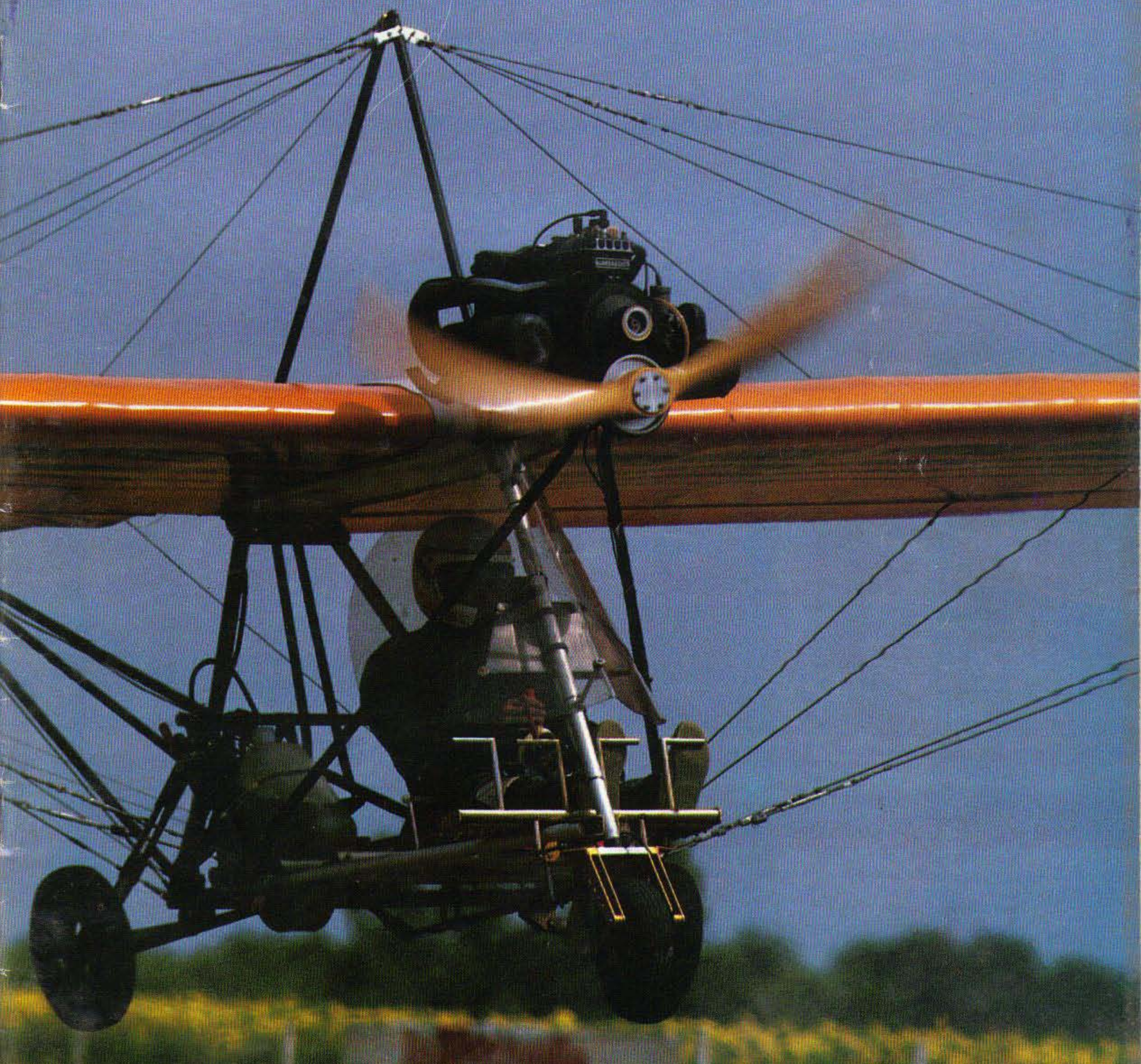
n·15·juin 87·26f50·canada 5,75 $·193 FB

VOL moteur

ULM·ATL·
EXPERIMENTAL



M 3295 - 15 - 26,50 F
3793295026509 00150

Par Hubert Aupetit

UN PILOTE SANS IMPOR

Parti le 29 septembre 1984 de la Ferté Alais, Patrice *Franceschi est revenu en France le 16 mars 1987, après* un tour du monde en solitaire à bord de son Sirocco. 33 pays survolés, 580 heures de vol, le voyage aurait duré moins d'un an si Patrice n'avait été bloqué dans plusieurs pays par les problèmes administratifs. Maroc, Birmanie, Thaïlande, Bangla Desh, Iran, Arabie Saoudite, Italie : des semaines de patientes négociations au cours desquelles il s'est consolé d'attendre en écrivant deux romans. "Un capitaine sans importance" est sorti ce printemps chez Robert Laffont. Le récit de son tour du monde doit par ailleurs paraître à la rentrée chez le même éditeur. Pour ne pas faire double emploi avec ce qui a déjà été publié par les médias grand public, nous n'avons retenu des aventures de Patrice que ce qui intéresse particulièrement les lecteurs de Vol Moteur, à savoir la chasse aux sponsors et un "Gault et Millau" de l'ULM dans le monde....





PF : Le gros problème avec les sponsors, c'est la confiance. Il m'est arrivé d'effectuer mille et une démarches pour rencontrer le directeur de la publicité d'une grosse boîte et m'entendre dire : "Non merci, nous avons déjà donné à votre collègue X, qui nous a fait miroiter monts et merveilles avec sa montgolfière. Nous attendons toujours..." Les sponsors ne sont pas des idiots. Ils ne se font pas avoir deux fois. Beaucoup ont tué la poule aux oeufs d'or, alors qu'il suffit simplement de tenir ses promesses, ou plus précisément, ne promettre que ce qu'on sait pouvoir tenir. J'ai monté l'opération du tour du monde en 15 jours. Pour avoir été grand reporter, je connais des journalistes un peu partout. J'ai commencé par obtenir une garantie écrite de couverture médiatique chez Paris Match, Europe I, Inter-Scoop (agence télé), Sygma (agence photo), Robert Laffont. J'ai alors donné le dossier à un "chasseur de sponsors" qui m'a trouvé le financement en trois jours, avec un seul annonceur : Adidas. C'est la meilleure méthode.

