Une grande fatigue s'abat sur tous les membres de la mission et à Nan-Kéou, Haardt loge tout le monde à l'hôtel le plus confortablement possible. Le 11 février, Maurice Penaud revient de Tien Tsin par le train et apporte 4 bandes neuves dont deux sont montées sur la voiture 6. Le 12, enfin, dernière étape : Pékin à 25 km. A 9h 45 le convoi stoppe aux portes de la ville et attend les autorités chinoises pendant 1 heure. Puis escortées par des agents cyclistes, les voitures traversent la ville chinoise, mêlées au trafic qui, déjà, les ignore. Il faut respecter de nouveau un code de la route, des règles de circulation, tendre le bras pour tourner, être attentifs aux bicyclettes, aux pousses, aux charrettes, aux tramways.



Pékin le 12 février 1932, la porte Ouest

La civilisation prend soudain l'apparence de cet agent qui lève son bâton blanc, comme à Paris, pour interrompre la circulation et laisser entrer les voitures de la Mission Citroën dans le quartier diplomatique. Au bout d'une allée sablée, le péristyle de la Légation de France. Toute l'Europe de Pékin est là. Sonnerie d'un clairon. Semblables à ceux de Beyrouth, d'autres soldats présentent les armes. Un homme en jaquette salue ces hommes encore bottés, couverts de cuir et de fourrures qui viennent de traverser l'Asie :

— Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue ...

Les discours ronronnent tandis que la perspective d'un bain tourne à l'obsession. Enfin, le verre en main, c'est le flot des questions de ceux qui veulent comprendre ce continent et cette Chine lointaine de l'ouest dont on ne sait pas grand'chose. Tourbillons des conversations, des anecdotes, des invitations,télégrammes, journalistes, téléphone, cocktails, dîner, hôtel, smoking ou habit ? Presque une autre planète.



12115 km au compteur des voitures du groupe Chine

4 journées déroutantes. Haardt, insiste pour dîner avec tous ses mécaniciens le lundi 15 février. Il est visiblement fatigué, mais qui ne l'est pas, et qui peut prévoir ? Il songe au retour par le Sud et à l'Arabie.

Le 16, les voitures reprennent la route de Tien Tsin. La voiture 7 casse une bielle mais continue sur 5 cylindres. Les voitures sont remisées chez l'agent Citroën local et commence l'emballage des pièces de rechange. Les 22, 23, 24 et 25 février formalités de douane et embarquement sur un petit cargo japonais en direction de Dairen (en Mandchourie). Haardt souffrant est resté à Tien Tsin. Après trois jours de visite à Port-Arthur, la mission reprend le bateau pour Haïphong. Dans les projets de Haardt : traversée de l'Indochine puis retour vers l'Europe par le Siam, la Birmanie, les Indes et par la Perse, reprise de la route de Bagdad vers Beyrouth point de départ.

Haardt et ses proches collaborateurs s'arrêtent à Shangaï pour remercier le ministre de France et l'Amiral Herr de leur aide. Le Japon vient d'attaquer le faubourg chinois de Chapei. Le navire amiral français à l'ancre devant le Consulat de France a démuselé ses canons. La ville a été bombardée par les Japonais qui font une "opération de police". Il n'y a pas eu en effet de déclaration de guerre. Haardt, intéressé par cette situation, s'attarde à Shangai. Sa grande fatigue lui attire ce conseil amicalement répété :

— Reposez-vous quelques jours à Hong-Kong

Il accepte, non sans regrets et s'embarque pour Hong-Kong.

Le 12 mars, par un temps froid et brumeux, Haardt doit s'aliter. Le docteur Black, médecin du Gouverneur diagnostique une très forte grippe. Aucune amélioration le 13. Le 14, un autre praticien confirme le diagnostic de son confrère. Le 15, une pneumonie se déclare. Dans la nuit du 15 au 16 Haardt se plaint de respirer difficilement. On lui donne de l'oxygène. A 3h 40, le commandant Pecqueur réveille Pétro :

— Tout est fini ...

Georges-Marie Haardt venait d'être élevé à la dignité de Commandeur de la Légion d'Hon-



Réception à la Légation de France à Pékin, 12 février 1932

neur. La nouvelle atteint l'équipe à Haïphong au moment de son départ pour Hanoï le 17 mars. Inutile de décrire la peine et le désarroi qui s'abattent sur tous et la tristesse qui règne lors de la réception des membres de l'Expédition par le Gouverneur général de l'Indochine. Une question se pose dans l'immédiat : le voyage va-t-il se poursuivre sur l'itinéraire tracé par G.M. Haardt ? Il l'eût souhaité et rien techniquement ne s'y oppose.

Mais c'est un télégramme de nouveau :

L'HOMME EST MORT MAIS L'OEUVRE RESTE. RAMENEZ EN FRANCE LE CORPS DE VOTRE CHEF. PLEURE AVEC VOUS. ANDRE CITROEN.

L'Expédition Citroën Centre-Asie doit s'arrêter, Citroën l'exige. Les places sont retenues sur le paquebot "Georges-Philipar" qui doit toucher Saïgon à la fin du mois d'avril mais apprenant que le "Félix Roussel" y fait escale au début du mois et que le corps de Georges-Marie Haardt sera à son bord, tous les membres de la mission décident de reprendre la route. En 10 jours les 1800 km qui séparent Hanoï de Saïgon sont franchis. Le 4 avril, la mission embarque à destination de la France et arrive à Marseille le 30.



Hanoï le 17 mars 1932

Une vedette vient à la rencontre du paquebot. Un homme vêtu de noir gravit l'échelle de coupée : André Citroën a voulu être le premier à saluer son plus proche collaborateur et ami.

Deux événements dramatiques devaient suivre cette expédition et lui donner s'il en était besoin, un superflu parfum d'aventure. On sait, que l'Expédition Citroën Centre-Asie devait embarquer à Saïgon fin avril 1932 sur le paquebot-poste des Messageries Maritimes "Georges-Philippar" revenant de son voyage inaugural en Extrême-Orient. Or, l'Expédition devançant l'horaire prévu embarqua sur le "Félix-Roussel" sans savoir qu'elle échappait à une catastrophe.

Dans la nuit du 16 au 17 mai, à la suite vraisemblablement d'un court-circuit, le "Georges-Philippar" tout neuf était la proie d'un incendie généralisé au large du cap Gardafui à l'entrée du golfe d'Aden. Malgré la prompte intervention des navires proches, on déplorait la disparition de 52 personnes parmi lesquelles le reporter Albert Londres revenant de Shangaï. Dans l'hypothèse où la Mission Citroën aurait été à bord, rien du matériel ou des documents rapportés n'aurait pu subsister.

Le navire-brulot dérivait de 150 milles et sombrait dans la nuit du 19 au 20 mai 1932. Comme il s'était avéré que la provision de gaz carbonique des extincteurs s'était volatilisée, l'hypothèse d'un sabotage ne fut pas exclue sur le moment.

Un autre fait,vint endeuiller une fois de plus l'épilogue de la Mission Citroën Centre-Asie. On sait que le jeune lieutenant de vaisseau Victor Point avait mené le début de l'Expédition avec un rare talent de diplomate. Promu chevalier de la Légion d'Honneur à 31 ans, ses qualités personnelles officiellement reconnues et les hautes relations dont il bénéficiait laissaient présager

un brillant avenir.

Or, quelque temps après son retour en France, Victor Point partit se reposer sur la Côte d'Azur. En réalité il tentait de rejoindre celle qu'il avait essayé d'oublier en Extrême-Orient et pour qui il allait tout sacrifier, la très jolie et talentueuse comédienne Alice Cocéa, alors en instance de divorce dans l'intention avouée d'épouser Victor Point. Le dimanche 7 août 1932, celui-ci très exalté, fatigué, exaspéré par la lenteur de la procédure qu'il croyait feinte, rejoignit Alice Cocéa sur son yacht ancré en rade d'Agay et, à l'issue d'une violente scène de jalousie qui terrorisa la jeune femme, sauta dans le youyou du "Blue Crest", s'éloigna de quelques mètres et se tira une balle de révolver dans la bouche. On comprend alors l'amertume qui s'empara de ses compagnons et la colère de quelques uns qui allant jusqu'à l'hostilité, risqua de perturber un moment la carrière de la comédienne.

L'incident fut heureusement sans lendemain.

Les membres de la "Croisière Jaune" furent à l'honneur en Sorbonne le 30 novembre 1932. Le film officiel, réalisé par André Sauvage, fut présenté à l'Opéra le 18 mars 1934 au cours d'une soirée de gala à laquelle assistaient le Président de la République Albert Lebrun, les membres du Gouvernement et de très nombreuses personnalités du monde des Arts, des Lettres, des Sciences et de l'Industrie. Enfin le grand public put visiter une exposition des matériels, documents et collections rapportés.

Puis vint l'oubli, inéluctable, après que de tendancieuses campagnes eussent tenté de dénaturer l'Expédition Centre-Asie. Quai de Javel même, alors que les études de ce qui allait être la "Traction" démarraient, quelques bureaucrates jaloux des honneurs faits aux participants étouffèrent peu à peu les commentaires. On osa parler d'échec sous prétexte que les voitures n'avaient pas traversé le Continent asiatique d'ouest en est, comme cela avait été prévu 4 ans plus tôt, mais sans mentionner les modifications d'itinéraires et les raisons qui les avaient entraînées. Un certain secret couvrit les informations techniques permettant, alors que le deuxième bureau filtrait les documents relatifs aux voitures, les commentaires les plus fantaisistes sur leurs performances et leur robustesse.

La disparition de Georges-Marie Haardt et de Victor Point, les difficultés de mise au point de la "Traction", la situation financière de la firme, la prise de contrôle par Michelin, la maladie et la mort d'André Citroën furent les éléments contraires à l'esprit des Missions Citroën. Il n'en fut bientôt plus question. Les voitures furent dispersées, 4 d'entre-elles vendues à un cirque.

La valeur du matériel Citroën-Kégresse, héros de l'Expédition Centre-Asie fut contestée et l'on tenta de démontrer la supériorité des véhicules à roues multiples plus rapides sur routes ou pistes aménagées mais, comme cela ressort d'un compte rendu détaillé du raid, très souvent en remorque dès que le terrain devenait rocheux, sablonneux ou marécageux.

Nonobstant le fait que le choix de l'itinéraire remontait à 1928, la présence d'une expédition française en Asie au moment de la brutale intervention japonaise fut aussi l'objet de commentaires orientés. L'affaire de Shangaï faisait grand'bruit à la SDN. Albert Londres avait mené sur place avec l'efficacité et la rigueur qu'on lui connait une difficile enquête dont la publication devait être fracassante et que l'on peut penser, d'après les témoignages et les ultimes conversations qu'il eût avant le naufrage, ni favorable au Japon, ni à l'honneur des nations occidentales jalouses de leurs concessions et de leurs privilèges assortis de tous les trafics.

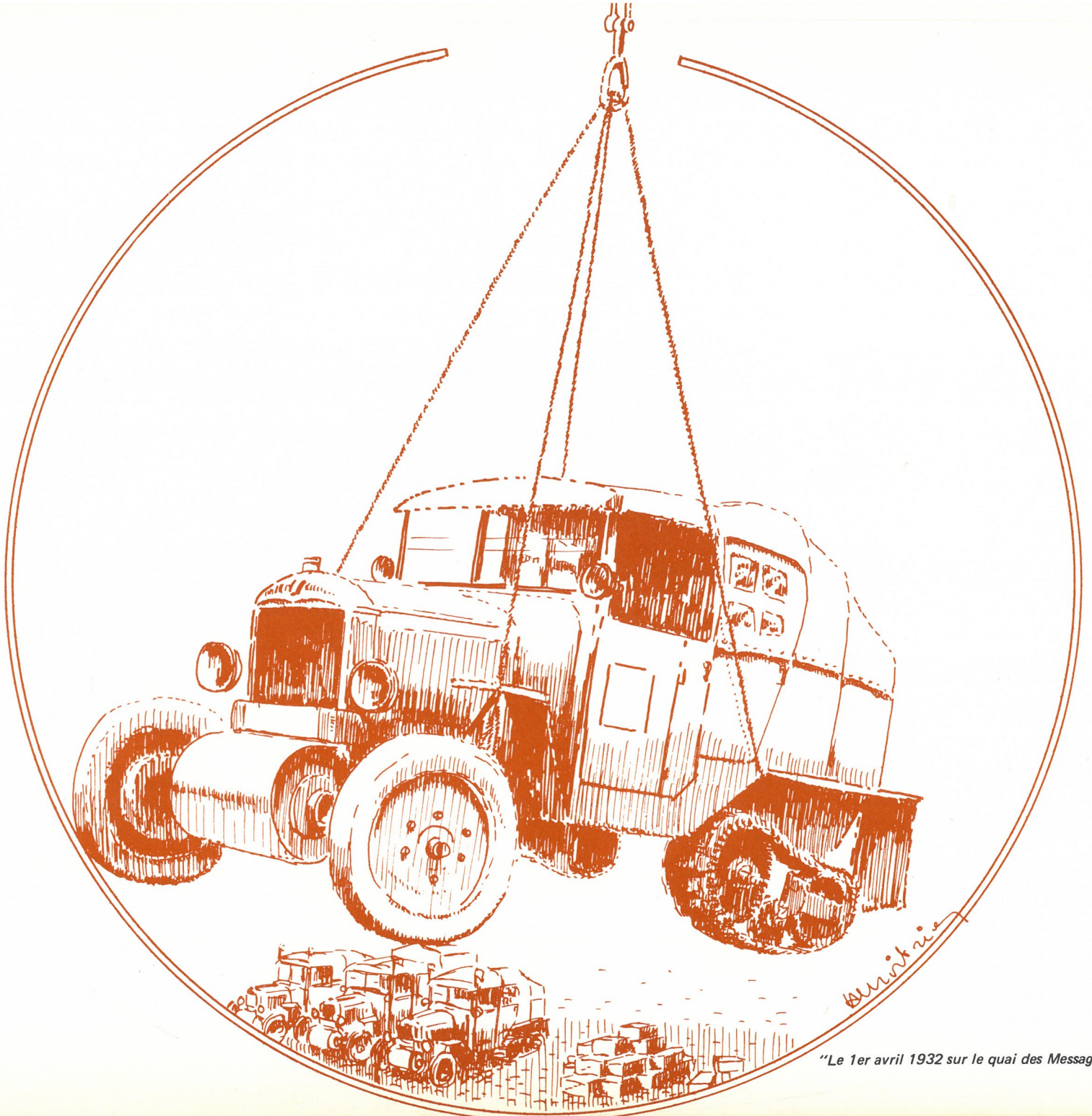
Dans l'atmosphère trouble de l'Extrême-Orient en cette année 1932, la mission Centre-Asie apparut aux yeux des nationalistes chinois comme une supplémentaire et intolérable immixtion de l'impérialisme européen.

