

<a href="#">HOMEPAGE</a>	<a href="#">MY BOOKS</a>	<a href="#">ABOUT AEROVFR</a>	<a href="#">CONTACT</a>	<a href="#">WEEKEND WEATHER</a>	
<a href="#">WEBCAMS ON FRENCH AIRFIELDS</a>					

---

<a href="#">NEWS</a>	<a href="#">INDUSTRY</a>	<a href="#">EVENTS</a>	<a href="#">STORY</a>	<a href="#">COCKPIT</a>	<a href="#">WEBCAMS</a>	<a href="#">SAFETY FIRST</a>	
<a href="#">NEWSPAPER</a>	<a href="#">MOOD</a>						

YOU ARE HERE: [HOME](#) / [HISTORY](#) / [A HUGE PILOT NOW FORGOTTEN](#)

# A huge pilot now forgotten

PUBLISHED ON FEBRUARY 4, 2020 BY [JEAN-PHILIPPE CHIVOT](#)



### **Hrisa Chouridis-Pellissier... in the days of great VFR journeys by light aircraft.**

Hrisa Chouridis was born in Maisons-Alfort in 1931, into a family of Greek immigrants. At the age of 15, she enrolled in her hometown at the "L'Arc en Ciel" flying club and, in 1948, became on the lost ground of Villeneuve-Saint-Georges (the cause: it was in the axis of Orly track) the youngest pilot in France. She passed her baccalaureate, completed pilot training courses in national centers and began a career as an aeronautical journalist.

In 1956, she wrote an article in "Les Ailes" on the Establishments Benjamin Wassmer and found in Paris her glider comrade, who had become an Arts & Métiers engineer, Jean-Pierre Dumont, one of the two owners of the Wassmer company. Jean-Pierre Dumont recounts: "I was looking for a pilot to deliver Wassmer planes and presentations of the Jodel D-120 on a non-profit basis".

"At that time, she had few flying hours (barely a hundred), but she was enthusiastic about the job. I must say that the first flight was not very convincing: at the time, the pilots hardly left their field, but at his insistence, we started our collaboration. She never passed another license, was never a professional pilot or IFR, to the chagrin of the SNPNAC aircrews union, which brought us to justice".

Also in 1956 with Jean Pierre Dumont, she made a non-stop flight from Toussus to Nice in a Wassmer-Jodel D-120, an aircraft subsequently baptized "Paris-Nice" because of this feat. In

1957, she married, became Madame Pellissier, worked for "Aviation Magazine" and began to transport the aircraft manufactured under license by Wassmer, the Jodels D-112 and D-120, in France and in Africa.



In May of the same year, it delivered to N'Djamena, Fort-Lamy at the time, a two-seater Wassmer D-120, from Issoire in Chad, i.e. 10,000 km in 15 days, alone on the plane - all, of course, in visual flight. In the 1960s, colonial Africa was the big market for private planes from French aircraft manufacturers. Also in October 1957, Hrisa, who became Wassmer's commercial attaché, left Issoire in D-120 with Jean-Pierre Dumont for a 15,000 km tour in Africa, a tour of the flying clubs which will last until November 1st. .

Then appears the plane that made the glory of Wassmer Aviation, the Super IV, a four-seater (term used at the time instead of four-seater later ...) of great tourism, posting 230 km / h in cruising and a fantastic autonomy ( 7:30 am). Hrisa will promote it during two memorable flights which will give it international fame.

First of all the solo crossing of the South Atlantic, from Dakar to Natal, where she was, after the New Zealander Jean Batten in Percival Vega Gull and the French Maryse Hiltz in Caudron Simoun, the third woman to succeed. Then, the world tour from September 12 to November 5, 1968, a tour which had a worldwide audience. The Wassmer Super IV showed its qualities and reliability. It was tested in flight by several American aeronautical magazines.

Wassmer filed for bankruptcy in 1971 and Hrisa Pellissier, ill, stopped flying. She died in March 2000. She was certainly the woman pilot having covered the greatest number of kilometers at the controls of a single piston engine. She achieved these feats without holding an IFR qualification, like her two pre-war predecessors, Jean Batten and Maryse Hiltz. The stories of his flights are full of descriptions where instrument flight was necessary. Hrisa never lets the slightest danger involved shine through in her writings.

### **De France au Tchad seule en D-120**

« Les difficultés commencent le jeudi 3 mai. A 2.000 m, la navigation est toujours du type « cotière ». Je surveille les plages. Je reçois le trafic de Casablanca qui m'apprend qu'il y a

localement des stratus bas. En « petite pilote de banlieue » je perds de l'altitude, passe en dessous et voit de très près le port de Casa et ses bateaux... Après Casa, les stratus semblent se souder. Je passe au-dessus et vais vers la pleine mer. Ils se soudent et je vole dans le soleil jusqu'à ce qu'ils disparaissent ».