VM : N'y a t-il pas beaucoup de "charlots" chez ces chasseurs de primes ?

PF : Bien entendu, mais ceux qui travaillent bien font gagner un temps inestimable. La bonne précaution, c'est de ne jamais leur donner d'argent, ni d'exclusivité, mais simplement un pourcentage sur ce qu'ils apporteront.

VM : Quel a été le budget total du tour du monde ?

PF : Un million de francs. Adidas a "rallongé" deux fois sans même y être tenu par le contrat. Ils ont été d'une gentillesse et d'une correction exemplaire. Il faut dire que j'ai largement dépassé leurs espérances: 23 pages couleur dans Paris Match, des dizaines d'autres dans les magazines, 450

TANCE







coupures de presse française, 60 émissions radio, 1 h de film TV, un bouquin, sans compter tout ce qui est passé dans la presse étrangère au cours du voyage. Au retour, ils m'ont avoué ne jamais avoir obtenu un tel rendement au franc investi!

Amorcer la pompe à phynances

VM : Ce qui les a décidé, c'est plutôt l'ULM, ou plutôt le tour du monde ?

PF : Le tour du monde. Si je leur parle d'une compétition en France ou en Europe, ils me répondent non tout de suite. Ils savent très bien que ça n'intéresse pas les médias. Au contraire si je leur parle de raid au Tibet ou en Amazonie, c'est oui à 100 %. La raison est simple : ils ne croient qu'à ce que demandent les médias actuellement, c'est à dire l'aventure. La demande est considérable. Je le sais d'autant mieux que pour avoir travaillé chez Sigma, je constate qu'en trois ans le secteur "évasion" s'est développé énormément, au détriment du service presse classique. C'est comme des vases communicants : le public veut de l'aventure.