Que faisaient ces automobiles tous-terrains dans un Sin Kiang en révolte ? Pourquoi une mission scientifique emportait-elle de l'armement et du matériel radio à longue portée ? La presse ultra-nationaliste n'eut aucun mal à convaincre l'opinion chinoise que la mission Citroën n'avait pas les buts scientifiques ou artistiques annoncés. Georges-Marie Haardt a-t-il été victime d'une vengeance ? L'hypothèse a été avancée mais sans autres preuves que de vagues témoignages. Ses compagnons n'accordent aucun crédit à cette thèse tout en reconnaissant que le "Patron" ne leur disait pas tout.

Malgré l'immense tristesse du retour, le difficile voyage reste dans leur mémoire comme un moment merveilleux de leur existence. N'ont-ils pas raison de se considérer sans vanité ni fausse modestie, ainsi l'écrivait Georges Le Fèvre en 1952 résumant la pensée de ses camarades, comme des "privilégiés de la vie" ?

FIN





"Le 1er avril 1932 sur le quai des Messageries Maritimes à Saïgon..."



Le "Félix-Roussel"

(4) Hami ou Khami
(5) et les trois savants chinois
(6) Repère de pierres sèches que chaque voyageur complète
(7) Gustave Kégresse m'a récemment confirmé qu'il n'a pas été opéré de l'appendicite à Ouroumtsi
(8) "Les trois voitures que Salesse avait amenées à Ouroumtsi étaient des C4 de tourisme. Mais aucune n'avait atteint son but, notre ami est arrivé à pied ; nous sommes allés dépanner la plus proche des voitures qui était restée à 20 km environ, plus de segment tout grippé. Quant aux deux autres qui étaient bien plus loin encore, je crois que le maréchal les avait envoyé chercher en remorque derrière des chevaux ..." (Lettre de Maurice Penaud du 8/2/72)
(9) Haardt ajoute un révolver Colt et une boîte de cartouches. Le chef d'état-major transmettra l'autorisation contre un Mauser, un mousqueton, 300 cartouches et des jumelles
(10) Le plus mauvais souvenir de William Sivel : démarrer le premier moteur, faire chauffer-couper, puis le deuxième, etc. Quand le 9ème est en température, le premier est à la limite du gel ...
(11) La voiture-cuisine
(12) Maurice Penaud dans son journal fait état d'une traversée du fleuve Jaune ; mais l'itinéraire ultérieur de la mission suit toujours la rive gauche. Il s'agit d'un affluent ou d'un bras. Le franchissement du fleuve n'est pas mentionné dans les articles et récits de Georges Le Fèvre
(13) Invention locale dit-on

Au moment où nous mettons sous presse, nous apprenons avec tristesse la disparition de Monsieur Claude Haardt et de son fils dans le naufrage, le 10 novembre dernier, d'une vedette à l'entrée du Bassin d'Arcachon.
Claude Haardt, âgé de 50 ans, Président Directeur Général de Renault-Marine-Couach, fils de Georges-Marie Haardt, était très attaché à la mémoire de son père et au souvenir des Expéditions Citroën.
A sa famille et à ses amis, "l'Automobiliste" présente l'expression de ses plus vives condoléances.

PETITES ANNONCES

5 F la ligne
5 F supplément pour domiciliation
15 F prix forfaitaire avec photo
+ taxes *23%*

recherches

N. 605 - Cher. **CITROEN** C4 torpédo, même mauvais état mécanique.

Ach. cher beau coupé chauffeur 1910-1914 et autres voitures avant 1905, châssis, etc. Renel Claude, 12, r. Crève-Cœur, 01-Bourg.

Cher. châssis essieu et ressort AV, avec barre direction pour **SALMSON** AL3 - Ecusson et monogramme radia. Croix de Lorraine pour **LORRAINE DIETRICH**, 1912 ainsi que 4 bouchons roue et pignon attaque. Dardinier, BP 108, 47300-Villeneuve-s-Lot, tél. 6.28.

Cher. carrossier région parisienne intéressé à participer à restauration d'un cabriolet R.R. 1936, téléphoner à Pas. 72.27.

Ach. intérieur cuir 403 cabriolet. Mercadier, 279, Rte. de Narbonne, 31400-Toulouse.

Rech. toute documentation photo ou objet sur les carrossés ou carrosseries **BELVALETTE** de 1804 à 1930 et sur la marque **HUGO MAYER**. Belvalette, 25 quai Voltaire, Paris 7ème.

Cher. mot. complet pour 201 **PEUGEOT**. De Geyndt, rue Churchill 314, B-6180 Courcelles (Belgique).

Ach. carrosseries torpédo ou fermée pour **CITROEN** B2 ou A et pour **FORD T**. Giorgi, Rte. de Bédoin, 84-Carpentras, tél. 63.27.43.

Rech. **DELAGE** 8 cyl. décapotable ou similaire 1937 à 1939, à restaurer. B. Liatchein, 5 r. André Chenier, 31-Toulouse, tél. 22.21.06.

ventes

Vends **MG** type J2, 1931 sport, ou éch. contre châssis avant 1914. Renel Claude, 12 r. Crève-Cœur, 01-Bourg.

Vends, réduisant ma collect. importante, **DELAHAYE** de Maître, carros. Belvalette de 1914 unique - **PILAIN** Phaëton 4 pl. 1910 - **DE DION BOUTON** 1913, beau torpédo 10HP - **CITROEN** 5HP Trèfle origine et Saroléa side-car - **AMILCAR** M, cond. intér. 7CV. Faire offre ou rendez-vous : Giorgi, Rte. de Bédoin, 84-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends 11B noire 1956 bon aspect, 7 bons pneus, bielle coulée, 700 F. tél.328.05.08 le soir.

N. 600 - Vends 40 automobiles en un seul lot des années 1917 à 1950, liste sur demande. Ecrire au journal.

N. 601 - Vends **BUGATTI** châs. type 44 - **FERRARI** cabriolet S.A. modèle unique, ét. neuf.

N. 602 - Vends **RENAULT** NN, décapot. 1927, 4 pl. entièrement remise à nf. carrosserie, moteur, capote, peinture, prix 6000 F.

N. 603 - Vends **TALBOT** T15, conduite intérieure 1939, 4 pl., 2 portes, intérieur cuir, carrosserie, moteur, peinture à l'état neuf, prix 10 000 F.

N. 604 - Vends **DELAHAYE** 135M, 1948, carrosserie Chapron, conduite intérieure, 2 portes, 4 pl., carrosserie, moteur, peinture état neuf, intérieur cuir, prix 15 000 F.

Vends camion **LIBERTY** 1914, très bon ét. orig. - Balayeuse **LAFFLY** moteur Ballot, roues en bois à rénover, complète - Camion 2T DMAH **PEUGEOT** 1946, neuf, pas roulé - Camion pompe incendie **DELAHAYE** 6 cyl., 1946, neuf - Camion **DELAHAYE** 4 cyl. 1 000 km. Bonneau, 48 r. Galliéni, 91310-Leuville/Orge.

Vends **CITROEN** Kégresse C4, à restaurer. E.H.K. BP 54, 37-Chambray-les-Tours, tél.28.03.17.

Vends **PEUGEOT** 190S, cabriolet plus spider, 1929. P. Taurines à Taillefer, 81-Graulhet, tél.58.61.99.

Vends **PEUGEOT** 190S, cabriolet 4 places, 1930. P. Taurines à Taillefer, 81-Graulhet, tél.58.61.99.

Vends torpédo B14. P. Taurines à Taillefer, 81-Graulhet, tél.58.61.99.

Vends **RENAULT** 1921, état de marche, Capot Alligator, radiateur cuivre 5CV **CITROEN**. Martignac, 46-St-Céré.

Vends cabriolet **TRACTION**, 1937, parfait état. Toulouse, tél.52.77.83.

Vends **PEUGEOT** 201, 1929 restaur., 3 000 F - Deux 5CV **CITROEN**, 1922, torpédo, 2 pl. impeccables chacune, 3 700 F - B14 **CITROEN**, 1927, complète, à ref. 1 500 F - Radiat. **ROLLAND PILAIN**, 1922, 500 F. Ch. Leroux, 15 r. du Gal. de Gaulle, 41-Vendôme, tél.14.77.

Vends lot ou par unité ou échange : **MERCEDES** cabriolet 220, 1952 - **MERCEDES** 190, 1955 - **MERCEDES** 190SL - **BORGWARD** 6 cyl. suspension Oléo - **CHENARD WALCKER** V8 - **PORSCHE** 356 MGA Twine-Cam - **ROSENGART**, 1930 - **PEUGEOT** 301 - **SIMCA** 1100, 1950 - Taxi anglais - **PANHARD** BT 24 - **HONDA** 800 - Findler, 23 av. Gal. Leclerc, 93-La Courneuve, tél.833.46.72.

Vends **LANCIA** Aurélia B20, 1958, ét. neuf. J.P. Besson, 22 av. de la Vallière, 06-Nice.

Vends **WOLSELEY** 4/44, 1955, parfait état. Faire offre Rieuf, 5 av. de l'Avenir, 91-Juvisy.

Vends **PEUGEOT** 202, 1939, état marche, peinture à refaire, prix 1 200 F, tél.227.39.37 le soir.

Vends **CITROEN** type 15/6, parfait état, peinture neuve, intér. neuf, 2 500 F. Charpentier, 35 av. Guiton, 17000-La Rochelle, tél.34.74.87, après 20h. 34.12.74.

Vends **CITROEN** type 7, 1934, bon état, 1 000 F. Charpentier, 35 av. Guiton 17000-La Rochelle, tél.34.74.87, après 20h. 34.12.74.

Vends **DELAHAYE** 48, type 148L, boîte Cotal. Letourneur Marchand, tél.976.21.61.

Vends **PEUGEOT**, 1922, quadrilette très bon état. Ets Grimaud, 4 av. Victor Hugo, 84-Carpentras.

Vends **PEUGEOT** 190S, conduite int. 2 portes, carrosserie Simili, 1ère main, 1928, très bon état. Ets Grimaud, 4 av. Victor Hugo, 84-Carpentras.

Vends **201 CS** cabriolet, 1932, très bon état. Ets Grimaud, 4 av. Victor Hugo, 84-Carpentras.

Vends 15CV **CITROEN**, 6 cyl. parfait ét. marche, bicolore noire et blanche, roues arrière chromes neufs, intér. d'époque, état neuf. Renseignements 720.44.44 poste 559 à partir de 15 h. prix 12 000 F.

Vends **C4**, 1932, très bon état origine, prix 3 000 F. à débattre. Dardaillon, rue des Rosiers, 78480-Verneuil-s/Seine.

Vends TR2 **TRIUMPH** sport, 1955, bon état, prix 2 600 F. Dardaillon, rue des Rosiers, 78480-Verneuil-s/Seine.

Vends **CHEVROLET** Belair décapotable, 1955, mécanique compl. remise en ét. : moteur, boîte, pont changés, freins, échappement, pneus neufs, prix 6 000 F. Possibilité échange contre **LAND ROVER** ou **JEEP** d'une valeur équivalente, tél.783.30.81.

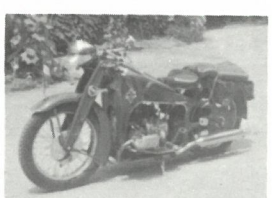


Echange mes deux torpédos impeccables **C4A**, cabriolet et **FORD T**, 1923, contre une belle torpédo des années 1905 à 1915. Faire offre Dr. Aronica, 17150-Mirambeau, tél.36.



Vends **MATHIS** spider décap., 1933 restaur. 4 000 F. Ch. Leroux, 15 r. du Gal de Gaulle, 41-Vendôme, tél.14.77.

Vends **GNOME ET RHONE** 850, sup. état neuf 5 000 F et **HOTCHKISS** 51 type 1350 état moyen 500 F. Lachaise, 6 pl. Carnot, Lyon 2ème.



N. 606 - Vends 5 pneus neufs 19x500, **SPECIAL RACING**, petits pavés, 400 F l'un.

TONY MITCHELL LTD.
Rodmarton, Cirencester,
Glos. (England)
Tel. : Rodmarton 222

nous sommes spécialisés dans la vente, l'entretien et les pièces détachées pour toutes les BMW d'avant-guerre.
Nous sommes également très au courant pour **Bugatti, Rolls, Lagonda, Talbot, etc., écrire pour liste des pièces détachées.**

REEDITION DE NOTICES D'ENTRETIEN

– AMILCAR M et M2, tous les réglages, nombreux croquis, plan de graissage	. . 20 F
– AMILCAR 6 - 7 - 8 - 10HP, 26 pages, nombreux schémas et réglages	. . 20 F
– BUGATTI, 40 pages	. . 25 F
– CITROEN 5HP, 38 pages, nombreux croquis, 1 plan de graissage dépliant	. . 20 F
– CITROEN 10HP, 72 pages abondamment illustrées	. . 30 F
– CITROEN 9CV C4 et C4G, 86 pages très détaillées, nombreux réglages	. . 30 F
– CITROEN Traction avant, 7/11CV, 70 pages	. . 25 F
– DEDION BOUTON Tricycle, guide pratique, modèles 1898-99, 40 pages en 2 couleurs	. . 30 F
– DELAHAYE, types 135 M, 135 MS, 60 pages	. . 25 F
– FORD A, 64 pages, manuel d'entretien, 30 illustrations, plan de graissage	. . 30 F
– FORD T, notice en français destinée aux agents de la marque, 94 pages avec instructions complètes de montage, démontage, réglage, illustrée de plus de 100 croquis en couleurs	. . 30 F
– MOTEUR RUBY, type D et DS - E et ES -	. . 10 F
– PANHARD 6C et CS Spécial, modèle Panoramic, sans soupapes, 56 pages plus de 50 croquis et tous les réglages	. . 20 F
– PEUGEOT 5CV N 172R, 36 pages, nombreux croquis, plan de graissage	. . 20 F
– RENAULT, 6CV, NN et MT, 72 pages	. . 30 F
– SALMSON 7CV, types VAL 3 et VAL 5 : entretien, réglage, montage, 22 pages plus plan de graissage dépliant	. . 20 F
– SCHWIMMWAGEN, type Porsche 166, 100 pages	. . 30 F
En préparation : PEUGEOT 201 CITROEN B14	

Elles sont disponibles à "l'Automobiliste", 42, rue du Bac, Paris 7ème.
Frais d'envoi : 5 F par commande.