« Puis bêtement, pour presque rien, un gonio dont le récepteur tombe en panne et pour avoir quitté à la légère une route qui m'emmenait tout droit au Niger, je tourne en rond pendant 20 minutes. Ce n'est rien mais ça me sape le moral ».

**La traversée de l'Atlantique en Super IV :** moteur Lycoming de 180 ch, distance franchissable de 4.200 km avec des réservoirs supplémentaires.

« J'ai décollé à 2h49 du matin par une température assez clémente mais par grande nuit, nuit sans lune, nuit très sombre. Le Super IV était équipé de deux postes VHF, d'une VHF de secours sur piles et d'un moyen de liaison HF à grande distance. Pour naviguer, j'avais deux radiocompas et un récepteur VOR ».



« Sur l'Atlantique, j'ai reçu sur la HF des messages météo des bateaux qui naviguaient entre Dakar et Natal et, près du pot-au-noir, des messages d'un jet Alitalia et d'un 707 qui allait de Madrid à Rio. Vers le pot-au-noir, l'eau du ciel s'est mise à rejoindre l'eau de la mer ».



### **Le tour du monde en Super 4/21 avec 250 ch**

Le Wassmer Super 4/21 du tour du monde est le premier de la série. C'est un vaste « quadruplace » qui dispose de 250 ch, croise à un bon 270 km/h, possède un pilote automatique Artus 2-axes et fut construit à seulement 30 exemplaires.

Avec ses 4 réservoirs standards de 110 litres à raison de 47 l/h et le réservoir supplémentaire de 125 l monté à Tokyo, son rayon d'action est de 3.200 km environ soit 13 heures de vol.

### **Du 12 au 25 septembre 1968, Toussus-Bangkok**

Hrissa et ses deux passagers (un cinéaste et un preneur de son) vont de Paris à Bangkok, soit 13.000 km par beau temps aéronautique.

### **Du 25 septembre au 5 octobre Bangkok-Tokyo**

L'équipage vole jusqu'à Tokyo toujours par une excellente météo. A Tokyo débarquent les deux passagers remplacés par le directeur de Wassmer, Jean-Pierre Dumont, qui installe le réservoir supplémentaire nécessaire à une traversée du Pacifique par les îles aléoutiennes, îles réputées être dans le brouillard 300 jours par an avec seulement deux types de temps : « bad » et « worst ».

En 2015 un ami, pilote instructeur dans l'armée, a tenté un tour du monde en MCR-4S, un avion léger en composite ayant une distance franchissable de 1.800 km. A la mi-mai, le mauvais



temps persistant sur les Aléoutiennes l'a empêché de poursuivre. C'est tout dire de l'exploit de Hrisa, 47 ans auparavant, et de la sécurité apportée par l'autonomie de son Wassmer.

### **Du 10 au 13 octobre Tokyo-Anchorage.**

Après avoir attendu une protection météo auprès du service de Tokyo qui répond toutes les 6h00 « Il fait mauvais », Hrisa interroge la station de la météo marine du port de Tokyo qui lui conseille de partir au plus vite car le lendemain, le temps s'annonce exceptionnellement beau. Ils atteignent donc l'île américaine de Amchitka sous un beau soleil. Ils se posent, font le plein. On leur demande alors quand veulent ils repartir. « Tout de suite » répond Hrisa. « Non, restez... vous amenez le beau temps » répond le pompiste de l'armée US.

Après le beau temps, la neige. L'arrivée à Anchorage au bout d'un fjord donne à Hrisa l'occasion de montrer sa maîtrise du vol aux instruments, bien que non qualifiée. Une arrivée radar, une approche ILS, une tempête de neige en finale, pas de plafond, pas de visi mais un contrôleur vraiment amical dans sa tour. Ci-dessous, à Anchorage, le Wassmer sur de la neige fondue...

### **Du 16 au 29 octobre Anchorage-Montréal**

La météo se montre franchement désastreuse sur tout le parcours. Après avoir passé trois jours à Anchorage, non pour espérer le beau temps mais pour résoudre des problèmes de douane, après avoir attendu deux fois en vain le ravitaillement pétrole, Hrisa décide de partir avec les 220 litres restants dans ses réservoirs vers l'aérodrome assez proche de White Horse. Mal lui en prend car la météo lui promet du vent de face, un relief à plus de 3.000 m avec des pics à 5.000 m, des averses de neige, le tout sur un parcours sans aides radio, avec des déclinaisons importantes et un compas qui s'affole.

