

La première course transatlantique aérienne

Deux Montargois sur les traces de Peter Stuyvesant, Lindbergh, Costes et Bellonte

Dans quelques semaines, deux Montargois seront fin prêts pour participer à la première course transatlantique en avion qui se déroulera à partir du 4 juin, pendant le Salon Aéronautique du Bourget.

En attendant le grand jour, Raymond Michel et Philippe Peissel, membres de l'Aéroclub du Gâtinais à Vimory préparent fiévreusement leur appareil depuis trois mois.

Plus de 50 ans après la traversée de l'Atlantique d'ouest en est par Lindbergh (1927), et d'est en ouest par Costes et Bellonte (1930), les deux pilotes amateurs ralièrent Paris-New-York à bord d'un monomoteur Super 4-21 253 cv, de construction Wassmer (ce type d'appareil a déjà réalisé un tour du monde avec Mme Pelissier et M. Dumont en 1967).



L'itinéraire suivi par l'équipe du Gâtinais sera le suivant : Paris - Rykjavik en Islande, Rykjavik - Goose-Bay (Canada), soit 2.479 km de survol au-dessus de la mer, puis Goose-Bay - New-York. Le voyage aller-retour représente environ 14.000 km. Une neutralisation obligatoire de 24 heures maximum est prévue entre les deux trajets.

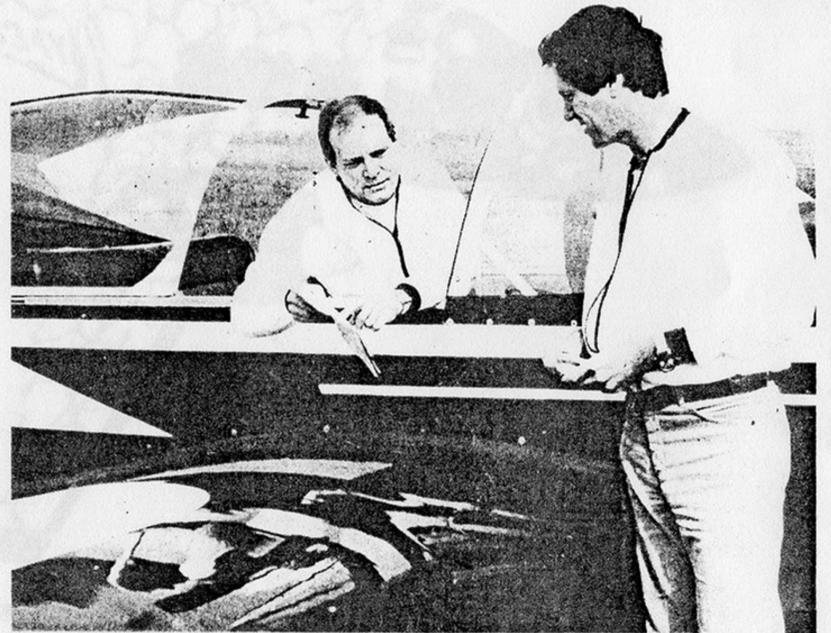
Au travers de la course transatlantique, l'association Air Transat a engagé le pari « d'assurer la promotion de l'aviation générale par l'intermédiaire des grands moyens d'information donc auprès du grand public », faisant ainsi connaître les pilotes aujourd'hui beaucoup trop dans l'ombre.

Un réservoir supplémentaire d'essence de 200 litres, en cabine, leur permettra d'éviter le Groenland dont les conditions météorologiques sont particulièrement dangereuses pour des petits avions. Rien dans la préparation de l'appareil n'est laissé au hasard puisqu'il dispose d'un équipement

B = suite de A
IFR complet, d'un doublage du radio-compass, d'une radio HF et d'un canot de sauvetage avec tout l'équipement de survie nordique. Le pilote et son compagnon ont en outre, en vue de la course, suivi un stage de navigation océanique à Air France et un stage de survie.