Un événement?

WHO'S WHAT, le 1er Annuaire International de Collectionneurs, est en préparation (éditions Stock, bilingue Français-Anglais, parution 1973).
17 000 collections sont déjà répertoriées.
L'outil indispensable pour recherches, contacts, échanges, érudition, achats, identifications, etc.
Documentation gratuite sur demande ; écrire : WHO'S WHAT, 7, rue Greffulhe, 75008 - Paris.

Leaving Astor, the stripped vehicles were dragged by a hundred pairs of hands towards the torrent, where at least they could run on level ground, provided that some tons of rock were either broken up or swept aside.

Five hours to cover four miles. Three hours of clearing the road and then a wonderful half mile of flat sand. Then climbing towards the crumbling cliff paths and edging along with the help of the steel runners fitted above the tracks, running boards laid down ahead. All this labour just to reach the expected mile of debris, and to have to completely dismantle the already stripped vehicles. Next the coolies recruited in Astor, already exhausted, were recalcritrant, refusing their loads and asking for more money. Double the number had to be put on each job. Finally, thanks to the intervention of Colonal Gabriel, things were sorted out and the bizarre passage commenced ; steering boxes, tyres, gear boxes, wheels, batteries, bonnets, a chassis frame on six lacerated shoulders ... Twelve hours and five trips later a hundred and twenty sturdy backs had humped two halftracks across.

Reassembly of the vehicles took place on July 27th. The eighteen hour day of July 28th. saw five miles covered. Progress was uneven, each unit going at its own pace. They ate and slept where they could, in rocky caves or on dizzy heights. Haardt overcame his nausea and supervised everything. Sometimes the provisions were well ahead, so all Gauffreteau could offer was some tinned food and a little "paddy" rice such as peasants eat, while Dr.Jourdan made tea with water he had meticulously boiled for twenty minutes. The mechanics had priority, and were served first, even before the chief. If there was any wine it was kept for them. They pushed on defiantly. Onlookers were abashed by their skill and determination. By day the sun beat down relentlessly in the dry clear air, but by night the bitter cold sought them out in that rocky prison. Lost and forgotton villages were passed and Pecqueur, always in the lead, urged on the coolies. After some more storms had destroyed the tracks, Haardt went on ahead to spy out the land. He told Ferracci to join him, and as soon as he had done so he gave the signal to move on. Eight more hours of clearing a roadway in the scorching heat, burning thirst, thick dust, and hungry insects. Left to their own devises, the mechanics were supremely happy. What had started out as a game had become a battle. A few more impossible miles were covered. A horseman came round a bend in the road and stopped, amazed at the sight before him.

"Ferracci ! You got here and with the halftracks ! "

"But you told us to join you. And here we are ..."

"But on horseback, Ferracci. I told you, and you alone, to come on horseback. Tomorrow the coolies would have been here to help you. You've upset all the arrangements ..."

Under normal conditions Haardt's reproaches would have been calamitous. But under these incredible circumstances they were the finest tribute one could wish for.

By August 2nd. the convoy was running easily down the Indus valley under conditions which seemed ideal, the weather cool and welcoming. An impatient crowd awaited them as they entered Gilgit on the 4th. after an uneventful run. The peasants all heard that these iron chariots were coming, but none had the means either of describing or explaining them. Small children climbed on the bonnets for joy rides with delighted cries, whilst other onlookers hid their faces behind their hands. Then with curiosity getting the better of them they laughed with pleasure at the sight. Some knelt and thanked the mountain spirits for allowing them to see the wonder of the wheel before they died.

At Gilgit Haardt read the message that Audouin-Dubreuil's party had received on July 25th. albeit somewhat garbled by atmospheric conditions :

FBQR FROM FPCG. LEGAFRANCE PEKIN. WE ARE HELD AT UR... PLEASE INTERCEDE PERMISSION TO SEND... CARS TO KASHGAR... HAARDTS GROUP. GOVERNOR REQUISITION CARS. WAS PERSONALLY HELD PRISONER...DAYS... V. POINT...

The following soon after :

FPCG ASKS FBQR TO PASS ALL ITS TRAFFIC ON THE AIR. WE ARE BEING SPIED ON.

A glance at the map showed that UR could only be Urumchi, but this town was off the chosen route. Therefore Point could not have gone there of his own accord. And since the passports were in order what was this talk of being held prisoner ? And why had he used slang and wireless operator's jargon ? Their movements must be under surveillance.

Haardt realised when he read this message that grave happenings beyond his control must lead to a change of plan. To carry on by road was possible, as Ferracci confirmed, but time pressed. Point was held up too for from Kashgar for the two groups to meet within a reasonable period of time. Haardt summoned Ferracci.

"Point's message has upset the apple cart. If, as I fear, the road to Sinkiang is closed, our end of the expedition loses its point".

In order to soften in some measure his team's disappointment, Haardt decided that one of the halftracks should be left at Gilgit in commemoration of an epic drive. The "Silver Cresent" is, in fact, still there. The "Golden Scarab" was dismantled and sent back to France via Srinagar and Bombay.

An extract from Ferracci's log book ;

"August 7th. For us the Expedition ends here. Our Chief left this evening. It was hard for us to say goodbye. He, too, found it difficult. He mounted his horse and all five of us watched him ride away. He turned and waved ; and then was hidden by a rock. When shall we see him again ? "

With the China group at Urumchi.

Whilst the Pamir group in the west was making automobile history by braving the ruggedest mountain range in the world, Victor Point's group was in difficulties of quite another kind. His setbacks were thanks to the rivalries and ambitions of humans.

The first meeting with the Chinese scientists was at the Pei Ling Miao monastery. Point bumped into them by chance, for although they had been there for some hours they hadn't got in touch with the French. There were eight of them, led by Dr. Tsu Ming Li, Director of the Franco-Chinese Institute at Pekin, and a Doctor of Medicine as well as being an officer in the Legion d'Honneur. On being proferred his visiting card Victor Point was surprised to see that quite unequivocally it read "Head of the Sino-French Scientific Expedition. Member of the Kuomintang Central Committee". He presented his colleagues :

Colonal Tiao, information officer, trained in Moscow.

Dr. Tsu Ming-yi's secretary.

Mr. Ho, zoologist from Nankin Academy.

Mr. Liou, botanist.

Mr. Young, of the Chinese geological section, and assistant to Father Teilhard de Chardin.

Mr. Chow, journalist and official correspondent to the Kuoming News Agency.

After the rather formal introductions, it was time to start allocating the baggage and the members of the party amongst the vehicles. A horrifying sight met the French. No fewer than four lorryloads of baggage ; kitchen utensils, blankets, heavy clothing, helmets, glasses, knee boots, sacks of rice and dried vegetables, paraffin stoves, gifts for local dignitaries, bolts of silk, ceremonial swords, even a portrait of Marshal Chang Kai Shek ... Maurice Penaud and his team had already sacrificed a third of their luggage in order to

leave space on each vehicle for 650 gallons of petrol, 10 gallons of oil, grease, provisions, water etc ... for a thousand miles of desert stretched ahead of them.

But did the Chinese understand this ? Teilhard de Chardin had to bring all his authority and prestige to bear in order to persuade them to leave three-quarters of their baggage behind. Finally, on the morning of May 24th., the day on which the Pamir group reached Herat, the China group set off once more. The lorries had already left, some days earlier, laden with 1,000 gallons of petrol to set up a supply depot at Uniussu on the threshold of the Gobi desert. The following day they caught up with the lorries, which had run into trouble in some sand dunes and had to be towed out by a halftrack. On the 20th. the convoy reformed and reached Uniussu that evening. Since leaving Pei-Ling Miao they had covered 170 miles. Here the fuel tanks were topped up and tins of petrol stowed on the outrigged running boards, the whole lashed down securely with ropes over the tops of the vehicles. The same method was used on the trailers. By midday Wednesday all was ready. When the loads were checked they discovered the extra weight had flattened the road springs, so the drivers were told to drive slowly, even on good going, to reduce the chance of breakdowns. The day's run was 20 miles, since one of the vehicles sheared a pin in the reduction gear.

On the 20th. May, although they drove till 11 at night, the China group covered only 38 miles since there was a five hour delay when a fan blade went through the radiator of one of the vehicles.

The following day, and nightfall, found them in a small mountain range. Penaud, Petro and Point left on foot early on the morning of the 30th. to reconnoitre a route, and decided that the convoy should follow the river bed. An hour's work cleared the way, but the valley was to prove a trap. Their way was blocked by a giant boulder, which Brull had to dynamite. But there was no exit from this lofty valley, for it ended in a precipice. Goumbo, the guide, tried to find a way out by following the tracks of wild animals. Teilhard's geological knowledge led him to the same conclusion ; they had to take to the high ground. Finally the going was downhill and they reached the plains once more ; a day to cover five miles and one of the guides had vanished.

The last day of May was spent driving through sand dunes and dried up river beds. The lorries had become an embarrassment, for they were constantly being towed. The following day Point decided to halt for the morning, since everyone was very tired, and took advantage of the break to plot his position by sextant.

The Chinese scientists were finding the nomadic life rather wearing, and quite at odds to their normal way of life. Then there was a dispute, possibly deliberately arranged ; Ho, the zoologist, tried to stop Specht filming Point whilst the latter was making an astronomical observation and stood in front of the camera. Point moved and Ho again put himself in the way. Point lost his temper and knocked the zoologist's hat off. The latter retired to his tent in a flood of tears and started packing. He left in company with Chow, the journalist, who had also found the going hard. An empty caravan, which had by coincidence shared their camping ground, took them back. Meanwhile Remillier and Balourdet went hunting and returned with two fine gazelles for the pot. By two o'clock they were on their way again, covering 30 miles over dry and stony ground.

Whilst towing the lorries on June 2nd. they ran into a violent sandstorm ; the anenometer read 60 miles an hour. After three hours of incessant friction from the sand and the dry winds the vehicles, insulated by their tyres from the ground, were heavily charged with static electricity. Touching the metal anywhere resulted in a powerful shock, and some of the crews produced sparks by approaching their fingers to the duralumin lockers. Brull stopped these games as he was worried about the petrol.

The next four days progress improved. Wind blown sand covered the track, and only camel bones were visible to show its direction. They had covered 200 miles, not without some trouble, as this exerpt from Brull's log shows ;

"Left at ten past five. The going is bad. Had to push the lorries. At five past seven (10 miles) Piat's lorry sinks up to the axle in a "loess" depression. More manoeuvering. 10.35. lorry bogged down in sand between two hillocks. Very hot. Protruberances on the ground just like bubbles in boiling water. 11.35 (30 miles) grey and yellow colours predominate, the tortured landscape having a chemical aspect. Looks like the slag heap of an iron works. 3.0 p. m. Sky like lead, burning sun. Long climb through black rocks laminated by pressure and exfoliated like slate".

When you add to that the incessant wind, broken sprockets and track plates ; seized parts, ditchings, fuel tanks holed by stones, incessant cleaning of air filters, broken dumb irons, cracked chassis members on the trailers from the tremendous jolting behind the half tracks, you have an idea of the daily ordeal undergone by the China group.

On June 6th. they reached Etsin Gol. But when they checked their fuel consumption against petrol stocks they discovered there was only enough to cover 125 of the 275 miles remaining to Suchow, the next supply dump.

Point left on June 7th. with two lorries and a half track. These were filled up and the rest of the fuel split amongst the six halftracks wich followed on under Brull's command.

Etsin Gol is an oasis, and the convoy was warned by a fleeing caravan that brigands were in the neighbourhood. Sure enough they appeared on the 10 th. Brull ordered the convoy to stop. Everyone got out to have a look at them and to take photos ; Specht started filming them. Then one of them approached the command vehicle and tried to take Balourdet's rifle, and got a thick ear. Father Teilhard, who had been parleying with them, immediately gave the signal to move off, not before time. A second band of robbers was a few miles further on, but this time te convoy didn't stop. They were coming to the end of their petrol, so they camped in a village from June 11th. to 13th. That evening they saw headlights in the distance ; although the town had changed hands a few days earlier Point had found the fuel dump untouched, and was now back. The new governor gave Point a warm welcome which he did not extend to his two accompaning Kuomintang officers. Meanwhile Brull got a message which altered Point's good humour :

THE GOVERNMENT OF SINKIANG IS MOST SURPRISED THAT A DELEGATION FROM NANKING IS PLACED AT THE HEAD OF A FRENCH SCIENTIFIC EXPEDITION : THEY POINT OUT THAT THE LAISSEZ PASSER WAS GRANTED SOLELY TO THE FRENCH MEMBERS OF THE EXPEDITION.

Thus it now looked as though the conditions laid down before they could leave would now stop them going any further. When Point showed this to Dr. Tsu Ming-yi he said he would disregard it. The China group were welcomed into Suchow on June 15th. by cheering crowds, and found their supply depot intact. Remillier waved a bottle toward to Barque ...

"Have a drink ..."

Success had to be celebrated.

They stayed five days in Suchow. Their supplies had first to be checked, and then the front ends of the trailers, which because of their loads had suffered, needed repairs. Unfortunately the China group was in an area where the political situation was confused to say

the least. Two provincial governors, cousins and Mohammedans, had put their heads together and concocted a fictitious war between themselves so that one of them could occupy Sinkiang. The subtle part was that one was to occupy the territory of the other to prevent his disapproving uncle invading it.

Thus the arrival of the Citroen expedition at Kan-Sou on June 31st. was rather like a dog in a bowling alley. On top of this the war-lords cast covetous eyes on the vehicles and wireless equipment. Besides which they knew that the China group had modern rifles and automatic weapons. To lay their hands on these would indeed be a stroke of luck. So whie Penaud searched the shops for steel (wheel rims) the street was jammed solid with about a hundred handcarts pretending to be a street market. Point was ordered to hand over all passports and not to use the wireless. However the generators were running constantly to supply current for the electric drills so in an emergency the wireless was available.