VM : Je connais pourtant de jeunes pilotes qui n'arrivent pas à trouver de sponsors pour des opérations "exotiques".

PF : Le plus dur, c'est d'amorcer la pompe. J'ai monté pas mal d'expés avant le tour du monde. On me disait : "Allez-y, faites le, on verra après si l'on peut faire quelque chose". Et puis un jour, la mayonnaise prend. Aujourd'hui ils disent oui à tout ce que je leur propose. Je crois qu'il faut avant tout présenter des projets originaux, mais pas saugrenus.

VM : Reviens tu chargé de dollars et de pesos?

PF : Non. Je ne pense pas qu'on puisse devenir riche avec le sponsoring, à moins de s'appeler Tabarly peut-être. On peut payer des opérations qu'on n'aurait jamais eu les moyens de s'offrir, et c'est déjà formidable. Moi, ce qui me fait vivre, c'est mon travail d'écrivain : les bouquins, les reportages sur les expés.

Deux crashes au sol

VM : Vas tu continuer l'ULM ?

PF : Bien sûr ! Mais je suis d'un caractère franc tireur, je continuerai à faire les choses dans mon coin. Mon prochain projet est une remontée aux sources de l'Amazone en hydro, avec un ou deux pilotes sud-américains. Mon Sirocco va tourner d'exposition en exposition pendant quelques mois, mais je vais éviter de voler avec, car franchement je n'ai plus très confiance. Ce n'est pas du tout la machine elle-même qui est en cause, mais le traitement que je lui ai fait subir ! 600 h de vol, des journées d'exposition au soleil, à la pluie, à la neige, deux gros crashes au sol, des répartions de fortune. Le moteur est resté le même depuis le départ, à un changement de pistons près au bout de 450 h. Mais la structure ! Le 21 décembre 1985 à Alep, en Syrie, j'avais arrimé la bête du mieux que je pouvais, mais elle s'est détachée dans une tempête de neige, les deux ailes ont cassé net. Puis à Lyon, à quelques centaines de km du but, après deux ans et demi d'absence ! J'étais passé par Fréjus en rentrant d'Italie, chez Aviasud. Deux des employés ont proposé de m'accompagner jusqu'à Lyon. J'avoue que j'ai accepté de les suivre par flemme. Ils se sont occupé de la météo, du trajet. En route le vent du sud s'est levé. Ca allait très vite. Ce n'est qu'en me remettant face au vent pour atterrir que j'ai réalisé la force des rafales, jusqu'à 50 noeuds au sol ! J'étais en croisière tranquille à 80 km/h 5000 tours, j'ai dû pousser le moteur à 6400 tours pour pouvoir avancer. Sur le terrain, ils avaient arrêté tous les avions mais les pilotes étaient encore là à boire un coup . Ils nous ont vus nous poser tous les trois parfaitement, ce qui leur a fait réviser leur jugement sur l'ULM. Il était impossible de descendre de l'appareil. On avait une dizaine de gars qui nous aidaient à revenir aux hangars. Les deux premiers ont pu rentrer sans difficulté. Mais à 7-8 m de l'abri, une rafale m'a écrasé les ailes et cassé le mât. Si près du but, après deux ans et demi d'absence! J'étais fou. On a dû cannibaliser un Sirocco pour faire une réparation de fortune!

Ultra-léger mautorisé

VM : Où fait-il bon voler en ULM dans le monde ?