Un maximum de précautions ont donc été prises pour réaliser la course dans les meilleures conditions ; peut-être nos deux aventuriers de l'air inscriront-ils leurs noms au palmarès des transatlantiques aériennes comme l'on fait avant eux Eric Tabarly et Alain Costes ? Nous leur souhaitons !

L'équipage montargois a pour sponsor Continental Edison qui leur permet de couvrir en partie leurs frais ; ceux-ci étant très élevés, les aides des amis de l'aviation peuvent être adressées directement à l'Aéroclub de Vimory.



RAYMOND MICHEL ET PHILIPPE PEISSEL
ETUDIENT LA CARTE DE L'ATLANTIQUE NORD

Une œuvre d'art volante

Pour ne pas être en reste dans cette compétition, la Fondation Peter Stuyvesant a décidé de « sponsoriser » un avion. Quoi de plus normal puisque le grand Peter a été l'un des premiers gouverneurs de New-York, à l'époque La Nouvelle-Amsterdam, et qu'il fut l'un des premiers à effectuer le trajet transatlantique est-ouest.

Pour marquer cette entreprise du sceau de l'originalité, cette

fondation a demandé à l'une des artistes françaises les plus connues aux USA, Niki de Saint-Phalle, de laisser libre cours à son talent sur les parois d'un avion tout nouveau, le Piper Sequoya, un bimoteur extrêmement performant qui sera piloté par J.-P. Chauzit et Jacques Calliès, deux experts.

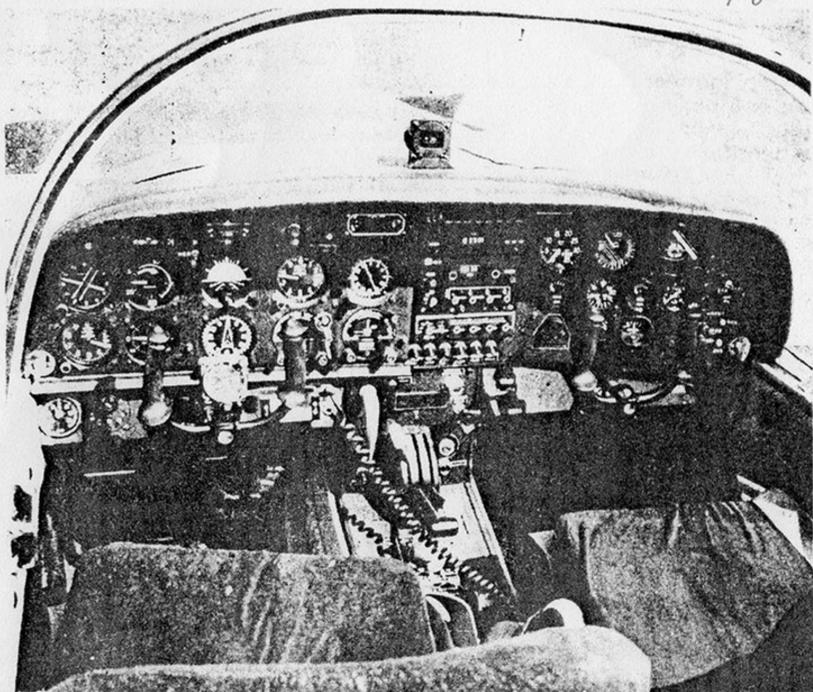
Il se peut, d'ailleurs, que cet appareil fasse escale sur l'un ou l'autre de nos aérodromes d'ici le

départ. Comme on peut le voir sur notre photo, il ne passera pas inaperçu.

