

Paris Pékin - prépa de la course
recherche de sponsors.

texte
Raymond

Tous rentrés ! Bravo à toutes et à tous ! Il fallait le faire ! Foie de
MAMMOUTH !!!

ICI (parce que je ne veux pas parler ANGLAIS) F B S N O
WA 42 MAMMOUTH MICROJET sur 123 50 .Captain(pardon ça fait mieux)
Raymond MICHEL, dit PAPY et des fois Grognon, qui vous cause dans le poste
(hein Jean Patrick).

Evidement que je suis le vétéran des courses avion:
81 Transatlantique, 83 transafricaine, 85 Courrier Sud et puis celle ci 87
PARIS PEKIN PARIS !!!!!m'en parlez plus : la galère , la plus longue , la plus
dure, évidemment comme dirait cette actrice célèbre je suis plus près de 40
que de 30 , ça se fait sentir.

Attendez, encore quelques mots et je vais vous en parler de notre
course, avec notre avion d'aéro-club, et nos tous petits moyens
d'aéro-club.

C'est pour ça que j'ai commuter sur la fréquence club, parce que ce
que j'ai à vous raconter n'intéresse plus nos bouffeurs de nautiques
(environ 19000NM), nos pourfendeurs de cieux bleux du coté de Singapour,
nos détrousseurs de
Cu mulonimbus de Canton, et nos réchauffeurs de givrettes du coté de
Pékin. Alors vous, les Pilotes de cette dernière , vous en savez déjà trop
pour la prochaine , restez sur la fréquence course et n'écoutez pas!!

Pourquoi je m'adresse à vous dérouleurs de tours de piste et
grignotteurs de premières frontières c'est parce que je suis l'un des
votres, et j'avais comme vous, il y a quelques années une sainte pétotche
lorsque l'on me parlait de Venise ou d'AGADIR. Et puis un jour avec mon
vieux copain de club Bernard Szigetti nous sommes partis ; tout cela a
failli se terminer très mal du coté de Clermont-Ferrand ce qui nous a
donner de la sagesse pour arriver à BAMAKO, cherchez pas , c'est en
Afrique, vers la boucle du Niger, ça n'était plus Montargis mais ce fut une
expérience inoubliable de trois semaines au cours de laquelle j'ai appris
plus qu'en de nombreuse années au club.

Oui, j'y arrive à cette course Paris Pékin Paris. Dix ans plus tard,
première course Transatlantique; GO! on y Va avec Philippe Peissel, vous le
connaissiez tous, celui qui n'a pas encore fini de grandir. Course dure ! dure
! mais c'est une autre histoire. On s'endurcit , encore deux autres courses
avec Alain Denise, un champion de Vol à Voile, et avec Philippe une
première place sur St Louis RIO Aller et Retour (la première partie ayant
été gagnée par les deux jeunes Grasset, des gamins ils auraient put être
mes fils) et en 86 dans mon casque on cause d'un Paris Pékin Paris .

Alors là, ce n'est plus de la rigolade, je lis le règlement, je
regarde la carte (enfin la planisphère qui est derrière mon bureau), je jete
un oeil sur la circulation générale des vents (portants vers PEKIN, dans le
nez sur le retour) et avec l'expérience (excusez ma modestie) j'en déduis
qu'il fallait partir avec un avion lent qui avait beaucoup d'autonomie, que
la première partie de cette course serait gagnée dans la première étape et
que l'avion qui ferait direct Paris le Caire aurait toutes les chances d'être

1

premier à Pékin. Quant à la deuxième partie de la course, ça ne pouvait pas être pour nous, nous la ferions en touristes. A nous les Philippines, Bornéo, le reve quoi!!!!

Maintenant parlons du nerf de la guerre, LES SOUS : dans notre club Montargois nous avons une association qui n'est destinée qu'aux Raids et Voyages au long-cours (c'est à dire plus de...bof...300 kms) c'est l'association VDR LOC, composée alors de votre serviteur de Jean-Marie Frenault, et d'autres copains.