PF : Pratiquement nulle part ! Commençons par l'Amérique du sud où c'est le plus sympa. Il y a de vieilles traditions aéronautiques, la réglementation est très souple. J'ai volé 3000 km au Brésil sans qu'un seul flic vienne me demander une autorisation. Dans chaque pays il y a quelques centaines d'ULM. Quelquefois on demande un plan de vol si l'on veut voyager, mais c'est par sécurité, pour les survols dangereux. Au Moyen-Orient au contraire, le plan de vol est obligatoire pour raison policière. Il n'y a aucune aviation légère. L'ULM est interdit. Les quelques avions étrangers qui passent sont assujettis à des voies aériennes hypercontrôlées. Ailleurs on tire à vue. Par exemple pour aller de Damas en Syrie à Amman en Jordanie, il y a 150 km. Mais





la voie obligatoire fait 600 km. Je leur ai expliqué qu'il m'était impossible de faire une telle étape à coup sûr d'une traite. Ils ont fini par me dessiner un autre itinéraire, qui a été contrôlé à la minute près. Au Pakistan et en Jordanie, ça commence à s'ouvrir. Les gens de l'aéronautique civile sont très sympas. A Singapour, en Thaïlande, en Birmanie, en Iran, l'ULM est formellement interdit. J'ai pu, grâce à l'ambassade de France, obtenir l'autorisation de décoller de Singapour, mais à 7h du matin sans journaliste, et avec la promesse que je quitterais aussitôt que possible le pays. En Malaisie, il y a quelques clubs d'ULM. En Inde, il faut trois autorisations pour décoller : une permission générale de principe, les feux verts de l'Air Force de New Delhi et du Ministère de l'Intérieur, délivrés par téléphone une demi heure avant le départ ! Comme le téléphone ne marche jamais, on peut imaginer les problèmes que ça pose .. A Abu Dabhi, les services secrets m'ont arrêté à l'atterrissage et identifié comme un espion de la CIA, alors que j'avais obtenu l'autorisation gouvernementale. Ils m'ont par la suite adressé une superbe lettre d'excuse. En Turquie, il y a un bon petit club d'ULM à Istanbul. Les autorités tolèrent. Il n'y a pas encore de règlementation. En Grèce l'ULM est formellement interdit. On m'a mis mon appareil photo sous scellés. Ma chambre a été fouillée la veille de mon départ. Et l'on est dans la CEE ! En Yougoslavie je ne suis pas passé ! C'était la fin du voyage. Je me suis dit : plutôt me taper l'Adriatique qu'un pays de plus. Je n'en pouvais plus. Et j'ai encore perdu 15 jours en Italie, où l'ULM est toujours officiellement interdit. Je peux tout de même me vanter d'être le premier officiellement autorisé à traverser l'Italie ! J'espère que mon cas fera jurisprudence.... Au fond, il y a tant de pays instables politiquement dans le monde que même avec autorisation, il n'est guère possible de voler. D'où qu'on arrive on est un ennemi puisque tous les voisins sont des ennemis ! Ca passe une fois pour un tour du monde, mais il n'y a pas d'activité suivie. Enfin, il y a tous les problèmes climatiques et géographiques : les déserts, avec les tempêtes de sable, les vents toujours forts. Il m'est arrivé de tenir mon appareil pendant des heures en espérant qu'un bédouin viendrait à passer. L'Amazonie, avec l'angoisse du survol de la forêt équatoriale. Le sous continent indien pendant la mousson. Le ciel est bleu, et devient tout noir en moins de dix minutes. Tout est inondé. Il n'y a que des rizières. Il faut improviser un atterrissage au petit bonheur..."

La conclusion des aventures de Patrice Franceschi, chacun la tirera soi-même suivant ses rêves. Certains auront découvert qu'un ULM peut faire 600h de vol. D'autres qu'un homme peut vivre loin de chez lui pendant trois ans. D'autres, agacés d'attendre devant un guichet PTT, penseront aux 33 administrations nationales que le pilote s'est coltinées. D'autres enfin, fantasmeront sur une remontée du fleuve Niger ou une traversée du Népal. Preuves que ce genre d'entreprises complètement inutiles servent à quelque chose...