Petro decided to act and sent a telegram (in Chinese) relating their predicament to the local Governor's uncle, who was under an obligation to him. He used the local telegraph office and by bribing the clerk avoided having the message censored. The following morning the answer arrived :

GLAD TO LEARN YOUR SAFE ARRIVAL SUCHOW. WISH YOU A GOOD JOURNEY TO SINKIANG. ASK LOCAL AUTHORITIES, WHOM I AM SENDING INSTRUCTIONS, AS TO SAFETY OF ROUTE.

Mr. Pu-fang was thus unable to delay the Citroen Expedition any longer, but he made sure that their itinerary kept their curiosity in check ; he needed no publicity for his private ventures.

They had to find a fresh guide, and also recalculate the amount of fuel to take. They were unable to rely on the supplies stockpiled on the old route, nor even those at Hami. Turfan was their next abjective ; 700 miles away with nine vehicles meant 2,200 gallons of petrol, overloading and consequent mechanical troubles. But there was no choice, it was that or stay. The captain's replied categorically "You and your team are used to performing great feats, and now is your chance for another".*

**Extract from Maurice Perraud's diary.*

The day da passed in packing and loading, and during the evening Point hid their arms in case they were requisitioned. Finally the Governor granted Point an audience and explained his position. On Point's return to camp he sent the customary gifts ; a Mauser pistol, 200 cartridges and a pair of binoculars. The young interpreter returned in a state of great excitement, for they had been refused, and consequently they were back as before – forbidden to leave. During the night the Governor's Chief of Staff, whome Dr. Delastre had cured of a "private" illness, paid them a discreet visit. He explained the reasons for the Governor's "volte face". The Chinese scientists had denounced the behaviour of the French who had allegedly broken the terms of the agreement between Haardt and the Federation of Chinese Scientific Societies, and had also abandoned two of their members in the desert. In addition Dr. Tsu Ming-yi accused Point of depriving the Chinese telegraphic system of revenue by using his own wireless equipment for messages. Because of this the Governor had vetoed their departure.

To clear things up Point called a meeting with the Doctor and General Yao. It was clear to him that they preferred to hold up the Expedition rather than run the risk of "losing face" by being turned back at the Sinkiang frontier. He questioned them closely as to their future in this event, and they stated that they would give their answer on the following day. This took the form of an agreement which amongst other things stated that until Haardt's arrival Brull would lead the party, that whenever possible the Chinese telegraph system would be used, and that in the event of either of the parties being barred from Sinkiang the whole mission would wait.

To keep the peace Point signed what was to be known as the "Suchow Treaty". On June 21st. the China group set off into the desert for Hami, not before time. Nanking had sent instructions to Ma Pu-fang to stop the Expedition and send its members back to Pekin under escort. But his uncle had deliberately delayed this telegram so that by the time it arrived at Suchow the China group were far into the desert. That evening they pitched camp 51 miles from Suchow.

In spite of Kegresse's vehicle blowing a head gasket and the heavy loads they were carrying, 15 miles were covered the next day. Then the going grew worse, and picks and shovels were needed to clear the road. They halted in the Min-Shui pass, near a stream, where a post bore a message reading "Danger ! Don't go any further west. Hide your camels in the mountains and wait".
50 miles further west they caught up with a caravan with the words Citroen stencilled on the boxes carried on the camels. They had left Pekin in December 1930 and this mobile Citroen branch had been wending its leisurely way with 71 camels for six months. The Brigands were disappointed for scrap iron and oil were no good for eating, so the cases were all intact. But the China group helped themselves to some front springs and some tappet follower fingers.

They pushed on another 125 miles into this troubled region and on June 28th. arrived at a village on the outskirts of the Hami oasis ; it was deserted and partly burnt. Shots could be heard. Proceeding cautiously they suddenly found themselves in the firing line. The Chantos, rebel Mohammedans, had ambushed a column bringing supplies to the Chinese troops in Hami.

The firing ceased at the sudden appearance of the halftracks and the Chantos broke off the engagement thinking they were Chinese reinforcements. Specht had already set up his tripod and camera on the roof of a vehicle and had shot some spectacular film. The French prepared for the worst and loaded their guns whilst the Chinese scientists went to earth in the vehicles. The Chinese troops took advantage of the lull to occupy the vantage points. Dr. Delastre and Teilhard set up a first aid post, for it was a horrible sight with dozens of dead and wounded everywhere. The Chanto cavalrymen regrouped ready for a second charge, but the Chinese had had time to set up their fieldgun and machine guns.

The Chanto cavalry regrouped in preparation for a second attack. But in the meantime the Chinese had managed to set up their machine guns and a field-piece. The Chantos did not persevere in their attack, especially as reinforcements from Khami were now arriving at the scene of the ambush. The Chinese colonel gave permission for the column to move off at 5. o'clock ; one of the vehicles broke a track, but in twenty minutes the mechanics had it off, repaired it and refitted it again. They didn't wish to hang around, and by 9 o'clock the China group reached Khami.

The town was in a state of turmoil, whilst the rival factions eyed each other warily. Point secretly met the Prince of Hami who lived in the Mohammedan quarter of the town at Kamal, and who promised to warn the rebels to give a safe conduct to the vehicles. He also gave Point his personal visiting card. Finally Point tried to ensure the safety of the caravan they had overtaken several days earlier, and which carried so many vital spares. Petro's lorry had a broken clutch housing, so he was to stay at Khami, effect repairs, wait for the other caravan and catch them up at Turfan. But he was to be marooned for nearly four months by outside forces,

the least. Two provincial governors, cousins and Mohammedans, had put their heads together and concocted a fictitious war between themselves so that one of them could occupy Sinkiang. The subtle part was that one was to occupy the territory of the other to prevent his disapproving uncle invading it.

Thus the arrival of the Citroen expedition at Kan-Sou on June 31st. was rather like a dog in a bowling alley. On top of this the war-lords cast covetous eyes on the vehicles and wireless equipment. Besides which they knew that the China group had modern rifles and automatic weapons. To lay their hands on these would indeed be a stroke of luck. So whie Penaud searched the shops for steel (wheel rims) the street was jammed solid with about a hundred handcarts pretending to be a street market. Point was ordered to hand over all passports and not to use the wireless. However the generators were running constantly to supply current for the electric drills so in an emergency the wireless was available.

Petro decided to act and sent a telegram (in Chinese) relating their predicament to the local Governor's uncle, who was under an obligation to him. He used the local telegraph office and by bribing the clerk avoided having the message censored. The following morning the answer arrived :

GLAD TO LEARN YOUR SAFE ARRIVAL SUCHOW. WISH YOU A GOOD JOURNEY TO SINKIANG. ASK LOCAL AUTHORITIES, WHOM I AM SENDING INSTRUCTIONS, AS TO SAFETY OF ROUTE.

Mr. Pu-fang was thus unable to delay the Citroen Expedition any longer, but he made sure that their itinerary kept their curiosity in check ; he needed no publicity for his private ventures.

They had to find a fresh guide, and also recalculate the amount of fuel to take. They were unable to rely on the supplies stockpiled on the old route, nor even those at Hami. Turfan was their next abjective ; 700 miles away with nine vehicles meant 2,200 gallons of petrol, overloading and consequent mechanical troubles. But there was no choice, it was that or stay. The captain's replied categorically "You and your team are used to performing great feats, and now is your chance for another".*

**Extract from Maurice Perraud's diary.*

The day da passed in packing and loading, and during the evening Point hid their arms in case they were requisitioned. Finally the Governor granted Point an audience and explained his position. On Point's return to camp he sent the customary gifts ; a Mauser pistol, 200 cartridges and a pair of binoculars. The young interpreter returned in a state of great excitement, for they had been refused, and consequently they were back as before – forbidden to leave. During the night the Governor's Chief of Staff, whome Dr. Delastre had cured of a "private" illness, paid them a discreet visit. He explained the reasons for the Governor's "volte face". The Chinese scientists had denounced the behaviour of the French who had allegedly broken the terms of the agreement between Haardt and the Federation of Chinese Scientific Societies, and had also abandoned two of their members in the desert. In addition Dr. Tsu Ming-yi accused Point of depriving the Chinese telegraphic system of revenue by using his own wireless equipment for messages. Because of this the Governor had vetoed their departure.

To clear things up Point called a meeting with the Doctor and General Yao. It was clear to him that they preferred to hold up the Expedition rather than run the risk of "losing face" by being turned back at the Sinkiang frontier. He questioned them closely as to their future in this event, and they stated that they would give their answer on the following day. This took the form of an agreement which amongst other things stated that until Haardt's arrival Brull would lead the party, that whenever possible the Chinese telegraph system would be used, and that in the event of either of the parties being barred from Sinkiang the whole mission would wait.

To keep the peace Point signed what was to be known as the "Suchow Treaty". On June 21st. the China group set off into the desert for Hami, not before time. Nanking had sent instructions to Ma Pu-fang to stop the Expedition and send its members back to Pekin under escort. But his uncle had deliberately delayed this telegram so that by the time it arrived at Suchow the China group were far into the desert. That evening they pitched camp 51 miles from Suchow.

In spite of Kegresse's vehicle blowing a head gasket and the heavy loads they were carrying, 15 miles were covered the next day. Then the going grew worse, and picks and shovels were needed to clear the road. They halted in the Min-Shui pass, near a stream, where a post bore a message reading "Danger ! Don't go any further west. Hide your camels in the mountains and wait".
50 miles further west they caught up with a caravan with the words Citroen stencilled on the boxes carried on the camels. They had left Pekin in December 1930 and this mobile Citroen branch had been wending its leisurely way with 71 camels for six months. The Brigands were disappointed for scrap iron and oil were no good for eating, so the cases were all intact. But the China group helped themselves to some front springs and some tappet follower fingers.

They pushed on another 125 miles into this troubled region and on June 28th. arrived at a village on the outskirts of the Hami oasis ; it was deserted and partly burnt. Shots could be heard. Proceeding cautiously they suddenly found themselves in the firing line. The Chantos, rebel Mohammedans, had ambushed a column bringing supplies to the Chinese troops in Hami.

The firing ceased at the sudden appearance of the halftracks and the Chantos broke off the engagement thinking they were Chinese reinforcements. Specht had already set up his tripod and camera on the roof of a vehicle and had shot some spectacular film. The French prepared for the worst and loaded their guns whilst the Chinese scientists went to earth in the vehicles. The Chinese troops took advantage of the lull to occupy the vantage points. Dr. Delastre and Teilhard set up a first aid post, for it was a horrible sight with dozens of dead and wounded everywhere. The Chanto cavalrymen regrouped ready for a second charge, but the Chinese had had time to set up their fieldgun and machine guns.

The Chanto cavalry regrouped in preparation for a second attack. But in the meantime the Chinese had managed to set up their machine guns and a field-piece. The Chantos did not persevere in their attack, especially as reinforcements from Khami were now arriving at the scene of the ambush. The Chinese colonel gave permission for the column to move off at 5. o'clock ; one of the vehicles broke a track, but in twenty minutes the mechanics had it off, repaired it and refitted it again. They didn't wish to hang around, and by 9 o'clock the China group reached Khami.

The town was in a state of turmoil, whilst the rival factions eyed each other warily. Point secretly met the Prince of Hami who lived in the Mohammedan quarter of the town at Kamal, and who promised to warn the rebels to give a safe conduct to the vehicles. He also gave Point his personal visiting card. Finally Point tried to ensure the safety of the caravan they had overtaken several days earlier, and which carried so many vital spares. Petro's lorry had a broken clutch housing, so he was to stay at Khami, effect repairs, wait for the other caravan and catch them up at Turfan. But he was to be marooned for nearly four months by outside forces,

although whether this was involuntary or not was never clarified by him.

The China group set out on July 1st. via Khami – Turfan – Aksu to Kashgar where they were to meet the Pamir group. The Chanto cavalry watched them closely, but thanks to the Prince of Hamii's card, did not hinder them. The Chinese scientists were most anxious and offered to mount guard during the night. Their relief was noticeable as they neared the Chinese lines.

They suffered a few mechanical troubles on the 2nd and 3rd of July ; broken trailer hitch and road spring, blown head gasket. The heat was intense, and in the cabs Point noted temperatures of 50° C. The mechanics were even more exhausted by the decision to drive at night as a safety measure. On the 5th. they reached Turfan for a ten day stay. A telegram from Marshal President King, Governor General of Sinkiang, awaited Point, summoning the entire group to proceed to Urumchi. He scented a trap. He left by lorry with Chauvet on the 7th., and for nine days the China group was out of touch with its leader. Brull was left in charge with very precise orders from Point.

Under no circumstances was he to move without written orders signed by Point.

On July 14th. the French national holiday, the local Turfan magistrate called on Brull with a present of Crimean champagne. But it was obvious that he was embarrassed.

"This is very painful", he said. "I have to check your passports, impound your firearms and examine the contents of your baggage, and request that you proceed at full speed to Urumchi."

When Brull asked the reasons for these Draconian measures, he was told that they were by order of the Marshal President who was most annoyed at receiving a message from the authorities at Khami that the expedition had filmed and photographed scenes derogatory to Chinese dignity. Now the telegraph line between Khami and Urumchi was cut, so the only source of this information could have been the three Chinese scientists.

Chauvet arrived in a Chinese lorry on the 16th, guarded by soldiers, and brought a message from Point telling them to go to Urumchi but to camp outside the town. He also asked them to notify the legation at Pekin if possible and to hide the four Lewis machine guns, which were much prized in that area.

Point had been received at Urumchi with military honours, but when he wanted to leave with his companions his way was barred without any explanations. He was then told he would remain there until all the vehicles were in the town. President King meant to uae them himself, as well as the wireless installations. After eight days Point decided to give in.

On the way to Urumchi they decided to bury the machine guns in a marked spot in the mountains. Meanwhile Kegresse fell ill with what the doctor diagnosed as appendicitis, and needed ice. Chauvet pushed on to Urumchi, and sent a Chinese back with the ice.

Dr. Delastre decided that Kegresse needed hospital treatment in Urumchi, so Brull led them into the outskirts of the town. They were met by an unshaven, sweaty, dishevelled horseman – Point – almost unrecognisable.

"Turn round and follow me".

He led them to a small wood about a mile out of town. "Remove all the tracks and running gear. We must stop the Marshal from requisitioning them".

