

Un extraordinaire exploit des deux aviateurs gâtinais : R. Michel et Ph. Peissel

Une extraordinaire aventure ! Vraiment, c'est ce qu'ont vécu deux pilotes du Gâtinais, Raymond Michel et Philippe Peissel, qui ont tiré remarquablement leur épingle de ce jeu exaltant mais dangereux (on pense aux malheureux pilotes nemouriens ; voir par ailleurs) qu'était cette 1^{re} Air-Transat 1981.

Dès son retour, Raymond Michel est venu nous raconter ces quelques jours qui constituent – jusqu'à présent – ses plus beaux souvenirs d'aviation, même si la fatigue se lisait sur son visage.

UNE PREPARATION SOIGNEUSE

Raymond Michel et Philippe Peissel ne sont pas des apprentis du manche à balai. L'un et l'autre comptent des milliers d'heures de vol et, pour sa part, Raymond Michel s'est déjà rendu dans le passé en Afrique, en Allemagne, en Angleterre ; ancien président de l'Aéro-Club du Gâtinais, et de nouveau président, Raymond est passionné depuis longtemps par l'aviation, qu'il s'agisse de vol à moteur, mais aussi de parachutisme (c'est par là qu'il a commencé, faute de moyens) ou de ballon.

Néanmoins, Paris-New York et retour, entre nous, c'est autre chose que Montargis-Greven ! Il fallait non seulement trouver un appareil valable mais aussi l'aménager en fonction du parcours, sans parler du choix du co-pilote.

Tous ces problèmes, Raymond Michel a su les résoudre les uns après les autres. D'abord, le co-pilote : Philippe Peissel, un cadre commercial demeurant à Corquilleroy, âgé de 41 ans, qu'il connaît depuis longtemps et avec qui il a formé une paire soudée par l'amitié et le sérieux.

L'appareil choisi est un Wassmer 421/250, âgé de 12 ans. Le plus vieil avion de l'Air-Transat, mis à part le Dragon de 1936. Peint aux couleurs de l'Aéro-Club du Gâtinais et portant sur les ailes et le fuselage les marques de Continental Edison, le « sponsor » de l'expédition, il était, bien entendu, dans un état excellent, tant au point de vue structures que moteur. Pourtant, des aménagements étaient nécessaires en ce qui concerne la radio et les réservoirs d'essence.

Durant des nuits et des nuits, à partir du mois de mars, avec des amis mais souvent seul, Raymond Michel et Philippe Peissel travaillèrent sans compter.

Ils durent tout d'abord ôter l'appareil-radio, lourd et vétuste, et le remplacer par une installation plus moderne et légère. Pour le carburant, il fallut aménager la cabine pour trouver la place d'une « nourrice » de 255 litres donnant à l'avion une autonomie de 14 heures à 120 - 130 nœuds à l'heure.

Ce n'est pas tout. Il était aussi indispensable de tester le « matériel humain ». C'est ainsi qu'un vol de reconnaissance fut effectué jusqu'à Reykjavik (Islande) 10 jours avant le départ. Par un temps assez pourri, le Wassmer quitte Vimory, se pose à Deauville pour les formalités de douane, relie

directement la Normandie à l'Islande, y fait le plein et revient sans autre problème qu'une météo médiocre et du givrage sur les ailes et l'hélice. Rien de grave. Tout va bien. L'engagement est confirmé.

PAPA VICTOR INDIA DANS LA TOURMENTE

Tout le monde a suivi le départ de l'Air-Transat à la télévision. On sait que les appareils – près de 70 au total – ont pris des départs échelonnés depuis le samedi dans le cadre prestigieux du Salon international de l'Aviation du Bourget.

L'appareil de Vimory dont l'indicatif est Papa Victor India quitta le sol, pour sa part, dimanche matin vers 8 heures par un temps moyen, et même franchement mauvais au-dessus de la Grande-Bretagne. Pour les connaisseurs, cela veut dire un vol sans visibilité à une altitude d'environ 2 500 à 3 000 m.

Partout, la mer de nuages. 10 heures de vol environ aux instruments avec pour seule compagne la radio dont les guidages techniques suivent en permanence l'appareil. En dessous, l'océan, pratiquement invisible.

Deux heures avant d'atteindre les côtes islandaises, c'est la 1^{re} panne : la batterie ne charge plus ! Le régulateur électronique ne remplit pas sa fonction. L'équipage ne s'inquiète pas de trop. En effet, l'une des seules pièces de rechange emportée est justement... un régulateur. Des contacts radio permettent d'être sûr d'avoir une équipe technique au sol pour effectuer la réparation avec un retard minimum.

