AVIATION GENERALE

AVIASPORT

LA REVUE DU PILOTE



M 1153 - 376 - SEPTEMBRE 1985 - FRANCE 20 F. - SUISSE 7 F.S.



le tour du monde en ULM

Il y a bientôt un an que Patrice Franceschi décollait de La Ferté Alais à bord de son « Sirocco » pour tenter le premier tour du Monde en U.L.M. (cf. Aviasport de Novembre 84). La durée prévue de ce périple était de 5 à 6 mois; mais il faut bien dire qu'il est encore assez loin d'être bouclé puisque le pilote, aux dernières nouvelles, n'était arrivé qu'au Costa Rica... Un tel retard indique que les difficultés ne lui ont pas manqué – comme on va le voir.

31 ans, journaliste indépendant, marié, père d'un enfant, Patrice Franceschi s'est lancé il y a onze mois dans une « impossible affaire » : faire le tour du monde en ULM, à bord de son Sirocco sponsorisé par Adidas.

29 septembre 84. 16h.30. La Ferté Alais. Les amis sont là, les journalistes aussi. C'est le grand départ vers l'inconnu. Première étape : Orléans où il retrouve l'un de ses amis qui fera son assistance terrestre jusqu'à... Oujda, au Maroc.

Le lendemain Franceschi tombe sur l'ouragan « Hortense » qui va lui causer de sérieux ennuis. En huit jours, il ne parcourt que 250 km...

Après la France, l'Espagne. Première montagnes à plus de 2000 m. A l'approche de Madrid, Patrice va aux vaches dans un champ de blé, pour cause d'ennuis de pompe à essence. Une petite mésaventure qui lui coûtera près d'une semaine d'immobilisation à Madrid.

Le 20 octobre, enfin le départ pour Santa Cruz de Madela – et nouvelle vache. La raison devient évidente : les derniers litres d'essence, au fond du réservoir, font mauvais ménage avec le carburateur. Problèmes de jeunesse... de la machine.

l'Afrique

Le détroit de Gibraltar, endroit fortement venté (jusqu'à 50 noeuds) l'accueil le 26 octobre au matin, avec une météo pour une fois clémente. 9h.15, décollage. En route pour les 40 km qui le séparent du but (Jerez – Tanger). Turbulences, nuages, froid, vent en rafales; à 11h.25, Patrice se pose à Tanger : 2h.10 minutes pour traverser le détroit.

Avant de pouvoir décoller vers de nouveaux horizons, il va devoir attendre quelques jours car le vent a redoublé, dépassant parfois les 100 km/h.

Le 1er novembre, décollage pour Fez; traversée des reliefs marocains et arrivée à Oujda (frontière algérienne). Après les ennuis mécaniques, ce sont les problèmes de formalités qui arrêtent Patrice Franceschi. L'Algérie refuse que l'on traverse son territoire. Pour rejoindre Dakar, une seule possibilité : franchir le Sahara, la Mauritanie en suivant la côte Atlantique, et tout cela avec si possible l'autorisation du gouvernement marocain. Mais la guerre avec le Polisario va poser quelques problèmes !

Après l'incompréhension des autorités, c'est la météo qui se met de la partie. Pluies, vents de sable. L'attente, toujours l'attente. Enfin le 24 novembre, il repart en direction d'Agadir, pour se tenir prêt à franchir le Sahara.

Le 5 décembre, les autorités autorisent Patrice à partir mais le lendemain, interdiction. C'est à ne plus rien y comprendre !

Le 2 janvier 1985 les autorités proposent de transporter l'ULM dans un « Hercule » entre El Ayoun et Dakhla; puis, les incidents aériens avec le Polisario se succédant, c'est de nouveau le feu rouge. Trois mois d'attente, et rien ne vient, jusqu'au jour où la « Dives », navire de débarquement de chars, fait escale à Agadir. Voilà la solution : partir pour Dakar à bord de ce bateau. De toute les manières, il n'y a pas d'autres solutions.

27 janvier, départ du bateau : arrivée à Dakar le 1er février. Après les problèmes douaniers, les mauvaises météo. Le 11 février c'est le décollage pour St. Louis, Nouakchott, Nouhadibou, puis retour sur Dakar. Un retour plus facile, avec arrivée

Patrice Franceschi à bord de son Sirocco, lors de son départ de La Ferte-Alais, le 29 septembre 1984



le 1er mars. Avec ce trajet supplémentaire, l'impasse sur le trajet saharien est largement rattrapée.

Pour l'étape suivante : la traversée de l'Atlantique Sud, le Sirocco voyagera, comme prévu, dans la soute d'un avion-cargo, et sera mis en place à Récife.

du Brésil au Costa Rica

Après l'Europe du Sud, l'Afrique de l'Ouest, le Nord du Brésil (au total 3 000 km) Patrice Franceschi touche la Guyane Française le 12 mai au soir, en pleine forme. Il a quitté Saint-Georges de l'Oyapock, sur la rive du fleuve frontière, au matin. Cinquante minutes plus tard, il faisait escale dans le village de Régina. Il lui a fallu près d'une heure trente de vol difficile pour réaliser Régina-Cayenne (100 km). « Je suis heureux d'être à Cayenne, commente le pilote, pour plusieurs raisons. D'abord pour me reposer; ensuite pour réaliser des révisions plus approfondies des différentes parties (cellule, moteur, pompe à essence) de l'appareil, après un accident à Teresina, au Brésil et des ratés de moteur entre Saint-George et Régina; organiser la suite administrative et immédiate du voyage, en particulier les visas d'entrée et le survol du Surinam, de Guyana; enfin, attendre les cantines de matériel qui me suivent par avion de pays en pays, selon mes possibilités ».