Within minutes a company of Chinese infantry arrived, together with the Commissioner for Foreign Affairs, the Chief of Police, the Garrison Commander as well as other high functionaries, and the Head of the Transport Department with two Russian mechanics ; but by then the vehicles were all jacked up.

"His Excellence wishes the Expedition to camp in the alloted area in the town".

Point replied that his mechanics were ill and could not be moved. Remond, Remillier and Nuret were suffering from dysentery and piled the agony on for the benefit of the officials, whilst poor Kegresse was only too obviously in a bad way. The Commissioner suggested that the Russians could refit the parts but they declared it was beyond their ability. So they stayed there, and the Garrison Commander placed a strong guard round the camp. Thus Marshal President King, supreme ruler in Sinkiang, went back on his promises of two years earlier when he issued passports and assured Haardt of his closest collaboration. When he heard that Chinese officials, Kuomingtang representatives, were accompanying the expedition he flew into a violent rage. He was the source of the warning received by Point before he left Pekin, though now the expedition had passed the danger point. But the French equipment could prove to be of value in the current conflict. King mistrusted the envoys from Nankin, who had erred in accusing the expedition of conniving with the rebels. Wasn't Haardt travelling from the West through all the Mohammedan coutries ? This political contradiction decided King to send the Chinese scientists on their way, thanking them for their actions.

He put them on the Trans Siberian Railway for Nanking at his expense.

In defiance of Chang Kai Shek's orders King did his utmost to lay his hands on the expedition's vehicles and radios, and even wanted to send them back to the frontier. Point refused point blank, and tried to enlist the help of the other Europeans in Urumchi – the Soviet consul, the Postmaster, a Dane ...

Finally the Marshal agreed to accept the little portable 60 watt transmitter. Kervizic, under pretent of tuning in to the Urumchi transmitter, made contact with the dispatch vessel "Regulus" at Hong Kong, but could only receive, the output being insufficient for transmission. The only other way was to use the generators without attracting attention. The French put their heads together and concocted a diversion to cover up the transmissions. On the pretext of celebrating the centenary of the Third Republic a string of flags was run up a tree chosen by Kervizic. During the night the aerial was run up on a pulley. Penaud and Conte rigged up a generator driven off the fan pulley under a vehicle, and the sound from the loudspeackers would drown the noise of transmission.

When the time arrived Kervizic wriggled into the wireless compartment from inside the lorry. Teilhard and Reymond ere the record changers, and the concert started outside whilst Kervizic transmitted ...

FBQR FROM FPCG. FBQR FROM FPCG QTC QTC (URGENT)...

then when he listened for a reply he realised everyone was listening, replies from Shanghai, from Hong Kong, Tientsin and the French ships Waldeck-Rousseau and the Regulus, which had six messages for him. Outside the voice of Lucienne Boyer filled the air of Urumchi, but the chattering of the morse key could still be heard. The French started singing at the top of their voices, whilst the Chinese listened in astonishment to this music coming from funnels which the French seemed so fond of. The concert, punctuated by crises, went on for an hour and a half. At ten o'clock Kervizic switched off for he had managed to send, and receive confirmation of, the message, garbled by atmospherics, that Audouin-Dubreuil was to receive on the other side of the Himalayas.

FBQR FROM FPCG. LEGAFRANCE. PEKIN.
ARE HELD AT URUMCHI. PLEASE INTERCEDE
FOR PERMISSION TO SEND THREE
VEHICLES KASHGAR TO MEET HAARDT'S
GROUP. GOVERNOR THREATENING TO
REQUISITION TRANSPORT. WAS
PERSONALLY HELD PRISONER TEN DAYS
V. POINT.

Then Kervizic suddenly thought the Urumchi station could intecept messages so he added :

FPCG ASKS FBQR TO PASS ALL ITS TRAFFIC IN THE AIR. WE ARE BEING SPEID ON.

This performance took place a few more times in the following days. On the 29th. Kervizic received the following message from Mr. Wilden, the French Minister at Pekin :

YOUR MESSAGE OF THE 25Th. RECEIVED. HAARDT INFORMED. ALL NECESSARY STEPS WILL BE TAKEN. HOPE THAT MISUNDERSTANDINGS WHICH GREW INCREDIBLY WILL BE CLEARED UP.

Meanwhile nothing in the Marshal's demeanour presaged a change, although he invited the members to a grand luncheon party, and in the town friendly relations were established with the Chinese. Dr. Delastre operated on one of the ministers. Point let Kervizic effect repairs to the Urumchi wireless station, whilst Penaud and the mechanics overhauled the equipment, which had stood up well. They modified the bearing rollers by changing the rubber for steel, found a lathe and turned them, rebuilt a clutch housing, fitted new pistons and rings to Conte's vehicle and made up eight new sets of tracks from the old ones.

Kervizic, on clandestine watch as usual, on August 5th. picked up the following message :

FPCG FROM FBQR. CHINESE GOVERNMENT AUTHORISE YOUR PARTY TO CONTINUE JOURNEY TO JOIN HAARDT'S GROUP AND RETURN TOGETHER TO PEKIN. SIMILAR INSTRUCTIONS ALREADY SENT FROM NANKIN TO SINKIANG AUTHORITIES. DELIGHTED AT HAPPY OUTCOME OF THIS INCIDENT. WILDEN.

But although Marshal King asked Point to prepare to leave, it was to go under escort to the Russian frontier. The French were unable to understand this latest chicanery since they knew from the intercepted messages that the Marshal had received precise instructions to let them go. Why was he still delaying ?

Meanwhile the Russian visas for the Chinese scientists had arrived, and they came to say goodbye. In the meantime the Mohammedan rebellion had grown and gained some important victories ; Khami, with Petro still there, was under siege. At all costs King wanted a wireless link between Urumchi and his troops in the field. He complained that the 60 watt set Point had given him didn't work. He still awaited vehicles and wireless equipment Citroen had promised him earlier, but the rebels had cut the road at Suchour. As soon as he heard this Andre Citroen sent off another three vehicles and two wireless sets by the Trans-Siberian Railway with Jacques Salesse in charge. The French grew restless, and even Father Teilhard lost patience ;

"I didn't come all the way to Sinkiang to change records ! "

But eventually the Marshal sent for Point and said "I will authorise your chief Ha Ehr De (Haardt) to enter Sinkiang on condition that you send your electrician to my army to establish wireless contact with me".

Point said,

"I will go myself but on two conditions :

1 – That four vehicles are allowed to go to Kashgar to meet Haardt.

2 – That you will let me cross the lines so that I can reach Khami and rescue Petro.

"I'll think about it".

A week of thought and then a week to settle the details. Finally, on September 6th., four half tracks set off for Kashgar, leaving the site at Urumchi which they had christened "The Camp of Staunch Resistance". Father Teilhard and Carl were in this party, whilst Point went off to the army base.

THE MEETING AT AKSU.

Haardt pressed on towards Sinkiang, towards the unknown, and with the possibility even that he would be denied entry. But his purpose was clear ; to join the China group and to try to sort out a confused situation. They were already way behind schedule. The going was bad, into the bargain, and the horses and porters soon became exhausted. In the midst of these wild surroundings two little kingdoms still kept their independence ; the Hill State of Nagar and Hunza, whose inhabitants worshipped a living god in the shape of the Aga Khan. The coming of Haardt's expedition was a blessing for the local economy. The King of Hunza soon found them their needed porters, and even sooner hastened to collect the money. And so this descendant of Alexander the Great poured whisky for his guests ...

The pack horses could go no higher. So one hundred and fifty men, each carrying a sixty pound load, often barefoot, mounted the gorge, crossing the river on unsubstantial bridges of rope and wood. Finally on August 17th they reached the end of the telegraph line, which was 10,000 feet up at Misgar in rugged mountainous country.

Hackin, Iacovleff and Sively had already spent fifteen days in this tiny village huddled between the Karakoram and the Hindu Kush. Haardt stayed there several days and assessed the China group's situation. About the 20th. of August they were told that their passports, cancelled by Pekin, were once more valid, that the Governor of Sinkiang disregarded these instructions, that Citroen had despatched three vehicles by the Trans Siberian Railway and that the Mohammedan revolt had spread to Sinkiang and as far as Khami, where Petro had been held for two months. The outlook seemed black.

By the 27th. Audoui-Dubreuil's party had arrived. With two hundred porters to feed supplies were running low. On the 28th. a message arrived saying that Mullabai with his caravan, attached to the Sinkiang party, had received permission to join Haardt. At last to road to China seemed free.

The caravan set off once more and wound its way upward to the Kilik Pass and finally to Wakhjir Pass, 16,000 feet up, looking out over four races.

Afganistan, India, Russia and China – the limits of the Aryan race. The Hunza, not allowed to enter the Kirghiz country, were a nomadic race, clad in sheepskin, herding yak and living in tents of felt.

One evening, as Haardt was camped in the immense solitude of those lofty valleys, a "Mail Runner" appeared with a message, having sped on foot in record time from Misgar.

OBTAINED PERMISSION TO SEND FOUR VEHICLES FOR YOU ON CONDITION I INSTALL WIRELESS POST IN REBEL ZONE WHERE I SHALL GO TONIGHT WITH KERVIZIC. V. POINT.

Goerger had received this comforting message at Srinagar, telegraphed it to Misgar whence it was sent as mail to its 15,000 foot high destination. Mullabai's caravan met them on September 6th. at Beyik, just before Tashkurgan, with sixty camels and sixty pack horses, thanks to the British Resident at Kashgar. He had been told that Haardt's party had perished in an avalanche.

"Who told you that ? "

Mullabai replied with a mysterious smile. Close by a man wearing felt shoes prostrated himself and offered them tea and roast mutton on a scarf spread on the ground. He was the first Chinaman that Haardt and his companions met. From now on the head of the

expedition was going to have to exercise his great powers of diplomacy. This started with an invitation to luncheon in two days time, and despite this evident delaying of the mission Haardt deemed it prudent to accept.

A few days later Haardt had reached 13,000 feet and woke to find a thick layer of snow at this altitude. They next traversed a series of beautiful lakes before entering the rock bound gorges of the Gaz. The stream widened, and after two months of rock and ice and bare grass a few shrubs appeared and then somme trees. They were descending and the altimeter read 8,000, 6,000, 3,000 feet, until Sivel saw a wheeled cart, and buildings, fields, vineyards and cornfields came into sight. As they escaped from the Himalayas the much feared Sinkiang offered them her flowers and her fruits.

KASHGAR

But there were other problems ; two armed sentries were posted outside their door, and a curious crowd thronged the street outside. Then the Civil Governor called, and after the usual interminable polite formalities and apologies for their meagre hospitality, went on to intimate that the Governor General at Urumchi had ruled that no scientific research or still or moving photography was to be allowed. The Civil Governor then invited them to dinner, whereupon a secretary appeared, asked for their passports and expressed doubt as to whether they were valid. This rapid change of mood made them wonder if they had understood correctly.

Missives via the Chinese telegraphic service hammered home the messages : –

ARRIVED KUCHAR. ALL WELL, EQUIPMENT SOUND. HOPE TO REACH AKSU ON THE 22ND. WITH FOUR CARS. M. PENAUD.

The day after :

FORBIDDEN TO GO FURTHER. ANXIOUSLY AND IMPATIENTLY AWAITING YOU AT AKSU.

And then :

TRAVELLING TOWARDS YOU

Haardt started to understand the wiles of these Chinese who ruled the apathetic Mohammedan population of Kashgar. Unable to penetrate the deviousness of the Chinese, the British and Russian consults kept an eye on each other instead. After eight days of negotiations and certain presents Haardt managed to get their guns and passports returned. But the governor insisted on a "guide" and an escort of soldiers accompanying the expedition to Aksu. Hakin, the archaeologist was the subject of especial surveillance when any sites were visited. Sauvage and his assistant were bursting with anger at their enforced inactivity and it needed all Haardt's tact and firmness to restrain them.

Maurice Penaud set off from Urumchi at five o'clock in the afternoon of September 6th for Kashgar. He was allowed no further that Aksu, which he reached in eighteen days, having covered 595 miles. He hurriedly covered ten miles that evening as he was afraid of being held again. The next day he set off at dawn and covered eighty miles. The Toksun pass was reputedly impassible for cars and blasting was impossible because of the danger of landslides. Consequently they had to fill and level for over a mile, but by the 9th. they had covered 18 miles and were clear of the pass. They were nearly 600 feet below sea level and it was extremely hot. The four half tracks kept meeting detachments of Chinese troops going to reinforce Khami. The soldiers drew beads on them, so being unarmed they camped well away from the trail. They struggled through marshland with the trailers singking in up to their hubs, to reach Karashah and a warm welcome from the Governor. The petrol dump was intact. As supplies for nine vehicles had been sent the surplus was despatched by cart to Urumchi and Toksun. Three days were spent repairing the ferry and rebuilding the jetties on both banks after they arrived at the river. The first vehicle was overweight and nearly capsized, so the rest of the expedition was ferried across by the crews themselves that afternoon. In the evening as the vehicles were forming a square Gauthier's half track fired and caught light. The other vehicles were driven clear and everyone started using extinguishers, fighting the fire from all directions. There were 250 gallons of petrol in the tanks and one was leaking. It took five minutes to put the fire out, then the exhaust pipe had to be extended so that the half tracks could be moved to reduce the amount of fuel in the tanks, then drain the leaking rear tank with its attendant fire risk and split this fuel up amongst the rest. Luckily very little was lost, and 175 gallons were salvaged.

The following day a series of rivers were forded, with horsemen sounding the crossings, and at night time the cars drove across with headlights on. The natives in this area had never seen a car before. When they got to Kutchar, after a drive through blinding dust stroms, their passports were signed. A huge crowd filled the courtyard where they filled up with petrol. The landlord suggested to Carl that he should charge the sightseers, and guaranteed at least 5,000 lan in receipts. With a straight face Carl said "Make a written application to M. Andre Citroen, 143 Quai de Javel, Paris".
The motor car "exhibitor" was duly perplexed.

The fitters repaired the fuel tanks, changed a starter motor and fitted new sprocket rings. They then left Kuchar, crossing the river Muzart at a ford, though even there the water reached the bodywork. The fan belts had been removed and the engines started to boil, whilst the roadway become thick with powdery dust. One of the tracks on No. 6 which had covered nearly 3,000 miles, gave cause for concern. In places the dust was two feet deep, and the tyres ploughed through it like water. By September 24th. Aksu was reached and passports signed again. But they were forbidden to leave, a ruling backed up by reinforcing their guard. Haardt sent a cable to Penaud telling him to proceed to Marabashi, 125 miles further on. Impossible.