C'est compter sans la météo. Et à Reykjavik – où le temps n'est d'ailleurs pas mauvais – l'équipage gâtinais apprend une interdiction de vol provisoire vers le Canada et Goose Bay. Ce n'est que le lundi matin que le Wassmer reprendra l'air. Pas pour longtemps.

Deux heures après avoir quitté l'Islande, nouvelle panne de charge de la batterie. Pendant un temps, Michel et Peissel pensent continuer et utiliser la batterie de secours ; mais bientôt, c'est la pompe à vide qui rend l'âme, ou du moins refuse son office indispensable (c'est elle qui permet aux instruments de bord de fonctionner) et rend toute navigation sans visibilité impossible. Il faut faire demi-tour et rentrer à Reykjavik au ras des vagues en se servant le moins possible du compas pour ne pas épuiser les dernières réserves électriques.

À un moment, les recherches sont sur le point d'être déclenchées. En fait, pour plus de sûreté,

un énorme Hercules de l'U.S. Air Force se déroute et va escorter le petit avion en difficulté jusqu'à bon (aéro)port. Comme quoi la solidarité des aviateurs n'est pas un vain mot !

NEW YORK... NOUS VOILA !

Lundi, vers 18 heures, le Wassmer se pose et les réparations commencent. Tout le monde aide. On trouve dans un magasin une pompe à vide, on découvre que la panne de l'alternateur vient tout simplement d'un petit fil desserti. Mais on perd plus de six heures puisque l'avion ne pourra repartir que le mardi vers midi.

A partir de ce moment, tout ira comme sur des roulettes ! Les 10 heures de vol se passent sans histoires ; les pilotes admirent au passage l'admirable paysage du Groënland et ne retrouvent le mauvais temps qu'en se posant à Goose Bay, l'une des plus importantes bases militaires du Canada, encombrée de chasseurs supersoniques et de bombardiers atomiques.

Là, nos deux pilotes ne resteront que deux heures, le temps de faire de l'essence, de manger un morceau et de changer leur plan de vol, compte tenu de certains renseignements obtenus et signalant un très mauvais temps sur la route initialement choisie. L'appareil montargis va survoler Québec de nuit (Splendide ! dira Raymond Michel) et se poser à New York, près de Kennedy International Airport, sur le terrain de Bridgeport, appartenant à la firme d'hélicoptères Sikorski.

Si c'est la première fois que Raymond Michel pose les pieds aux U.S.A., il n'en est pas de même pour son co-pilote qui parle un anglais parfait, ce qui facilite grandement les communications-radio. Un motel abrite pour la nuit nos deux héros (il y a 24 heures de neutralisation) et le lendemain, ce sera au tour de Philippe Peissel de poser les pieds aux U.S.A. sans aucun problème New York-Paris via Goose Bay et Reykjavik avec seulement 38 heures d'arrêt pour ravitaillement. 25^e à New York, le Wassmer se retrouve à Beauvais 16^e, ce qui est remarquable et montre la rapidité du retour. Là, une petite bande d'amis fait un accueil justement enthousiaste à Michel et à Peissel qui ont bien mérité de l'Aéro-Club du Gâtinais !

Et dimanche, ce sera au Bourget la distribution des prix.

Certes, R. Michel et Ph. Peissel n'ont pas gagné. Ils ont néanmoins participé de manière remarquable et leur exploit – car c'en est un –

a été réussi et au nom de tous nos lecteurs, nous leur adressons un grand bravo !

En ajoutant que nos pilotes n'ont qu'un espoir : faire la course Londres-Sydney en 1982, et la 2^e Air-Transat en 1983 ; et un souhait : persuader des jeunes de

l'Aéro-Club du Gâtinais à les suivre. Pourquoi pas ?

En tout cas, Raymond Michel est bien convaincu qu'avec un petit avion on peut faire Paris-New York : la preuve ! Et, de plus, que cette Air-Transat 81 a été pour l'aviation de tourisme (il paraît