La fortune de l'association se composait de quelques francs restant de notre prix de Courrier Sud et quelques miettes de parts recédées sur un ancien avion. Enfin bref pas grand chose pour attaquer une course Paris Pékin Paris.

Comment trouver des sponsors. Nos anciens commanditaires m'ont répondu de suite. Pour l'un, l'aviation ! sport trop dangereux et nous n'avons rien à prouver, BOUM !! Pour l'autre (il faut dire que la Sté avait changé de direction et avait été nationalisée), sa direction dans le sponsoring était passée aux voitures de courses et aux motos, c'est dommage m'avoir aidé deux fois (j'avais pourtant rendu l'ascenseur) et cette fois ils pouvaient faire un tabac... enfin tant pis. Nous n'avons pas poussés à fond sur le sponsoring dès notre prise de décision et ce fut un tort, nous avons envoyé quelques dossiers sans trop y croire et nous nous sommes attaqués au problème machine.

Mes critères: lent mais loin.

Lent: pour profiter dans la formule du vent arrière que nous risquons d'avoir dans la première partie de la course. Le rapport du vent arrière sur la vitesse de l'avion est d'autant plus intéressant que la vitesse de l'avion est lente. (2)

Loin: pour éviter toutes les escales où il y a un risque sur le ravitaillement (n'écoute pas Délia ferme ta deuxième radio), et sur la longueur des formalités. Je sais bien que pour faire plaisir aux pays survolés il faut s'arrêter, mais malgré tout, l'expérience me disait que: il fallait un max de pétrole.

Après ma première ballade en Afrique avec un JODEL, c'était il y a bien longtemps, j'avais eu pas mal d'ennuis avec les autorités des pays où je m'étais posé (dans une escale les pompeurs d'essence avaient réussi à faire gonfler le réservoir du Jodel de 80 litres à 180 L. Meme ALLHA fait des miracles), je grognais déjà à cette époque mais moins que maintenant puisque je n'ai pas fini mon voyage en prison. J'avais alors décidé si j'avais un jour les moyens, d'acheter un avion qui aurait au moins l'autonomie AGADIR ST LOUIS DU SENEGAL. N'est ce pas Serge Darroux que c'est bien pratique ?

Après une difficile qualif IFR (on doit encore en parler du côté de la Mecque de l'aviation), achat d'un avion à trois pas cher, pas vite et 10 heures d'autonomie. C'était en 80 pour la course Transatlantique. UN AVION FRANCAIS un WASMER 421. F B P V I, le Vélo Indien.

C'est sur cette machine que nous avions à nouveau jeté notre dévolu Jean Marie et Moi. C'est une bête qui fini par se faire rare et nous

avons trouvé à Muret le F B S N O qui apparemment n'en pouvait plus de ne pas voler. Le moteur : potentiel 20 heures! La cellule , je n'en parle pas , les trappes de train arrachées et l'entoilage à refaire sauf le plan fixe. Beau programme de réjouissances en perspective.

Et c'est là que vraiment la course à commencé pour nous. Nous avons mené hélas deux affaires de front, le sponsoring et la mécanique. Plus la mécanique que le reste ce qui à failli nous empêcher de partir. Mais je crois comme dirait Phillippe que j'ai un peu la baraka !

Nous avons attaqué en mai 86. Sylvestre Pachurka, Raymond Malec, Gerald Jahier, Michel Leopold Léger et tous les volontaires du club du grattage et du ponçage nous ont été d'un précieux secours. Jean Marie et moi de 3 heures du matin à 9 heures tous les jours, les dimanches , les lundis , nous avons passés plus de 700 heures pour qu'un 14 juillet 86 le Wassmer 421 remonté , avec son entoilage tout neuf, son moteur révisé , fasse son vol d'essai avec aux commandes votre serviteur.

Vous devez vous dire vous qui n'avez meme jamais vu un 421 que c'est un peu cloche de refaire un avion bois et toile pour aller à Pékin! Alors qu'on peut louer un bon avion métallique américain. Et alors? on à sa fîété, le FBSNO est Français, de construction Française et refait au sein d'un Aéro-Club Français. Mme Pellissier a bien fait la tour du monde avec le meme . Mais à l'époque il était neuf.