Stuck in Aksu for twelve days, Penaud's party found plenty to occupy themselves.

Extract from Maurice Penaud's diary

No. 1 car : Repairs to radiator and fan (1 blade broken)
No. 2 car : Strip out engine. Replace pistons, rings, six eshaust valves, and check wiring for fire damage.
No. 4 car : Change oil pump and tappets, overhaul the 30 volt dynamo drive, refix the fan blades and adjust the brakes.
No. 6 car : Repair a track, check the tappets and adjust the brakes.

We tightened up all the springs which had worked loose on the axle beds and checked the gearboxes, axles, radius arms, rollers and whell bearings. Nothing had shifted and everything was satisfactory.

After a general clean up they were like new ...

On October 5th. a wire from Haardt came saying he would arrive on the 8th. Five o'clock that morning saw much to and fro-ing in preparation, and by seven Carl had borrowed a horse to go and meet the others. A messenger on horseback arrived at ten o'clock with a note from Haardt :

"My dear Maurice,

I shall be with you together with my eleven companions, between noon and one o'clock. Preceding us will be the caravan of thirty camels and sixty horses. I am counting on you to find them an encampment not too far from the vehicles. Haardt."

Penaud left to stake out the ground and ran into them.

Remillier had prepared a slap up meal, laid out on a trestle table. Teilhard left at 11 o'clock, ahead of Haardt. Ten miles away an overjoyed horseman was dismounting, surrounded by men whose smiles failed to

conceal their deep emotion. Carl stammered :

"Monsieur Haardt ... I ... its me ..."

"Alone ? Where are the others ? "

Carl composed himself and told them how he had got away in defiance of orders and related the story of the harrowing three months suffered by the China group. Haardt was only interested in the essentials, but the last miles of a ninety day trip on horseback were covered to the accompaniment of Carl's story.

Under the walls of Aksu a fisherman wearing a soutane dropped his rod into the stream and came running :

"At last ... you are here".

"Father ..."

Haardt embraced him, and then Maurice Penaud and the mechanics greeted their leader. Their pent up emotion, after months of waiting, was soon forgotten in the flood of stories, questions and explanations that followed. Surprise and joy were mingled at the sight of the vehicles and the delicious French food ready for them. Penaud produced a bottle of pre-war Pernod whilst Haardt came up with Champagne. They also brought their mail, the first the China group had received since leaving Kalgan on April 24th. 1931.

This was the first time the Pamir party had seen the specially equipped six cylinder vehicles of the China group. Haardt congratulated them on their well maintained and good appearance after the atrocious road conditions they had met. They decided to leave on October 11th, and after paying their respects to the Governor they set off at noon and covered thirty one miles that day. The day after they reached the banks of the Muzar. The crossing markers were still in place after their first trip and the water level was lower this time. They crossed without any trouble on the 13th. and covered sixty miles that day. Haardt let them all have a day off on the 14th. so that Hackin could explore the grottoes. They replenished supplies and filled up at Kucha on the 16th, although driving through the town on market day was most awkward because of the great crowds of people. Only twelve miles were covered that day as opposed to eighty the day after. One of the trailers was overloaded and having trouble with hub bearings breaking because of this. Hackin, Iacovleff and Andouin-Dubreuil went off in a half track on the 20th to visit the grottoes. At Karashah they had track trouble and the blacksmiths under Penaud's supervision made up iron rivets to replace the sprocket ring bolts. All six of the local forges were working for the Citroen Expedition, which left the town on the 22nd. The new Chinese "guide" was more amenable, and allowed archaeological forays and photography, but no pictures in these villages since they were so poverty stricken. Haardt told Penaud that when they reached Urumchi he must find a way to eat the vehicles, for winter was closing in and there were no indications that the Urumchi leg would be a short one.

On October 24th. Haardt's party left the main highway and climbed towards Urumchi to meet Point. The way lead through Toksum but luckily the work done on the outward journey (September 9th) would help on the return. As they left, Haardt's party met Point, Petro and Chauvet in the "Fregate" lorry. This second meeting, as the half tracks ventured into that hostile rock strewn Asian plain remained one of the most poignant moments of an epic expedition.

Haardt approached Point and said :

"Bravo Point ... and thank you".

The rendez-vous agreed on seven months ago in the office in the Place de l'Opera had been kept, in spite of the hostility of an entire continent. Three more days on the road brought them to Urumchi and to Dr. Delastre, the engineer Brull, Reymond, Kegresse, Kervizic, Conte, Diehlmann and Nuret who had been stuck there for three months and were very fed up. They had been "requested" to move into the town after the four half tracks had left to meet Haardt, and they had no option but to comply. Point and Kervizic, of course, had entered the war zone to try and establish radio contact between the field army and the Sin Kiang capital. They hoped to use their travel permits to rescue Petro who had been stranded in Khami for three months beseiged by Chantu rebels !

Point and Kervizic reported to General Chang that they had arrived to operate the little 60 watt transmitter which he'd been given a month ago.

Kervizic transmitted from the heights and was soon in touch with Urumchi. Point then said he'd like to go to Khami, whereupon General Chang tore up his travel permit and wanted to detain Point. The latter had foreseen something of this kind and had alerted Chauvet to wait in the vehicle with the engine running. Point jumped through the window of the H. Q. building, leapt onto the running board and they were off towards Khami.

On the way they came across thousands of unburied corpses which had been lying there for a couple of months ; the remains of the Chinese General Liou's army massacred by the Chantus as it marched towards Khami. Suddenly they were fired on, so they turned round and tried another route, but they were short of petrol. They had to return to Chang's domain where they were immediately placed under close surveillance. The wireless was ineffective, having been located in a gorge, so Kervizic installed it in a more suitable location. During the night, despite the close watch kept on them, Point, Kervizic, Chauvet and the boy interpreter Li managed to escape, fill up with fuel and get through a well guarded town ... That evening at Urumchi Point found Brull immersed in mathematics, whilst Delastre sorted out gifts from his grateful patients and the mechanics tinkered with the vehicles. The morale of those left behind by Haardt was fairly low, and until the night of October 21st. there was no news of Petro. A violent hammering on the door woke Point.

"Good God ... its Petro ! "

He had repaired the lorry and in company with Gombo had escaped from Khami.

"You managed to get another clutch housing ? And what happened to the caravan"

"The caravan is lost ... but first give me food. I've lived for four months on sorghum bread and dead camel" After a hearty meal Petro recounted how Khami was besieged by rebels after he got there. They demanded its surrender, but the General Chu, in command, had one of the two emissares beheaded and sent the head back with the survivor saying "Tell them there is no answer". Petro managed to get permission to leave the town after the first bloody but ineffectual assault on it. The rebels captured him, but he was soon under the wing of the Chief of Staff, an ex-officer of the Imperial Turkish Guard. After he found out that the supply caravan no longer existed he offered to return to Khami to negotiate its surrender. When he got there he was saved by the good grace of an officer he knew from being cut down by the besieged defenders, He then busied himself repairing the lorry "Poisson".

They asked his advice on how to stop tunnelling under the ramparts. He told them to dig a trench round the town deeper than the level of an underground reservoir. Consequently as soon as the Chinese burrowed under it their tunnels were immediately flooded. In exchange for this advice Petro got the services of the best blacksmith in the town and supplies of iron and coke. It took them forty days to fabricate a kind of steel jacket to hold the thirteen smashed fragments of the bell-housing in position, since they could not be welded, so they were bolted and riveted in position. But there was no drill so a bow drill was used, each of the thirty holes taking a day to drill. Finally the job was done.

On October 16th., under cover of darkness, a company of soldiers opened a breach in the north wall of the town. Petro, Gombo, a Chanto guide and General Chu's envoy crept out of the beleaguered city under cover of rapid firing in the southern sector. On the way

the truck got bogged in the sandy parched earth, needing a quarter of an hour's muted shovel work to free it. The Chantu patrols covered the area, and suddenly shots rang out in the pitch darkness. Petro started the engine, switched the headlights on and put the terrified cavalry to flight. At dawn Petro drove parallel to the Khami – Urumchi road to avoid the rebel soldiers and waited till nightfall to cross it and join the old desert trail. The guide lost his way and for four days Petro and his companions wandered through stinking bogs, dried up beds of long forgotten rivers, sand dunes and desert rocks ... and their water was getting short. On the fourth day Gombo spotted a stone cairn marking the trail. Within the hour they were on the road to Turfan, and reached Urumchi the day after.

Petro's information on the situation of the beseiged town of Khami was of great help to Marshal King in assessing the state of the rebel zone. As a result he allowed Point, Petro and Chauvet to leave ahead of Haardt on October 23rd. So the tale of the Toksun meeting and the final assembly of the whole party at Urumchi was told and it was now time to prepare for the return trip to Pekin – 3,800 miles through Asia in the depths of winter.

THE LONG JOURNEY

But all their problems were not solved by the final meeting at Urumchi, strengthened and more confident though they were. Far from it ! They knew Marshal King had designs on the vehicles for his own use, and all the time the military situation was fluid the French operators and wireless sets were vital to him. He was also well aware that even though Khami had been relieved and Ma Chung-ying, the dissident Mohammedan general, wounded, he had managed to reach Ansi with the majority of his troops. He also remembered that Citroen had promised him vehicles and wireless equipment. Haardt soon realised when he was being received in audience that the passports would not be forthcoming immediately, despite the magnificent gift he gave the Marshal.

In addition he failed to get permission for Iacovleff, Hackin the photographer to continue their activities. The Marshal's "Secretariat" was supposed to deal with these matters, but for eight days nothing happened. Finally they were invited to a banquet on the 15th. Feeling that there was little chance of leaving soon they each started organising their leisure hours ; Iacovleff passed his time painting portraits of the local notabilities – but street scenes and buildings were ruled out. Sauvage, Sivel and the cameramen started to film and sound record the Qazak's singing, but this only resulted in the singers'arrest.

The number of different Europeans stranded in the town waiting for passports did nothing the cheer them up. Even Marshal King's three hour european style banquet did nothing to lessen the tension. Haardt invited him in turn, but King fixed the date, November 29th ... two more weeks to wait. Haardt reckoned up the delays, totalling three months. Even if King let them leave it would mean crossing North China and the Gobi in mid-winter. The China group had no cold weather equipment, so the mechanics would have the additional chore of having to cope with the help of makeshift local materials.

EXTRACT FROM MAURICE PENAUD'S DIARY

This afternoon we set to work since we have no idea how much more time we have.

The following day M. Haardt calls a meeting to discuss means of preparing for a hard winter (the temperature falls to between 25 and 30 degrees below zero).

M. Haardt allows me eight days to bring the vehicles up to scratch. I remind him that the tracks that Dr. Sabit had brought were still in the Governor's possession. He finally released them a fortnight after our arrival.

In the meantime I made a complete list of all the remaining spares. I noted that we weren't very well off for bolts and sprocket rings.

I finally had 1500 rivets made in the town the same way as those at Karashah.

Work needing to be done on the vehicles :

Car 1 : 2 Tracks to be changed, idler wheels to be re-tyred.

Car 2 : Strip out rear axle and re-rivet both casings – change both tracks.

Car 3 : Change 1 track – Nuret replaces the cylinder head with Kegresse plugs with a normal one – not a fortunate decision as we shall see later.

Car 4 : Change piston rings and cylinder head – replace both tracks – replace the towing hook and a trailer wheel centre.

Car 5 : Replace both tracks.

Car 6 : Replace both tracks, change the cooking arrangements with winter in mind.

Car 7 : Replace both tracks, top idler to be changed.

"Fregate" lorry – replace pistons and rings.

"Poisson" lorry – replace rings, repair fractured engine bearer, replace the fabricated clutch housing, repair the damaged front of the gear box – replace the reduction gear hub bearing and two stripped studs – repair the keyways – repair the chassis broken over the axle – overhaul all the brake mechanisms.

Our worst job was overhauling the guide runners, since the stones had burred the heads over the nuts and the cold was now beginning to affect us as we were working in the open. I had a native tinsmith make up a heater for the cabs. It was a four inch diameter steel tube about 1/16 thick surrounding the exhaust pipe with a funnel shape at the front end facing the fan and a outlet in the dashboard with an extension for the heating the rear compartment. We tried it out with good results on N° 1 so they were fitted to all the rest.

Meanwhile Iacovleff got a Russian tailor to line the cabs with felt. Carl was in charge of leather clothing and gloves.

Whilst the mechanics busied themselves on the rolling stock Haardt was involved in interminable discussions with the Chinese. He specifically asked for :

1 – Permission for Hackin, Iacovleff and the cameraman to work on the Turfan archaeological sites.

2 – Passports for Brull, Jourdan, Carl and Kegress, who for health or business reasons had to leave for France.

3 – A general passport for the expedition.

An agreement in principle was concluded but without a date being fixed.

On November 20th., as they were sitting down to dine, a French speaking stranger clad in sporting garb and wearing leggings introduced himself to Haardt :

"I am Jacques Salesse. I have brought you the three vehicles and equipment ordered from Paris last month, forty two crates. M. Citroen's compliments and your mail. It's taken me 53 days from Paris via Berlin, Moscow, Novosibirsk and Chuguchak. I couldn't get here any quicker".

He told them how he detrained at Turksib and loaded his 42 cases on to Kirghiz lorries, then onto Chinese mule carts, whilst he enrolled two drivers, one of whom had never driven at all whilst the other had last held a wheel eleven years ago. They had 600 miles to cover to reach Urumchi. After some brief driving lessons, bogs, rivers, mud, dust, a bent axle, a broken windscreen, a punctured float, one vehicle abandoned 20 miles from Urumchi, the second 10 miles away and the third 5 ...

"What was the matter with it ? "

"If I'd known I wouldn't have walked here ! "

The next day the half tracks towed all three back to Urumchi, where they were repaired and presented to Marshal King. Two passports were swiftly forthcoming, one for the travellers to France, via the Trans Siberian

and the other for Hackin, Williams, Iacovleff, Sauvage, Morizet, Reymond, Teilhard and Sivel, who, under Audouin-Dubreuil, and with Gauthier and Nuret driving N° 1 and 3, were to visit the Turfan archaeological sites. Here Hackin and Iacovleff were to make some extraordinary finds. The work permit was only for the ruined cities. "Nothing living" were the precise instructions of the Foreign Affairs Commissioner.