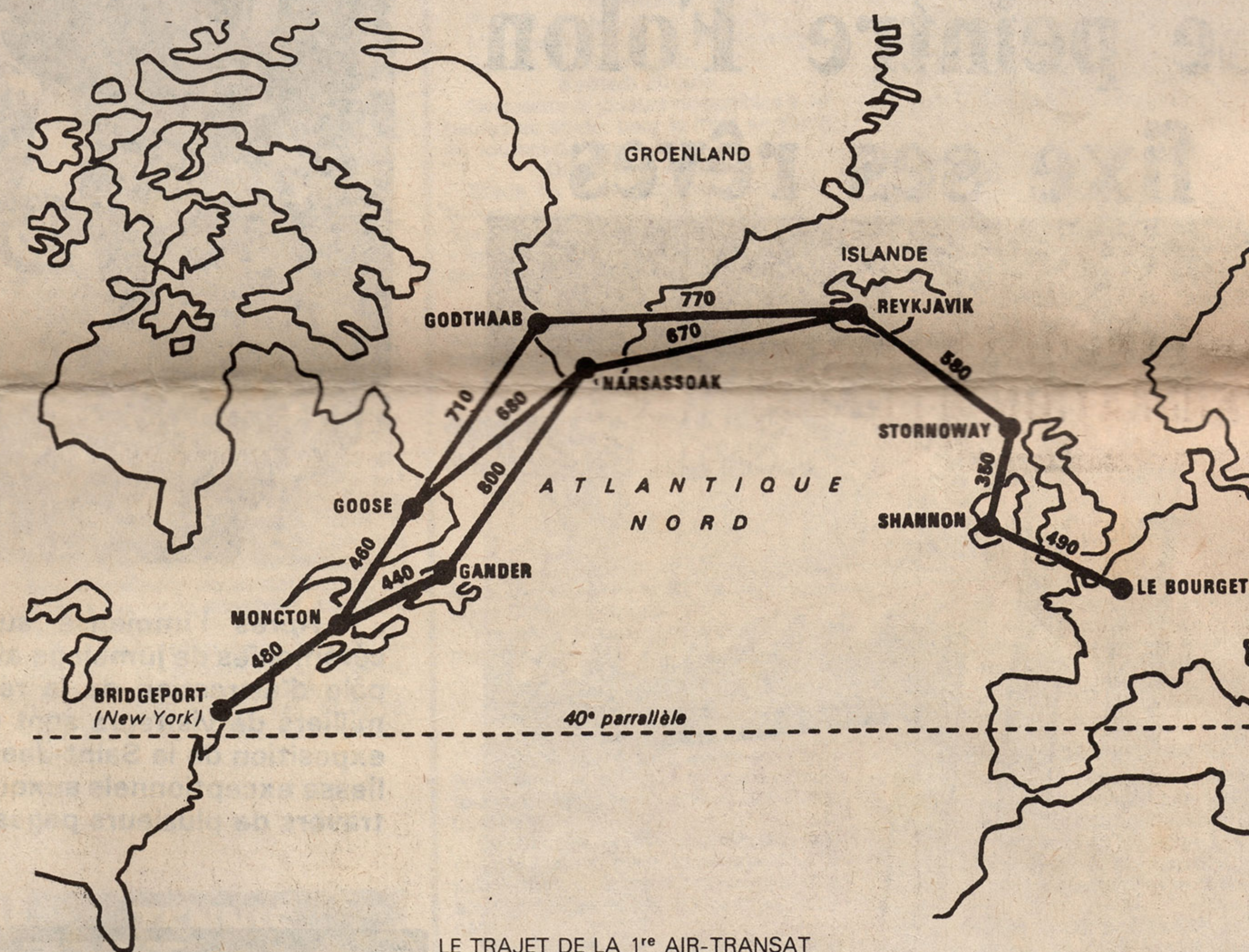
qu'on dit générale) une extraordinaire publicité. Il ajoute : « Notre seul problème, il vient de l'administration et des pouvoirs publics qui veulent notre mort. Cette course a démontré que nous sommes bien vivants et que nous méritons d'être aidés et non combattus. »

Espérons que le nouveau ministre du Temps libre (qui est, paraît-il, un pilote confirmé) entende cet appel.

J.D.S.



DEVANT LE WASSMER, R. MICHEL ET PH. PEISSEL AU BOURGET



LE TRAJET DE LA 1^{re} AIR-TRANSAT



A L'ARRIVEE, LES AVIATEURS GATINAIS AVEC Mme SIKORSKI LA BELLE-FILLE DU GRAND CONSTRUCTEUR AMERICAIN D'HELICOPTERES

Les deux pilotes disparus sont nemouriens

Plus d'une semaine après leur naufrage, on est toujours sans nouvelles de l'équipage porté disparu dans la Transat aérienne. Les deux concurrents sont de notre région : Olivier Recoing (notre photo) est de Saint-Pierre-les-Nemours, et J. Masserot réside à Villemaréchal, près de Nemours.

L'espoir de retrouver les deux pilotes s'amenuise.

(Page 29).



Exploit remarquable des gâtinais R. Michel et Ph. Peissel

(Page 2)



10 000 km au-dessus de l'Atlantique à bord d'un petit monomoteur âgé de 12 ans et peint aux couleurs de l'Aéro-Club du Gâtinais, tel est l'exploit de Raymond Michel et Philippe Peissel.