Bref, l'avion était près , les radios étaient neuves , sauf le radio compas mais on ne prête qu'aux riches. Nous n'avions pas les moyens d'aller plus loing dans les dépenses tant que nous n'aurrions pas de sponsort et nous avons du nous contenter des sièges de jardin de la maison posés sur les sièges existant un peu défoncés(je dis un peu!!) pour améliorer le confort.

Au retour des grandes vacances françaises, nous nous sommes mis en chasse d'un sponsort, avec quel calibre faut-il tirer pour atteindre son but ? Mystère. Mais il est certain que pour un éventuel commanditaire de la région Parisienne (parce qu'ils sont pratiquement tous là), la petite équipe de Montargis qui plus est avec un avion de ce type ne représentait pas évidement le cheval idéal. (pardon les 253 chevaux)

Et ça à durer, jusqu'à ce que l'on envisage d'abandonner fin janvier 87 et là début de la baraka. Mise en relation de la part de Bernard Lamy avec Monsieur CREUZET de Marmande AERONAUTIQUE qui pour promouvoir le MICROJET (vous connaissez mieux que le 421) pensait pouvoir nous aider avec une maison d'aéronautique. Hélas Monsieur Creuzet s'est retrouvé seul et nous aussi.

Deuxieme Chance , mise en relation avec Rémy Grasset tiens le revoilà!! qui lui n'avait plus d'avion , mais un sponsort possible en la société MAUMOUTH . Bien , bon mais Monsieur Creuzet ne voulait etre associé qu'avec des maisons touchant à l'aviation. C'était 15 jours avant la course!

Téléphone, Je ne vous dis pas la note , entre toutes ces aides possibles, entre Rémi (avec un I) Jean Marie et moi-meme, et, 10 jours et

avant, le départ Ouf c'est bon ,mais nous partons avec un tiers de notre budget en déficit.

Il fallait gagné au moins une deuxième place pour nous en sortir.

Troisième Chance 3 jours avant le départ Rémi me téléphone à 11 heures du soir pour me dire que les MAISONS LEON GROSSE nous aidaient d'une somme qui nous permettait de couvrir un peu notre manque. Le moral était nettement meilleur.

Le coup le plus grave: 10 jours avant le départ Jean-Marie m'annonce que pour des raisons professionnelles il ne pourra nous rejoindre qu'à PEKIN. Coup de fil à Bernard Lamy, je n'ai plus de copilote. La chance toujours; Christian Laloe copi à Air France qui avait pris ses vacances pour partir avec un équipage Marocain qui se désiste ne part plus et il est libre. Ouf.

Apparemment tous les problèmes étaient résolus et après avoir fait faire une qualif machine à Rémi il était temps d'installer le réservoir supplémentaire(fabriqué par notre ami Montargois MENY, il avait déjà fabriqué les deux de Courrier-Sud) dans la soute à bagages étanche comme le prévoyait le règlement.

Dimanche avant le départ, SURPRISE, venue à Montargis de Alain Herman, le toubib d'Amiens, vieux copain depuis la Transatlantique lui aussi sur un 421. Il est venu avec son bleu de travail le camarade, et toute la journée il a gratter, je suis sur que pour lui c'était déjà partir avec nous. Alain tout ce que tu as fait pour l'équipage du Mammouth Microjet: le plein sous la pluie la veille du départ et de nuit, le matin du départ le dernier petit coup de patte à l'intérieur de l'avion, comme si c'était le tien, l'arrivée, tu étais là avec nous, le retour du Bourget tu étais encore avec nous, mon vieil ami, un merci ne peux pas suffire et je crois que ton dévouement pour nous n'avait d'égal que celui que tu as pour les gosses dont tu t'occupes. Vous qui rechignez dans votre club à seulement laver un avion ,méditez !!