On November 28th. the 42 crate of spares and wireless equipment arrived at Urumchi. Next day Marshal King was Haardt's guest for dinner, or more exactly to eat in the Marshal's own palace, for security reasons, the meal offered by Haardt.

When he returned from this bizarre banquet Haardt found an imposing looking official document covered in seals awaiting him. When the elaborate characters on the large thin sheet of rice paper inside were translated it proved to be their passport to freedom.

The Citroen Expedition, freed from human opposition, now faced that of Asia, a 4,000 mile trip to Pekin and it was snowing ...

By eight o'clock on the morning of November 30th the Citroen Expedition's rearguard was leaving Urumchi. Haardt wanted to push ou non-stop to Turfan. After nightfall an icy slope gave no grip for the tracks and they were further delayed by a broken brake compensator on N° 6. The going grew worse. They disinterred their cache of automatic weapons hidden earlier. At Turfan there was nearly a tragedy ; Haardt, Point, Pecqueur, Petro and Lefevre were nearly asphyxicated by their stove. Petro felt ill and got up to go out, then Point tried to summon Dr. Delastre but passed out. Haardt fainted as well and had to have an injection, but by eight o'clock they felt well enough to set off. On December the second the Haardt and Audouin-Dubreuil group joined forces. The latter had accomplished much useful and fruitful work in the dead cities of the once prosperous Gobi. The cold grew worse when they left the shelter of the Turfan basin, and from now on it was going to be a battle against the elements.

Haardt reluctantly decided to return to Khami, where Petro had been held prisoner for three months, to pick up fuel and also some collections of animal and mineral specimens.

But it had all vanished, and in addition General Chang made them camp outside the walls in 15° below zero temperatures and forbade them to leave the area. Iacovleff managed to get their passports returned by painting a flattering portrait of the liberator of Khami. They managed to get 275 gallons of petrol which Haardt sent on ahead by horse and cart. But another five days had been wasted, and the increasing cold made working on the vehicles more and more painful. They set off finally on the 11th, through the battle areas they'd covered in June. Khami oasis was razed to the ground, and the unhappy villages on their route were ravaged and deserted and only vultures and dogs were to be seen. This marked the beginning of another area of unrest which Haardt wanted to by-pass, but they were atill short of fuel. One nigt, camped in a desert caravan staging post, they found an old Taoist priest who, in order to gain merit, was burying the dead on the battle fields. One of the boy interpreters of the mission recognised him as having helped them six months earlier to bury a load of petrol about 125 miles away. Audouin-Dubreuil took him as guide when he set off to recover this store. But was the village where the cache was occupied by Chantu rebels ?

EXTRACT FROM AUDOUIN-DUBREUIL'S DIARY

Saturday december 12th. 1931.

The cold weather wakes me at 2 o'clock in the morning, the thermometer by the window showing 21° under zero. In the courtyard two lorries were being readied to go to Hsing Hsing Hsia... the radiators filled with boiling water and blow lamps used to warm the engines.

By twenty past nine they're ready and leave the courtyard. Immediately we are in the desert and once more I get this wonderful feeling of space and light and limitless horizons... Now and again we passed groups of ruined houses... everything destroyed and ransacked.

To the east, despite the snow covered ground, one could see a dark void. We were a mile or two away from it, the fortified post of Hsing Hsing Shia and its little village ... Goumbo, holding his rifle at the ready, went on into it with the old priest... no signs of life anywhere.

They dug for five hours under the priest's direction to unearth about 2500 gallons of petrol and oil, which, despite their weariness were immediately loaded onto the lorries. They drove back to the village of Ku-shui, which Haardt had reached after a fifty mile trip. As they drove into the courtyard at 3 o'clock in the morning Audouin-Dubreuil and his party heard the engines of all the half tracks running.

"A pair of mechanics are on duty since we have to keep the engines running day and night because of the cold".

Thanks to this trip Haardt was enabled to reach Suchow by the desert and thus avoid the rebel General Ma Ching-ying, who had delayed for four or five months the caravan Petro was awaiting, and who was determined to make the Citroen Expedition pay dearly for its interference in local affairs and for the return of its equipment. Haardt's previous bitter experiences of the difficulty of constructive negotiations with even minor functionaries decided him to avoid the area.

Under Goumbo's guidance, still at 20° below, they set off for their 250 mile trip into what was a black space on the maps. "We travelled on cups of hot coffee and brandy". After a few days of uncertainty Goumbo found the road from Khami to Suchow, which Ma. Chung-ying had left. Once more the authorities in this town declared their passports null and void ! But Haardt remained calm :

"I'm beginning to learn the tariff – a month for a Marshal, ten days for a General and I suppose, when we find a Colonel, like here, five days. Another pair of binoculars and two tins of grease, so essential for firearms ! And in addition cartridges and a pair of Mauser pistols for the Chief of Staff.

In spite of a fracas when some Chinese tried to stop Kervizic transmitting, they were free to leave. But days of hard work lay ahead for the mechanics. Haardt insisted that the engines be kept running, and ticking over constantly oiled up the plugs in no time, whilst the worn piston rings let the oil up into the cylinders.

Sixty miles from Suchow the camshaft pinion in Remillier's vehicle No. 6 broke. This meant working through the night in a temperature of 28° below.

They had to cross several frozen streams, and over one of them the 7 ton weight of the wireless truck proved too much. Water entered the brake drums and had to be thawed out with blowlamps. They reached Kanchow by noon on December 24th and camped in the courtyard of the German Mission there. Food awaited them, wine as well, their first for seven months... It was a brief stay but gave some rest to the mechanics who had lost much sleep with the constant repair work they had done. Three wirtually sleepless nights and only 110 miles to the Catholic Mission at Liangchow... which was also a bandit ridden district. On December 27th No. 4 half track broke a track at ten o'clock at night, one which had been repaired the day before. Penaud decided to fit a new track so they halted in a valley where already 18 caravans had been pillaged. At midnight they drove through a town occupied by brigands, the armed sentries blinking in the glare of the headlights. Haardt and Hackin with guns at the ready covered their passage.

They drove all night. Since Kanchow they had covered 150 miles in 47 hours with 3 hours for sleep. Penaud confined himself to stating "that was the worst journey of all". He seemed to have adopted his chief's motto "Res non verba". The German priests awaited

them at Liangchow with food and spares. Much work was done on the vehicles between December 28th and January 6th and Kervizic sent off countless messages. They even had to use the blowlamp on the little two stroke engine running the wireless sets. This stay improved morale immensely, in spite of the back log of work. On New Year's Day thirty Frenchmen and some Germans marooned in an unhappy, hostile, wartorn China, and for whom France and Germany suddenly seemed two provinces in the same far away land, sat down to dinner together. The Head Father gave them a toast "To the success of our European brothers..."

Haardt thanked them in like manner, but they could detect a great weariness behind his emotion.

TO PEKIN VIA THE GRASS COUNTRY...

When they left Liangchow, after once more having hot food, regular mealtimes and shaving again, the going seemed easier. The track, cut into the loess by thousands of carts over many centuries had developed into a trench, then into a cutting and finally into a gorge nearly two hundred feet deep. But there was no question of the half tracks having to use this narrow trap where it would have been impossible even to turn round. The party went via the motor road which the Marshal Feng Yu Hsian had built five years earlier, and which needed no attention from either shovel or pick. Point left on January 3rd in charge of the first party of Nos 2 and 4 vehicles and the "Fregate" lorry. No. 2 had some trouble on this journey since it was equipped with rubber shod bogies instead of the steel ones which Penaud said he needed.

The second party set off from Liangchow on the 7th. and drove through wretched villages, where a distrustful peasantry barricaded themselves in, and where the heads of brigands were nailed to the heavy gates by their ears. They traversed the sands of the Alashan desert and came to the Yellow River, covered with ice but still flowing towards the sea. The authorities at Ningsia were open and friendly, and made them welcome, and instead of giving presents Haardt received them. The mandarins wore European style jackets and trousers, what was called Sun yat-sen costume. At the Government banquet the Kuomintang delegate raised his glass to the health of M. Pu Li-an, "that eminent Frenchman who is defending China against the Japanese onslaught".

"Who's he talking about ? "

"I suppose it must be Briand".

The Governor General not only did not ask for their passports, but in addition warmed them against bandids masquerading as regular soldiers. He was well equipped to give such advice, since he was uncle to the famous Ma Ching ying.

"Don't shoot when you should talk and don't talk when you should shoot". Haardt presented him with a Mauser. But a certain General Sou had captured the spare sets of tracks, so Haardt decided to do without them and carry as much armament as possible. He hadn't forgotten old Ma.

The three day stop at Ningsia gave them time for urgent repair work ; changing No. 2's engine, repairing No. 4's trailer, both fuel tanks on No. 3 and its clutch plate as well. The mechanics made up six new tracks and repaired the others. They left at four o'clock on the afternoon of the 18th. They left in two parties, and at ten o'clock the second party caught up with the first, victims of a bad accident. Audouin-Dubreuil's half track, Silver Cresent, had plunged through the ice into an irrigation canal up to its bonnet, and the water was now re-freezing. No. 6 in trying to haul it out had broken both front springs and its clutch housing on the bank. They dragged it clear and went back to the first half track. They then broke the ice all around it down to ground level, which proved extremely hard work and took a long time. When this was done three other half tracks winched it out and by four o'clock in the morning No. 2 was free once more.

Whilst all this was going on Haardt saw to it that the essential hot coffee laced with brandy was ready for the crews.

They drained the engine, radiator, gearbox, axles etc., using blowlamps and lighting a fire under the engine. By eight o'clock it was running again, and by eleven o'clock No. 6 had been repaired and they were ready to resume the journey. They covered 53 miles that day.

On the 19th they set off at two o'clock. The scenery was unchanging, like the Middle Ages in Europe ; dangerous roads, miserable serfs preyed on by a bloodthirsty soldiery who exacted tribute in return for illusory protection ; the apparent safety of the fortified towns, and in the countryside a Christian abbey manned by Belgian priests who kept watch from their crenellated towers with flint-lock guns and arquebuses.

The Frenchmen reviewed their armoury in the safety of the Belgian Mission. There was a machine gun each for Nos. 1, 4 and 5 half tracks and the Fregate lorry. From now on No. 5 would bring up the rear. It was 220 miles to the rail head at Paotow, and the dust and sandstroms hindered progress since the air filters had to be frequently cleaned out. The next town closed its gates to them so Haardt decided to bypass it. That night No. 2 broke its valve springs, but by 4 o'clock the repairs were finished. Then six miles further on Nos. 3 and 4 ground to a halt, pistons and rings worn out by the dust. Four bandits appeared whilst they were working, spied out the land and disappeared. From now on none of the towns was safe, and anyone could be either a spy or a brigand.

The convoy was long drawn out as a consequence of the various troubles with Nos. 4 and 7, at about 4 o'clock on January 26 th the head of the column reached the village of Patsebolong, whereupon sone "soldiers" levelled their guns and made signs to stop. The guide, a former bandit, told them to keep going, but then they came under fire. Audouin-Dubreuil's vehicle was hit several times and he got out, rifle in hand. Haardt and Hackin did the same. Balourdet mounted and loaded a machine gun and fired at the ramparts, whereupon all the heads vanished. Chauvet got out of the leading lorry with a similar weapon and fired a burst. A sudden silence and then a sort of flag was waved above the parapet. Haardt and the Chinese parleyed, and the "General" in command of the irregulars assured him it was all a mistake.

Meanwhile the other vehicles had caught up with them, so Haardt ordered that Conte's should be towed so as not to delay them further. The valve tappets would be changed under cover of some massive boulders at one o'clock in the morning.

Paradoxically the nearer they approached Paotow the greater the danger ; spoils for brigands were greater near railheads and caravan centres. The roads and ramparts in the towns they came to were deserted, for the story of their vigorous vyoste at Patsebolong had preceded them, and rumour had it that they were Japanese troops from Mukden coming in tanks to invade the country from the north. Maurice Penaud noted that "the temperature was rising, it was now 18° under".

At Paotow they met another vehicle, a truck with 25 passengers tied in like parcels. Then a strange, new, almost forgotten sound was heard, the whistle of a railway engine. In the train was a happy and relieved passenger, Andre Goerger, General Secretary to the Expedition, who had bade farewell to Haardt in Srinagar and had travelled round the world via Paris, America and Japan to greet his friends to the courtyard of a Chinese inn.

Was this the end of all their worries ? The driver of the truck regained the village with twenty two of his passengers, on foot and stark naked. The three others had been murdered by bandits who had also set fire to his vehicle.

January 29, 30 and 31 and February 1st. were taken up with repairs to the vehicles. Maurice Penaud briefly listed them.

Work on vehicles :

No. 1 Replace pistons and rings.
No. 2 Replace rear springs and tracks, repair trailer tow bar.
No. 3 Replace gussets and tracks, repair towing hook bracket.
No. 4 Replace 5 gussets, fit new keys to drive pinion, strengthen the front of the trailer with two steel plates, replace one trailer spring, one front spring and a track.
No. 5 Replace both front springs and both trailer whell bearings. Overhaul wireless generator engine.
No. 6 Replace pistons and rings, gussets, and, plate front of trailer. Change one track.
No. 7 Replace pistons and rings, change one track.
Fregate lorry – replace pistons and rings, repair brake rods and radiator stays.
Poisson lorry – replace rings and repair linkage.

So that Sauvage could film the lamaseries Haardt despatched Nos. 2, 3, 4 and the lorry "Poisson" off ahead. On Saturday the 30th Haardt told Penaud the date of his departure to make arrangements for the embarkation at Tientsin. He would hand over his technical duties to Balourdet and entrain at Paotow together with Morizet and Goerger. Penaud would then meet them at Nankow so they could all arrive together at Pekin.

They climbed towards the lamaseries of Peilingmiao where the China group had camped during May 1931. The spiritual leader of the monastery, Gai Ming, received the mission with a saintly friendliness. He spoke in Tibetan, which his secretary translated into Mongolian, Goumbo then repeated it in Chinese to Petro who rendered it into French. Despite these obstacles the conversation flourished. Hackin scribbled some characters on a page of his notebook. The Lama was astounded, and four translations later said :

"Sacred letters ! Who are you then ? And from what land..."