Patrice Franceschi est surtout heureux d'avoir réussi la traversée du Nord-Est de l'Amazonie, considérée jusqu'à maintenant comme difficile. La traversée en ULM du delta de l'Amazone est une première; et il fallait le faire !

Le périple sur le continent américain, seconde étape de ce tour du monde jusqu'à San Francisco, a commencé à Recife après une complète révision du moteur et de toutes les pièces principales de la cellule, qui comptait alors 158 heures de vol environ.

Tout s'est bien passé de Récife à Téresina, malgré les mauvaises conditions météo qui régnaient alors; mais à l'atterrissage, sur terre couverte d'herbe, l'ULM a culbuté dans un canal de drainage en béton, d'1,50 m. de profondeur, complètement caché et non signalé. Le train d'atterrissage avant a été fauché. Heureusement Patrice Franceschi, rôdé par un stage chez Aviasud avant son départ, a pu en deux jours, soit vingt heures de travail, refaçonner les éléments endommagés avec l'aide d'amis brésiliens. « Mais j'ai eu chaud, se souvient le pilote, car je n'ai pas droit à l'erreur pendant ce raid, ni pour l'appareil, ni pour moi-même ».

Patrice Franceschi a connu de nombreux problèmes de météo, notamment sur le tronçon Belem-Macapa (400 km), et surtout durant la traversée de l'Amazonie, large d'au moins trente kilomètres dans les passages les plus étroits entourant l'île de Marajo. Selon lui, dans le cas d'une chûte éventuelle de l'appareil, les chances de s'en sortir au-dessus de ce tronçon auraient été « minces, sinon inexistantes ».



Les premiers titulaires français du « Colibri d'Or », le plus haut insigne de performances créé par la Fédération Aéronautique Internationale pour les pilotes d'ULM, sont les trois membres de l'Equipe Antar / Champagne Mercier : Hubert Auriol, Patrick Fourticq et Henri Pescarolo, et Jacques Mangenot, commandant de l'aérodrome de Meaux. Cette distinction leur a été remise le 9 août à l'Aéro Club de France où on les voit ici, en compagnie de Joseph Biond, président d'honneur de notre Aéro-Club national.

Durant Belem-Macapa, ont été effectués trois arrêts sur l'île de Marajo : le premier dans une Fazenda de Sao Masau pour ravitaillement en carburant, le second à Santa Cruz do Arari, petit village près d'un lac, et le troisième à Afoua village au Nord de l'île, soit 400 km en deux jours jusqu'à Macapa. Les étapes suivantes ont été Porto Grande-Amapa, Carsehenne-Martinica (sur l'Oyapock du côté brésilien) Saint-Georges de l'Oyapock-Régina-Cayenne.

Un moment sympathique de ce voyage, pour Patrice Franceschi : l'arrêt chez les chercheurs d'or du campement de Primeiro. La météo et les pluies diluviennes ont empêché le décollage le matin aux environs de 6 heures, moment le plus favorable pour voler dans cette zone; « alors j'ai passé la journée à suivre les orpailleurs sur leur chantier, à découvrir leur genre de vie difficile, et aussi le contact, l'intérêt de ces brésiliens perdus dans la jungle pour ce périple en ULM ».

Quelques moments critiques : « l'atterrissage et le décollage en pleine jungle, sur les tronçons de la piste latéritique, large de 12 mètres seulement, reliant Macapa à Martinica sur le fleuve Oyapock. Il n'y avait souvent pas plus d'un mètre de distance entre l'aile de l'ULM et les premiers grands arbres bordant la piste... ».

Patrice Franceschi, revenant au vol très difficile entre Régina et Cayenne (100 km), se plaint encore « des pluies diluviennes, des plafonds bas formant des nuages à 70 m. d'altitude, des brumes formées juste au-dessus du tapis vert amazonien et des turbulences dangereuses facilitées par les vents forts et irréguliers ».

Quittant Cayenne le 18 mai pour St. Laurent du Maroni, il pensait rejoindre San Francisco dans les deux mois suivants, en franchissant les grandes étapes suivantes : Le Surinam et Paramaribo, Georgetown et le Guyana, Caracas au Vénézuela, le Nord de la Colombie, Panama, San José de Costa Rica, le Nicaragua, le Honduras, le Mexique par la côte du Pacifique, et enfin la Californie, jusqu'à San Francisco.

Principales difficultés attendues : d'une part d'ordre administratif pour obtenir les autorisations de survol des zones en guerre, Salvador et Nicaragua; d'autre part d'ordre géographique : jungle en Amérique Centrale, montagnes en Colombie et au Mexique.

La dernière information reçue au sujet de Patrice Franceschi date du 29 juillet. Il était depuis quelques jours à San José, au Nord du Costa Rica, et s'apprêtait à partir pour le Nicaragua.

P.B.P.

AVIASPORT
ABONNEZ VOUS!
POUR BÉNÉFICIER D'UN TARIF RÉDUIT PETITES ANNONCES