

PARIS PEKIN

article Journal ?
Retour

Vous vous souvenez pendant le mois de mars, nous vous avons souvent parlé de la course Paris Pekin Paris, à laquelle participait un équipage Montargois. Nous avons tous été heureux et très fiers d'apprendre que cet équipage avait gagné la première place à Pakin. Montargis a la place d'honneur en Chine, avouez que ça n'arrive pas tous les jours.

Raymond MICHEL, un habitué des grandes courses aéronautiques :

1981 la transatlantique Paris/New York

1983 la transafricaine Paris/Libreville

1985 Courrier Sud Toulouse/Saint Louis du Sénégal/Rio de Janeiro

1987 Paris/pekin,

va nous parler pendant trois semaines de cette course Paris/Pekin qui fut la plus longue et la plus difficile de toutes.

Participer à une course, c'est une grande aventure, mais l'aventure commence bien avant le départ. Une année aura été nécessaire à la préparation de Paris/Pekin.

Tout commence par le choix de l'avion. Pour avoir une chance de gagner cette course, il faut que l'on puisse faire Paris/Le Caire en direct et arriver en Chine avec un minimum d'escalades, car c'est là que l'on perd du temps. S'arrêter pour faire le plein d'essence, c'est la hantise de tous les pilotes en course (nous vous dirons plus tard pourquoi).

Nos recherches vont donc s'orienter vers un avion qui a beaucoup d'autonomie pour pouvoir lutter contre les autres avions puissants et rapides qui sont déjà inscrits. Nos finances sont limitées et nous savons qu'il faudra trouver les sponsors, pardon les commanditaires, qui auront autant de foi que nous dans cette course pour nous aider.

Après avoir " chiné " dans de nombreux aéro clubs, Raymond jette son dévolu sur un avion Français en bois et toile, un WASSMER 421 qui attend tranquillement au fond d'un hangar du côté de Toulouse, que quelqu'un veuille bien se souvenir de lui. Il est vieux cet avion, il a déjà voyagé à l'étranger, il n'a pas volé depuis longtemps, mais l'idée qu'avec un bon lifting il pourrait aller jusqu'en Chine, l'excite autant que son équipage. Il faudra 700 heures pour le remettre en état de vol, mais qu'il est beau maintenant avec sa toile neuve et son moteur révisé propre comme un sou neuf. Merci ~~xxxx~~ les gars de l'aéro club de votre précieux coup de main.

Le départ de la course est fixé au 28 fev. 87. 4 jours avant, nous perdons l'espoir de partir car nous n'avons toujours pas réunis les fonds nécessaires. Le ~~xxxxxxxxxxxx~~ découragement s'installe ; tant d'heures passées pour rien et pourtant l'avion est prêt et nous aussi. Tous les copains autour de nous essaient de trouver des sous et, ô miracle, c'est in extrémis que MICROJET et MAMMOUTH nous permettront de partir.

TOUSSUS LE 28 FEV. 1987 : Tout est fébrile autour de nous, la télévision la presse sont là ; nous aussi on est fébrile, nous, c'est l'équipage Raymond, Christian et Rémi. ~~xxxxxxxxxx~~ très peu de place dans l'avion, parce que nous avons ajouté un réservoir supplémentaire, - 5 kgs de bagage de pour chacun pour un mois, c'est peu - la batterie déplacée sur le plancher arrière pour recentrer l'avion - le canot de sauvetage qui pèse 17 Kgs. Si seulement on pouvait s'en passer, ça allégerait l'avion et on serait plus rapide, mais il n'en est pas question, d'ailleurs le règlement de la course est très strict. En cas de panne moteur au-dessus des océans, ce sera lui et la balise de détresse qui seront nos chances de survie.

La caisse à outils entre les jambes, quelques gateaux secs sur la plage arrière pour pouvoir tenir 24 heures, la radio est en route, CA Y EST..... c'est à nous

Nous partons les premiers. Notre avion est tellement petit à côté des autres que personne ne nous prête beaucoup d'attentions au départ. Nous n'échangeons plus un mot dans l'avion ; certains appellent ça le trac. moteur en marche, alignement sur la piste, plein gaz, nous voilà partis.

Quelques heures et nous survolons les Alpes enneigées et ensoleillées. Au-dessus de Nice, les avions plus rapides nous rattrapent et nous doublent. La Corse, l'Ile d'Elbe, la Grèce, c'est très beau mais trop beau pour que ça dure. On ne voit plus rien, c'est du coton mais ce n'est pas un coton douillet car il se forme du givre sur l'avion. Tous les pilotes le savent, il faut être très vigilant au givre car il s'installe très rapidement sur l'avion qui s'alourdit et peut aussi bloquer les commandes. Nous trouvons le temps long. la couche de givre s'épaissit sur les ailes. Quand Nous serons en Crête il faudra prendre une décision. Si nous givrons toujours, nous nous détournerons sur Rhodes, mais alors la course serait finie. Heureusement, les dieux veillent sur nous. Il fait nuit et pourtant nous distinguons la pointe de la Crête frangée de l'écume blanche des vagues ; c'est un bon repère pour la navigation aérienne. OUF, nous sortons de la couche des nuages givrants, le givre fond, l'avion devient plus léger, plus facile à piloter, mais la course ne fait que commencer.

Ne serait-ce pas un peu fou de partir en Chine avec un avion en bois et toile

~~POU~~ la semaine prochaine pour la suite du voyage.

A BIENTOT