"Tell him" said Hackin, "That I can write Tibetan but cannot speak it". So the Lama and Hackin discussed via notes theology, Buddha, Jesus and Mohammed, those true phrophets who came to proclaim the true word of the only God...

Meanwhile a restive Sauvage was trying to keep the oil in his camera from freezing at 30° below with the aid of a blow lamp. But when the holy man saw those chrystal eyes he recoiled – perhaps that handle would bring down some curse upon him ?

Nevertheless an offer of 400 dollars the morning after resulted in permission for Sauvage and Sivel to film the extraordinary two hour ceremony. Then the superior changed his mind, and with typical Chinese honesty returned them 350 dollars.

A marvellous fireworks display took place in front of the encamped half tracks on the night of February 5th. It was in honour of the Mongolian New Year and also the visit of the living Buddha to Prince Hsi-su-ning, the Mongolian Crown Prince. The travellers beheld, in a blaze of coulour, the incredible spectacle of a timeless aristocracy paying homage in surrounding of pomp and holiness. But in Western fashion time was running out, they had to take leave and push onwards.

Still more breakdowns, timing gears, track dampers, sprocket rims and teeth. Then Goumbo, after six months of loyal and faithful service, despite Haardt's offer to come to France, left. Nothing had changed in the family yurt, not even his mothers tears, who on seeing her son whom she had given up for dead, cried just as she had done when she parted from him, nor he, who during his amazing voyage had learned how to start a six cylinder Citroen under all conditions... using the appropriate prayers of course.

It marked the beginning of China itself, and Kalgan was reached at five o'clock in the morning of February 8th. Food and rest, and then the vehicles were greased and serviced.

Through the ten Nankow passes ; then Chinese soldiers, thinking it was a Japanese attack, formed up in battle array ; three quarters of an hour of explanations and they were away again. They were conscious of a great weariness and as soon as they got to Nankow Haardt booked the expedition in at the most comfortable hotel. Maurice Penaud returned by train from Tietsin on February 11th. bringing four new tracks of which two were fitted to No. 6. The last stage of the journey was on the 12th. 15 miles to Pekin. At quarter to ten the cavalcade arrived at the city gates and waited an hour for the Chinese authorities.

They drove through the unheeding traffic escorted by police on cycles. Suddenly they had to obey the highway code, the rule of the road, make hand signals, look out for cyclists, trams, wagons and pushcarts. Civilization was epitomised in the policeman's white baton when he held the traffic up, as if in Paris, to let the Citroen Expedition enter the Diplomatic Quarter. At the end of a sand covered avenue stood the colonnades of the French Legation. Al European Pekin awaited them. To the sounds of a bugle the troops presented arms, just as they had done in Beirut. The man in the suit greeted these men, still booted, garbed in skins and furs, who had crossed all Asia "I am happy to welcome you..."

The speech droned on whilst thoughts of a hot bath drove out all else. Then, glass in hand, a shoal of questions from people who wanted to learn all about that continent and that far distant China so little known in the western world. Whirlwinds of conversation anecdotes, invitations, telegrams, journalists, telephones, cocktails, dinner, food, hotel, suit or evening dress ? It seemed another world.

Four wasted days. Haardt insisted on dining on Monday February 11th. with all the mechanics. He looked worn out, but then everyone was, and who could foretell what was to happen ? He wanted to return by the south and Arabia.

They set out on the 16th. for Tientsin. No. 7 ran a bearing but continued on five cylinders. The vehicles were taken back to the local Citroen agent and they started to pack the spares. Customs formalities and loading onto a small Japanese cargo boat bound for Dairen (in Manchuria) took from February 22nd till 25th. Haardt, indisposed, stayed at Tientsin. After a three day visit at Port Arthur the expedition embarked for Haiphong. Haardt wanted to continue across Indo China and return to Europe via Siam, Burma, India, Persia and then rejoining the Bagdad road, proceed to their starting point, Beirut.

Haardt and his close colleages stopped off at Shanghai to thank Admiral Herr and the French Minister for their help. The Japanese were attacking the suburb of Chapei, and the French admiral's flag ship was anchored opposite the French Consulate with her guns at the ready. There had been no overt declaration of war. Although in the course of this "police action" the Japanese had shelled the city. Haardt delayed his departure from Shanghai, so interested was he in these events. But his general lassitude was so obvious that he was repeatedly told to relax for a few days at Hong Kong. So regretfully he set off for that place.

On March 12th. he had to take to his bed. It was cold and foggy, and the Governor's physician, Dr. Black, diagnosed a severe attack of influenza. He was no better of the 13th, and another doctor called in on the 14th. confirmed the first diagnosis. By the 15th. pneumonia had set in, and that night Haardt complained of difficulty in breathing. He was given oxygen. Commander Pecqueur woke Petro at twenty to four and said :

"It's all over..."

Georges-Marie Haardt had just been appointed a Commander of the Legion of Honour, the news arriving on March 17th. at Haiphong as the expedition was on the point of leaving for Hanoi. The sorrow and upset in the hearts of all when they heard this sad tiding can well be imagined, as can the sadness at the reception given for the members of the Expedition by the Governor General of Indo China. The first question that sprang to mind was, would the expedition continue on the route chosen by Haardt. He wanted it to and from a technical aspect there were no drawbacks.

Then a fresh telegram arrived :

''THE MAN IS DEAD BUT HIS WORK LIVES. BRING BACK THE BODY OF YOUR LEADER TO FRANCE. I SHARE YOUR GRIEF. ANDRE CITROEN''.

Citroen decided that the Central Asian Expedition was finished. Although reservations had been made on the liner "George-Philipar" which was calling at Saigon at the end of April all the members of the expedition decided to go by road when they heard that the "Felix Rousel" would leave at the beginning of the month with the body of Georges-Marie Haardt on board. They covered the 1100 miles between Hanoi and Saigon in ten days. They embarked on April 4th. and reached Marseilles on the 30th.

A launch came out to meet the liner. A man dressed in black climbed the companion ladder. Andre Citroen wanted to be the first to salute his friend and comrade.

Later an unnecessary air of adventure was lent to the expedition by two rather dramatic happenings. It will be recalled that the Central Asian Citroen Expedition was due to embark at the end of April 1932 on the Messageries Maritimes liner "Georges Philippar" at Saigon on the return leg of its maiden voyage to the Far East. However the Expedition unwittingly escaped a disaster by changing its plans and taking an earlier boat, the "Felix Roussel".

On the night of May 16/17, off Cape Gardafui in the Gulf of Aden, the brand new "George Philippar" was swept by fire, probably started by a short circuit. Although prompt help from nearby boats was forthcoming, 52 died, including the journalist Albert Londres, returning home from Shanghai.

The burning hulk drifted for 150 miles before sinking during the night of May 19/20 1932. Sabotage could not be ruled out since it was alleged that the contents of the chemical extinguishers had evaporated.

One more event was to sadden this epilogue to the Citroen Expedition. It will be remenbered that Victor Point, the young naval lieutenant, by his tact and diplomacy did much to launch the Expedition on its way. At 31 he had already been made a Chevalier of the Legion of Honour in recognition of his merit, and a brilliant future was foretold for him.

When he got back to France he went on holiday to the Cote d'Azur. Actually he was seeking out the woman that he had tried to forget by going to the Far East, and for whom he would make the supreme sacrifice. She was the beautiful and talented actress Alice Cocea, in the process of a divorce with the declared intention of marrying Point. On Sunday the 7th. of August 1932 he was with Alice Cocea on her yacht anchored off Agay, very tired, overwrought and impatient at the delay, feeling that he was being hoodwinked over the case ; the outcome was a violent scene of jealousy which terrified the young actress, ending with Point jumping into the "Blue Crest's" dinghy, casting off and from a few yards away blowing his brains out with a revolver. The bitterness of his friends was understandible, and the anger of some against the actress looked for a time as though it would affect her career.

Fortunately nothing came of it in the end.

The members of the Expedition were received in honour at the Sorbonne on November 30th 1932. The official film made by Sauvage was shown at the Opera on March 18th. 1934, the occasion of a gala soiree attended by the President of the Republic Albert Lebrun, members of the government and many personalities from the world of art, letters, sciences and commerce. An exhibition of documents objects and similar material was opened to the general public on june 18th 1932 at the Palais des Expositions in the Place de l'Europe.

After some tendentious stories trying to denigrate the Expedition came the inevitable oblivion. Even in the Citroen factory itself, where work had already begun on what was to be the first front wheel drive car, certain of the staff who begrudged the honours heaped on the crews gradually supressed all mention of the trip. They presumed to speak of it as if it were a failure because the journey from west to east of the Asian continent had not been completed, almost as if it had been decided on four years earlier, and taking no account of the change of plan and the events leading up to these. The technical reports remained secret, which gave rise to wild rumours about the performance and durability of the vehicles.

The death of Georges-Marie Haardt and Victor Point, the difficulties in launching the new front drive car, the financial position of the firm, the take over by Michelin, and the illness and death of Andre Citroen all put paid to the hope of further Citroen Expeditions. This was inevitable. The vehicles were disposed of, four of them being sold to a circus.

l'automobiliste

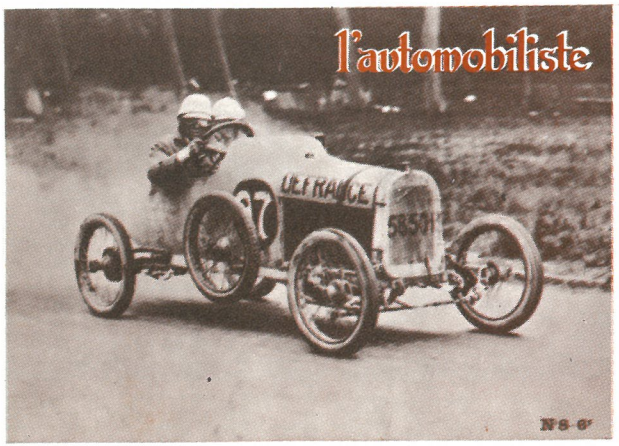
for ENGLAND

ALL SUBSCRIPTION CORRESPONDENCE SHOULD BE ADRESSED TO

PETER BLAIR RICHLEY

15~Park Road
ASHFORD~KENT

ONE YEAR SUBSCRIPTION RATE 4£







Nº 1
LA TRIBU DE BENJAMIN
LE MUSEE DE SURRY-LE-COMTAL
NOTICE D'ENTRETIEN BUGATTI BRESCIA
PREMIER RALLYE DELAGE
MG. CLUB RALLYE DU HALLIER
COURSE DE COTE DE ST-PAUL

Nº 2
LES MOTOCYCLETTES D'AVANT 1914
LES 6CV RENAULT ET NN
LA GLADIATOR "COURSE" 1903
LA LEGENDE D'AMILCAR
PARIS/ROUEN 1966
TARGA FLORIO

Nº 3
BUGATTI BRESCIA
LES LORRAINES DIETRICH
LES 6CV AMILCAR
LES FAUSSES "COURSE"
LA MORT D'ALBERT CLEMENT
LES PARIS/NICE

Nº 4
LES LORRAINES
LES VOITURES SALMSON
LES MALHEURS DES 3 ROUES
LES DEMOISELLES DE BILLANCOURT

Nº 5
TRICYCLE LEON BOLLEE
MOTOCYCLETTES 1914-40
ROLLS-ROYCE 1904-14
LA REGINETTE

Nº 6
CITROEN 5HP
MONOGRAMMES PANHARD & LEVASSOR
LES MASE
LE SALON 1927

Nº 7
DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT
FORD A
LES TAXIS PARISIENS
REGLAGE SALMSON, AMILCAR

Nº 8
LES CYCLECARS A 3 ROUES
DES 4CV TRES SPECIALES
LE BOL D'OR
LES PNEUMATIQUES

Nº 9
LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT
LE BUGATTISTE
LES SANDFORD
1er PARIS/NICE 1893
LES MOTOS A.B.C.

Nº 10
LES MASCOTTES ET BOUCHONS DE RADIATEURS
MONSIEUR VIOLET (SIMA - VIOLET)
MUSEES D'AUTOMOBILES ANCIENNES
(LE MANS ET MUSEE DU FOREZ)
BUGATTI AU BEC HELLOUIN

Nº 11
LA NEW-PHANTOM (Phantom I)
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ?
DES DEBUTS DE LA LOCOMOTION
MECANIQUE AUX TRAINS
ROUTIERS. . . .
MUSEES AUTOMOBILES (Suite)

Nº12
TESTE & MORET
EVOLUTIONS DU SIGLE RENAULT
VOITURES ANCIENNES A MONTLHERY
LA FULVIA SPORT 1,3
CABRIOLET, COUPE, COACH ?

Nº 13
MOTOS KOEHLER ESCOFFIER
FIAT 509
PEUGEOT DE COURSE 1911
PROTOTYPES J.P. WIMILLE
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION (Suite)

Nº 14
LES 2 PATTES RENAULT 8 ET 9HP
AMILCAR 6 CYLINDRES
LAMBORGHINI MIURA

Nº 15
MOTOS DOUGLAS
LES E.R.A.
RENAULT SAPRAR-SPORT
LA LASPOUGEAS 1896

Nº 16
TURCAT-MERY
LES MARQUES MARSEILLAISES
DELAGE 1500

Nº 17
BUGATTI LES "ROYALE"
ALFA ROMEO P2, 1923
MONTLHERY 1969

Nº 18
B.M.W. TYPE RUSSIE
FORD "T"
BALLOT

Nº 19
MOTOS RENE GILLET
FARMAN
FIAT 804
BERLIET

Nº 20
PARIS/NICE
SCHWIMMWAGEN
MONTLHERY

Nº 21
J.A.P.
R. SENECHAL
MG K3
LES C4 CITROEN

Nº 22
MOTOCYCLETTE PEUGEOT 1905
LA 57S BUGATTI
DE DION BOUTON

Nº 23
CHASSAGNE
ALFA ROMEO P3

Nos 24-25
LE MANS DE 1923 A 1933
SILVERSTONE
RALLYE FIAT

Nº 26
MG - LES "J"
LA JEEP
PARIS/DEAUVILLE
RALLYE SALMSON 71

Nº 27
DELAHAYE 135
COUPES DE L'AGE D'OR 1972
201 PEUGEOT

Nº 28
LA CROISIERE JAUNE
(première partie)

7/18 DECEMBRE 1972

4e SALON



PARIS

PORTE DE VERSAILLES

l'automobiliste N°29 - 8F