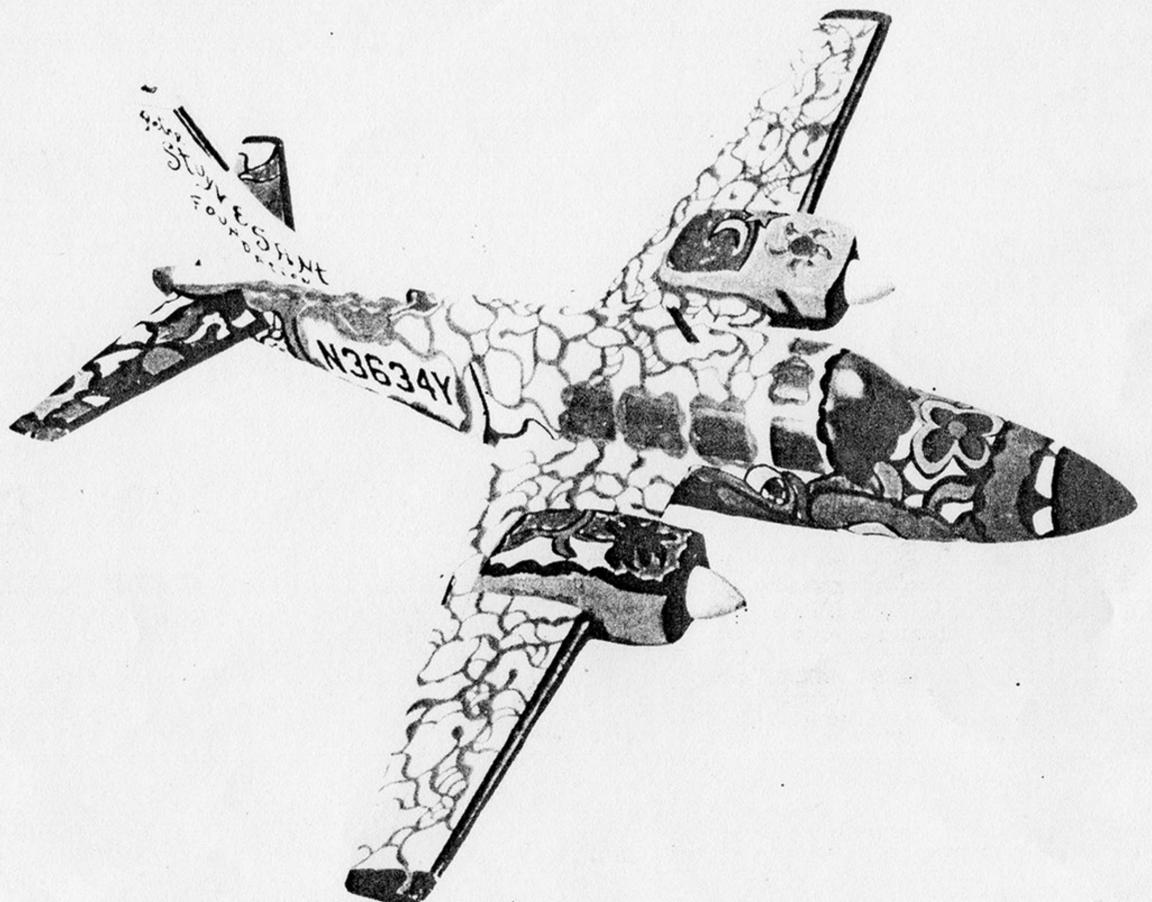
Le 6 juin enfin, jour du départ de la course, le Piper Sequoya « Peter Stuyvesant Foundation » commencera sa traversée transatlantique avec 100 autres équipages internationaux, survolant ainsi le chemin parcouru en 1647 par Peter Stuyvesant qui allait devenir directeur général de New-York.



Le pilote, Raymond Michel, obligatoirement IFR (Instrument Flight Rules), a à son actif 1.000 heures de vol, et son co-pilote, Philippe Peissel en a 800 ; la moyenne des heures de vol des participants se situant entre 2.500 et 3.500, ils figurent parmi les plus jeunes de la course. Ils n'en sont pas pour autant à leur première aventure aérienne puisqu'en 1969 Raymond Michel a donné, avec Bernard Szigeti le signal de départ des grands voyages de l'Aéroclub de Vimory en effectuant le vol Montargis « Venise du Gâtinais » à Mopti « Venise du Mali », suivant l'itinéraire de l'ancienne aéro-postale.



LE TABLEAU DE BORD DE L'APPAREIL



LE PIPER SEQUOYA DE LA FONDATION P. STUYVESANT