

# Hrissa CHOURIDIS, épouse PELLISSIER

Née à Maisons-Alfort le 2 septembre 1931

Décédée à La Celle Saint Cloud le 24 mars 2000

## Pilote privé, agent commercial de la société Wassmer-Aviation

Hrissa Chouridis est née à Maisons-Alfort dans une famille d'immigrés grecs. Ses parents sont artisans bonnetiers.

Elle s'inscrit à l'aéroclub « L'Arc en Ciel », dont le siège est également à Maisons-Alfort, où elle s'initie dès 1946 à la construction de modèles réduits, puis au vol à voile sur le terrain de Lognes, et au vol à moteur sur le terrain de Villeneuve-Crosnes. Elle décroche son brevet de pilote privé avion en 1948 alors qu'elle n'a pas encore 17 ans (plus jeune pilote de France, brevet de l'AC de France du 6 juin 1948). Elle est également brevetée pilote de planeur, à une date inconnue, puisqu'elle participera à des stages de perfectionnement à La Montagne Noire et à saint Auban sur Durance en 1954.

Après ses études secondaires poursuivies jusqu'au baccalauréat, Hrissa Chouridis travaille dans le journalisme comme pigiste, en particulier bien sûr dans le milieu aéronautique.



Hrissa CHOURIDIS en compagnie de Bertrand DAUVIN, recordman du monde de durée en planeur biplace sur Kranich III, probablement en 1954.

Elle participe, vers 1955, à l'élaboration d'une brochure éditée par le SALS (Service de l'Aviation Légère et Sportive) intitulée « Le vol à Voile en France ».



C'est en 1956 que, en charge d'un « papier » pour le journal « Les Ailes » sur les Ets Benjamin Wassmer elle retrouve à Paris Jean-Pierre Dumont qu'elle avait croisé lors d'un stage de vol à voile en 1949.

Jean-Pierre Dumont raconte :

« Je recherchais un pilote pour faire des convoyages d'avions Wassmer et présentation du D120 à titre non lucratif.

Elle avait à cette époque, peu d'heures de vol (une centaine à peine), mais elle fut enthousiaste pour le faire. Je dois dire, que le premier vol ne fut pas très convaincant : à l'époque et en général, les pilotes ne quittaient guère leur terrain, mais devant son insistance, nous avons commencé notre collaboration.

Elle n'a jamais passé d'autre brevet, ne fut jamais pilote professionnelle ni IFR, au grand dam du syndicat des PP »

Elle continue à écrire dans les revues aéronautiques, en particulier dans « Aviation Magazine », tout en convoyant les appareils fabriqués par Wassmer, D112 et D120, en France et en Afrique.



Hrisa CHOURIDIS sur Jodel-Wassmer D120.  
Aérodrome d'Oran

En 1957 elle épouse Jacques PELLISSIER, ingénieur chez le fabricant d'automobiles Citroën, lui aussi pilote, et qu'elle avait rencontré à Lognes en 1952.

Fin 1958 les activités aéronautiques des Ets Benjamin Wassmer prennent leur autonomie sous le nom de Sté Wassmer-Aviation » et sous la présidence de Jean-Pierre Dumont qui a la volonté de développer cette activité. Hrisa PELLISSIER est alors embauchée comme agent commercial, puisqu'elle n'est pas pilote professionnel, et ne peut être rémunérée comme tel... Elle s'investit pleinement et avec succès pour vendre le nouveau monomoteur Wassmer, le « Super 4 ».

L'un de ces appareils est acheté au Brésil et Wassmer choisit de le livrer par la voie aérienne ; c'est évidemment Hrisa PELLISSIER qui effectue ce voyage, seule à bord, en février 1964. C'est la troisième traversée de l'Atlantique Sud réalisée en solitaire par une femme (après Joan Batten et Maryse Bastié).



Hrisa PELLISSIER sur WA40A :  
Départ d'Issoire pour Rio de Janeiro le  
27 janvier 1964

L'impact médiatique est considérable. Dès son arrivée à Rio le gouvernement brésilien lui décerne la médaille Santos Dumont. Des articles font la une des grands quotidiens, et Hrisa PELLISSIER, invitée à Radio Luxembourg est interviewée par... le chanteur Jacques BREL à qui, quelques années plus tard, elle vendra un « Super 4-21 ».

Mais la publicité accordée aux talents de pilote de Hrisa PELLISSIER ne plait pas au SYNDICAT NATIONAL DU PERSONNEL NAVIGANT DE L'AERONAUTIQUE CIVILE qui l'attaque en justice, conjointement avec Jean-Pierre Dumont, pour avoir procédé à des essais en vol sans être munis des brevets afférents à la catégorie essais de réception. L'affaire jugée ira en appel, puis en cassation en 1967. Au final la cour déboute le SYNDICAT NATIONAL DU PERSONNEL NAVIGANT DE L'AERONAUTIQUE CIVILE, au motif qu'il s'agit d'essais officieux non obligatoires, effectués par scrupule par les prévenus, employés du constructeur Wassmer, avant la présentation pour mise au point de l'appareil à sa sortie de l'usine...

Hrisa PELLISSIER peut donc continuer à réceptionner, présenter et livrer les appareils construits par Wassmer.

En 1968 nouvelle opération médiatique montée par Wassmer, avec le support du pétrolier TOTAL : Un tour du monde sur le premier « Super 4-21 » équipé du moteur à injection de 250 CV. Ce n'est pas un tour du monde en solitaire puisqu'un journaliste et un cameraman accompagnent Hrisa PELLISSIER sur la première partie du parcours de Paris à Tokyo. Jean-Pierre Dumont les rejoint à Bangkok. Après avoir procédé à un contrôle de l'appareil, et monté un réservoir supplémentaire, Hrisa PELLISSIER et Jean-Pierre Dumont gagnent Anchorage d'où Jean-Pierre Dumont regagne la France tandis que Hrisa PELLISSIER récupère le cameraman qui l'accompagnera jusqu'à Paris.

Au total 45 000 km sont parcourus, de Paris à Paris, entre le 12 septembre et le 5 novembre 1968.



Hrissa PELLISSIER sur WA421 : Tour du monde 1968 ; étape à Bangkok

La Sté Wassmer-Aviation en proie à des difficultés financières dépose son bilan en 1971. Hrissa PELLISSIER n'est pas reprise dans la Sté Nouvelle Wassmer-Aviation qui lui succède. Elle gère brièvement une station aéronautique sur l'aérodrome de Lognes puis, atteinte par une grave maladie apparue dès 1970 (une sclérose en plaques) elle abandonne bientôt toute activité aéronautique et suit son mari muté en Champagne-Ardenne, puis en Roumanie.

Après leur retour en France la santé de Hrissa PELLISSIER se dégrade progressivement. Elle décède en mars 2000.

Hrissa PELLISSIER était titulaire de la médaille de l'aéronautique, de la médaille Paul Tissandier décernée par la Fédération Aéronautique Internationale et de la médaille Santos Dumont décernée par le gouvernement brésilien. Elle avait 10 000 heures de vol.