

Course Paris – Pékin - Paris
Raymond Michel – Christian Laloé – Rémi Grasset
WA421 F-BSNO
27 février au 28 mars 1987

Le contexte

Dix sept avions partis le 27 février, 17 avions de retour le 28 mars ; 35 000 km parcourus, 19 pays traversés. Course ouverte aux avions mono et bimoteurs.

En fait deux courses en une : Paris – Pékin du 27 février au 6 mars et Pékin – Paris du 11 au 28 mars.

Les appareils étant très divers le classement est établi par le calcul du rapport en pourcentage entre la vitesse réelle et la vitesse de référence (Vref) déterminée par le constructeur dans les conditions idéales.

Chaque appareil emmène trois personnes : Pilote, copilote et un reporter.

L'appareil

Le F-BSNO, Numéro de construction 422 est la propriété de l'ASSOCIATION VOYAGES ET RAIDS AU LONG COURS domiciliée à Montargis.

C'est l'avion théoriquement le moins rapide des appareils engagés, avec une vitesse de 132 kts. Il emporte 615 litres d'essence qui lui donnent une autonomie de seize heures et demie...

C'est aussi l'ancêtre des engagés : 17 ans de bons et loyaux services.

Les sponsors

Hypermarché « Mamouth » et société Marmande Aviation concepteur du prototype du « Microjet », avion à réaction pour l'entraînement des pilotes de chasse.

L'équipage

Raymond Michel, 49 ans, est le commandant de bord ; commerçant à Montargis il est pilote privé. Très expérimenté car il a déjà participé aux courses AirTransat (1981), Transafricaine (1984) et Courrier Sud (1985).

Christian Laloé, 28 ans, pilote de ligne chez Air France, copilote sur le trajet aller.

Rémi Grasset, 24 ans, ingénieur et instructeur de vol à voile, reporter sur le trajet aller et copilote sur le trajet retour.

Jean-Marie Fresnault, reporter sur le trajet retour.

Le trajet

La course comporte des étapes officielles sur lesquelles sont publiés des classements. Selon l'autonomie des appareils et les aléas de la course les différents appareils devront planifier des étapes intermédiaires.

Paris – Pékin : Trois étapes officielles

Pékin – Paris : Six étapes officielles

Le déroulement de la course

Paris - Pékin

28 février Paris – Abu Dhabi : 5717 km

Décollage matinal de Toussus sous la pluie. Le WA421 a très bien préparé une escale au Caire, ravitaillé rapidement et redécolle pour Abu Dhabi. Et surprise, le « vieux » et « lent » Wassmer prend la deuxième place de l'étape et donc du classement général.

3 mars : Abu Dhabi - Dhaka : 3824 km

Redécollage pour Dhaka, vol au-dessus de contrées hostiles, sans moyens de navigation ; et le Wassmer prend une option osée : Direct Dhaka ! Seul un autre appareil l'imitera, les autres ravitailleront à Karachi ou Amedhabad. Près de quinze heures de vol les yeux rivés sur le tableau de bord ; la fatigue est extrême mais l'option est payante, le Wassmer est troisième de l'étape et confirme sa deuxième place au général.

6 mars Dhaka – Kunming (atterrissage obligatoire pour douanes) - Pékin : 3770 km

Temps superbe pour un départ à l'aube. Une escale obligatoire à Kunming pour les formalités d'entrée en Chine, temps d'escale au sol décompté. Entre Kunming et Pékin c'est du très mauvais temps, avec

du givrage en altitude ; le Wassmer descend, descend, le copi guide le pilote, un peu à droite, un peu à gauche ; le pilote suit les instructions, les yeux rivés sur le tableau de bord. Et au final c'est la très bonne surprise. Le Wassmer gagne l'étape ! Mieux encore il passe devant au général !

LE F-BSNO vient de remporter la course Paris – Pékin.

Pékin - Paris

11 mars Pékin – Guangzou : 1903 km

Temps froid, vents contraires. Le Wassmer n'ayant pas de turbo n'a d'autre option que de voler le plus bas possible, étape réalisée en radada. Mais il surprend encore : Troisième de l'étape et donc du classement général sur le retour.

11 mars Guangzou – Hong Kong : Etape de liaison, non classée

Etape non chronométrée, sur laquelle le Wassmer partira le premier, dès le 11 mars, pour un aéroport mythique, Kaï Tak, construit sur la mer et quasiment dans les faubourgs de la ville...

15 mars Hong Kong - Singapour : 3262 km

Que d'eau, que d'eau... Traversée de la mer de Chine, la moitié de l'Atlantique. La météo est heureusement clémente. Sans aucun moyen sophistiqué de navigation le Wassmer taille une route absolument rectiligne ; il est quatrième de l'étape ce qui lui permet de conserver sa troisième place au général.

18 mars Singapour – Bombay – 4713 km

Météo superbe ; le Wassmer prévoit la route la plus directe possible, à l'estime, avec un ravitaillement à Madras. Tout se passe bien tandis que d'autres perdent du temps à Bangkok, Calcutta ou Phukett. Et au final si l'équipage du Wassmer est épuisé il remporte l'étape et s'installe à la deuxième place du général !

21 mars Bombay – Amman : 4181 km

Encore une très longue étape, et du vent contraire obligeant le Wassmer à faire du radada sur le golfe arabe. Ravitaillement des avions à Muscat et Abu Dhabi. Et au final encore la victoire d'étape pour le Wassmer qui conforte sa seconde place au général.

25 mars Amman – Rome : 2762 km

Le Wassmer se pose à Rhodes pour ravitailler, mais annonce une panne de pompe à vide. Plus de pilote automatique, plus d'horizon artificiel, plus de conservateur de cap. L'équipage du TB20 « Novasam » décide d'attendre quelques minutes pour passer une pompe de rechange à leur adversaire. Chapeau. Et le Wassmer décroche malgré tout la troisième place et reste second au général.

27 mars Rome – Paris : 1123 km

Le Wassmer va-t-il réussir à nouveau l'exploit de l'emporter dans la dernière étape ? Le pilote vélivole a pris les commandes pour exploiter au mieux l'aérodynamie sur les Alpes. Pari presque gagné... Vainqueur de la dernière étape à Paris, mais sans pouvoir renouveler l'exploit de Pékin, car il reste second au général, derrière le Cessna 310 « Italia Wings ».

LE F-BSNO termine second de la course Pékin - Paris

Ce descriptif a été tiré de l'ouvrage « Paris – Pékin la plus grande course aéronautique de l'histoire ». Editeur : Les éditions d'art Phoebus.