Ce même jour contact avec Christian , photos au club pour un magazine mais ça n'est jamais paru, dommage, qu'est ce que nous étions beaux ! C'était la première fois que voyais mon copilote, il m'a paru simple et sympa .Pour un pilote de ligne s'acquerir avec un pilote de club, qui pilote comme un pilote de club et qui ne lui offre qu'un vieux Wasmer pour faire 15000 kilomètres .Chapeau Christian , tu n'a meme pas hésité.

Mardi, essai du réservoir en vol, c'est bon ,ça marche j'ai repris le même système de robinetterie que pour la transatlantique .

Mercredi essai de la HF avec l'antenne pendante, là ou je n'avais pas eu de problème sur le Twin Commanche pendant Courier Sud tout va mal , je me tire des étincelles au bout des doigts et ça fait très mal, s'il y a les memes flashes entre l'antenne et les tubes du fuselage et si peu qu'il se produise une fuite d'essence vous vous imaginez le résultat. Je me repose au bout de 40 minutes d'essai, et tant pis pour la HF on s'en passera et ce sera du poids en moins.

Jeudi, nous sommes fins prêts , après plus d'un an de recherche et

de préparation, cap sur Toussus où nous attends notre sponsor Microjet.

Vendredi, journée de vérification, de briefing, de repos(notre seul travail de cette journée, coller les auto-collants), on passe meme à travers la visite de personnalités que suit la télévision. Tout ce beau monde glisse discrètement derrière notre appareil. Il se dit dans les rangs que notre avion n'est pas intéressant, et qu'il se contentera de suivre la course de loin, tiens, c'est vraiment sympa !!

Bon ,on commence à penser au décollage, tout est en règle, tout est payé, Jean-Marie s'est occupé de l'intendance. Dernières vérifications de l'avion, huile ,essence, trains, trappes ect..vous connaissez. Mais l'intérieur, ça vous ne pouvez pas connaître. Trois à bord, plus les bagages limités à 5 Kilos chacun, mais diable que c'est volumineux 5 kilos . D'autant plus que la place sur le plancher arrière était occupée par la batterie déplacée pour recentrer l'avion. Pétrole oblige! Au dessus le canot de sauvetage, 17 Kilos , les balises de securité, une VHF et une UHF, la pharmacie et la valise de vol, terminé c'est plein.

Sur la plage arrière la bouffe pour 24 heures, ma femme Jeanine nous avaient préparé des gateaux secs , et toutes sortes de pinuts qui vous remettent un pilote en forme. J'ai toujours interdit dans l'avion tout ce qui est plateau repas dans lesquels se trouvent des aliments liquides ou coulants qui risquent de tomber sur les sièges dans les coups de tabac et dont l'odeur vous empeste pendant des jours .Donc fruits secs, aliments secs et chacun une bouteille d'eau ,dont je ne vous dirai pas la marque ils ne m'ont pas sponsorisé, mais de préférence bouteille avec un gros goulot. Vous verrez pourquoi un peu plus loin. Sur la plage arrière toutes les babioles légères que j'avais réussit à récupérer chez mes fournisseurs tels que blousons, casquettes, stylos ect, qui nous serviraient à bagchicher là ou nous devrions nous poser et comme je connais la musique il vaut mieux en avoir plus que moins.

Entre mes jambes une caisse à outils ,une grosse bouteille d'eau et le thermos de café .Entre les jambes de Christian, 5 litres d'huile (nous étions en minérale et mon instinct m'avait sussurer que je n'en trouverais pas), les bouquins Gepessen (c'est lourd), on ne pouvait en mettre plus car le long de la paroi devaient rester accessibles le robinet trois voies du réservoir supplémentaire et le trou d'évacuation des eaux usées, qui à l'origine était prévu pour l'antenne H F pendante.

Samedi 8 heures.Cà y est, tout est en place meme Rémi dans son réduit à l'arrière , il ne se plaint pas encore, il ne sait pas ce qui l'attend. Christian à droite prépare le départ de Toussus et puis moi en face des giros prêt à mettre en route. D'après Alain la queue de l'avion se trouve à 8 cm du sol.