L'arrivée à White Horse se fait sur un terrain difficile à voir au fond d'une vallée, couvert de neige avec une piste mal balisée car balayée par un vent violent de poudreuse. Le parcours jusqu'à Montréal se déroule ensuite sous un temps VFR acceptable pour un avion qui croise vers les 9.000 pieds. Comme la qualification de pilote VFR est aussi valable aux US pour le vol de nuit, Hrisa fait le trajet Los Angeles-Denver entièrement en vol de nuit.

## Montréal-Lisbonne du 31 octobre au 2 novembre 1968

C'est la traversée de l'Atlantique par la route sud, de Saint-Pierre et Miquelon aux Açores, puis le Portugal. A Saint-Pierre, avant le grand saut de 2.500 km sur l'eau, Hrisa ne peut mettre à jour ses prévisions météo car le téléphone, encore manuel, ne fonctionne pas le jour de la Toussaint sur cette île bien française. Elle part donc pour 10 heures de vol avec constamment en tête le poids de l'ignorance de la météo aux Açores à l'île de Lages et de nuit... Ci-dessous, la nuit tombe avant l'arrivée aux Açores...

Grâce au VOR et à l'ILS de la base militaire de Lages, l'avion se pose sans difficulté. Hrisa pratique alors une nouvelle fois l'IFR en mode appelé en ces temps là mode « FFI » (FFI : Forces Françaises de l'Intérieur, organisme de la Résistance), c'est-à-dire de non réglementaire. Le trajet Açores-Lisbonne s'effectue encore de nuit.

Le 4 novembre, Hrisa va de Lisbonne à Issouire et le 5, elle boucle son tour du monde de 45.000 km en se posant à Toussus-le-Noble où les autorités et la presse l'attendent pour la féliciter.

Hrissa Pellissier était persuadée qu'il fallait être beaucoup plus « intelligent », que la préparation devrait être plus minutieuse et qu'il fallait enfin en savoir beaucoup plus pour voyager en VFR que pour voyager en IFR. En IFR, on exécute, en VFR il faut prévoir, imaginer et surtout décider.

Cela dit, Hrissa, volant en principe en VFR, s'est bien gardé d'éviter les conditions givrantes et n'a jamais expérimenté une panne moteur ou un ennui électrique en vol, toutes choses gérables en VFR et dramatiques en IFR. En 1970, Hrissa Pellissier est atteinte d'une grave maladie qui l'empêche désormais de piloter. Elle décède en mars 2000. Elle totalisait plus de 10.000 heures de vol et fut un des rares pilotes privés titulaires de la médaille de l'Aéronautique

Hrissa Pellissier aux commandes du Wassmer 4/21 250 F-BOYS du tour du monde...



## Quelques mots sur son avion, le Wassmer Super 4/21 250

C'était un très bel avion qui volait bien car, selon Marcel Dassault, un bel avion doit bien voler. Cependant quand je l'ai vu pour la première fois, l'épaisseur de ses grosses ailes à profil laminaire me faisait préférer, à moteur identique, un Robin DR-250 aux performances supérieures. En bois et toile, le 4/21 de 250 ch avait des performances similaires à celles d'un Beech Bonanza tout métallique.

Le 4/21 250 fut dessiné par l'ingénieur des Arts & Métiers Maurice Collard, créateur de la série des planeurs Wassmer Javelot et Bijave. Maurice Collard pensait que la construction en bois, avec une ossature de fuselage en tubes, était la meilleure formule pour une petite série, le tout métal étant réservé à la grande série.

Wassmer, PME française située au barycentre de la France, pensait mettre avec cet avion l'IFR à la portée d'un patron français de PME, d'autant plus que le 4/21 était primable par l'Etat. Mauvais calcul, quelques patrons de PME s'achetèrent en fait des bimoteurs américains tels le Beech Baron ou le Piper Aztec pour faire des voyages d'affaire en Europe, avions qu'ils abandonnèrent très rapidement car autoroutes et TGV allaient leur permettre de se rendre aussi vite d'un point à un autre. Quant à l'avion de grand tourisme, il resta un jouet rare pour gens fortunés, clientèle pour laquelle les Américains ne pouvaient être concurrencés... ♦♦♦

**Jean-Philippe Chivot**

Iconographie via l'auteur. Extraits de la revue Spirou évoquant à l'époque les vols « longue distance » de Hrisa Pélissier...

Partager :



---

AEROVFR NEWSLETTER

---

Name

E-mail