8heures 03, plafond 100 à 150 mètres, pluie et vent, température qui nous donne un ISO Réro à 1500 mètres il faudra grimper au dessus de la couche et vite parceque dégrivage Mammoth connais pas. Nous sommes les premiers à décoller de Toussus, c'est lourd mais très lourd et nous montons péniblement à un petit 200 pieds minute, l'avertisseur de

5

choses.Paris Controle qui est très sympa nous envoi directement sur Moulin. C'est toujours ça de gagner car le plan de vol prévoit LE CAIRE direct. On doit passer avec une composante de vent arrière de 12 kt, au niveau 80 ou 90 notre meilleure altitude de vol.Nous sortons de la couche vers Moulins et nous nous installons pour un vol prévu de 14 heures, notre autonomie étant de 16h30 sans réserves en économique et avec une vitesse de 120kts sol sans vent.

Et maintenant nous commençons à nous poser des questions.

Je m'étais bien juré de ne partir qu'avec un moteur qui qui aurait au moins 150 heures, or il n'en n'avais que 30 depuis sa sortie de RG. Et la consommation d'huile qui n'était pas stabilisée, j'avais bien une petite idée mais sur une heure ou deux ça n'est pas la meme chose que sur 14 heures.

Le moteur de notre premier 421 (Velo Indien) avait été révisé avant la Transatlantique par les techniciens de INTERNATIONAL AERO SERVICE à Montpellier et durant cette course la consommation d'huile avait été négligeable. Ce que nous avions fait savoir en son temps à cette entreprise avec nos remerciements pour le travail effectué. Il était donc logique que le moteur du 421 F BSND soit envoyer dans cette meme entreprise en révision Générale. Malgré toute la confiance que j'avais, cela ne m'a pas empêché de me demander pendant 14 heures où en était la jauge?

Passage des Alpes enneigées avec soleil en prime et bla ..bla bla..les couplets lyriques très peu pour moi, c'est dans ma tete que je garde toutes ces images, je ne prends jamais d'appareil photo ni de caméra lors de mes voyages. Il est plus facile d'ouvrir un petit coin de sa mémoire que de dérouler un écran de cinéma, et ces sacrés films que l'on ne retrouvent jamais. Dans un coin de la tete, les Alpes, dans un autre le désert, et quelque part encore une arrivée de nuit sur NATAL.

Après Nice les avions les plus rapides nous rattrapent et nous doublent et ils causent sur la fréquence course, et ils causent... et nous, on note les vents qu'ils trouvent aux diverses altitudes parce qu'ils sont équipés d'instruments qui disent papa maman, et nous on demande les niveaux en fonction de tout cela. Il faut quand meme faire attention à ce que l'on entend, il y a des estimées et des vents qui sont un peu folkloriques.

La Corse, l'île d'Elbe, et de point de report en point de report, nous asséchons pour la première fois notre réservoir supplémentaire. J'avais mis à Toussus 150 litres d'essence mais il en restait des essais, mais combien ? Nul ne la savait. Alors à partir de l'estimée d'assèchement nous avons volé incliné sur l'aile gauche avec un peu de pied à droite (pas très aérodynamique vous me direz), mais cette méthode nous permet de vider pratiquement tout le réservoir. Il vaut mieux ganer une demi heure de vol meme si l'on doit perdre un peu de vitesse. Et quand le moteur s'arrête il suffit de changer de réservoir. Ça marche. Cette fois nous avons tenu 5 heures. D'après le fuel flow le réservoir nous donnait 165 litres

6

7

Nous entendons les équipages qui partent sur Corfou pour
 ravitailler. Nous continuons notre petit bonhomme de chemin. Au niveau de la
 Crète on prendra la décision; ou de continuer ou de dérouter sur Rhodes et
 la course sera finie pour nous. Pour le moment les vents nous aident. Ya
 pas le feu au lac. Nous navigons dans du coton qui nous fait givrer, tout le
 long de la Grèce.