ULM - AUTO - DELTA - PARAPENTE

ailes MAGAZINE



MEXIQUE : LA COPA !

DOSSIER : LE VOL EN MONTAGNE

PARAPENTE : FAITES VOTRE P.A.

ESSAI : SNOWBIRD

M 1874 - 37 - 28,00 F
3791874028005 00370

N° 37 - SEPTEMBRE 1987
FRANCE 28 FF - BELGIQUE 216 FB - SUISSE 10 FS

MON TOUR DU MONDE EN ULM



par Patrice FRANCESCHI

Photos P. FRANCESCHI (SYGMA)

Ci-dessous : «Goya, Inde, le 10 juillet 86...»

En page opposée : Après le désert du Sud marocain, la mousson indienne et ses terres perpétuellement inondées.

EN attendant de dévorer le livre que Patrice vient de publier aux Editions Laffont et dans lequel il vous détaille sa fabuleuse odyssée en ULM au-dessus du Monde, voici encore quelques passages de ses carnets de route. En exclusivité pour Ailes Mag et après le récit de ses mésaventures au Maroc, aux marches de l'Europe (cf. notre n° 34 de juin), voici l'Inde et ses vicissitudes à rebondissements multiples...



Comme je devais m'y attendre, je vais devoir partir sans météo. Ce n'est guère réjouissant en pleine mousson mais ce n'est pas l'officier du terrain qui va réparer le vieux télex le reliant à New-Delhi...Alors, à cheval sans plus tarder.

Au-dessus de ma tête, du stratocumulus à quelques 1500 pieds. Partout ailleurs, je partirais tranquille avec une telle météo, mais ici, jai appris d'expérience, que les tornades de mousson vous tombent sur le dos en moins de temps qu'il n'en faut pour fumer une cigarette . Au moins le vent est léger et favorable.

Quant au moteur, il tourne rond. Rien à dire en ce qui le concerne, depuis ses bruits bizarres en Thaïlande, brusquement apparus et brusquement disparus. Décollage solitaire et cap sur Bénarès, la ville sainte. Je m'installe en palier à 1000 pieds et commence le déroulement infini des rizières et des champs inondés par les pluies diluviennes de ces dernières semaines. A bord, le thermomètre marque 35° Une chaleur poisseuse, une humidité éprouvante. Je transpire sous le casque, je baigne dans ma combinaison. Heure après heure, je laisse derrière moi des rivières anonymes, des villages inconnus, des routes cabossées encombrées de charettes et de misérables. le vol est plutôt calme. Puis j'entre dans une zone de vents contraires et de turbulences. Je resserre mon harnais sur ma poitrine. Ca risque de castagner dur. Mais le danger ne va pas surgir du ciel aujourd'hui.

Je m'aperçois soudain, par un contrôle de routine à la jauge, que j'ai consommé quelque





chose comme onze litres à l'heure... Effarement. C'est bien la première fois que mon moteur me joue un tour pareil. Est-ce à cause de l'essence, extrêment mauvaise depuis que j'ai quitté le sud-est asiatique ? D'autre chose ? Inutile de vagabonder en supputations stériles sur les raisons d'une pareille voracité. L'important dans l'immédiat c'est que je n'aurais probablement pas assez de carburant pour atteindre Bénarès. Le mieux serait de me poser près du premier village venu. Quitte à mettre trois jours pour dénicher de l'essence. Mais je fais la grimace en songeant à cette éventualité. Il n'y a guère de coins accueillants dans les parages. Des amibes et des sangsues... De l'eau, de la boue, de la vase, où que porte le regard. En outre, un nouveau posé en campagne ne manquerait pas d'attirer sur moi l'attention de la police, et je n'ai pas besoin de ça. Alors puisque j'ai une petite chance de tenir en l'air jusqu'à Bénarès, tentons-là.

Mais trente minutes plus loin, un nouveau coup d'œil à la jauge me convainc définitivement d'atterrir avant la panne sèche. Mieux vaut utiliser le peu d'essence restant à la recherche d'un coin pas trop pourri. Je descends rapidement à 30 pieds, secoué par des rafales sèches et méchantes. Puis en radada, je survole les parages, me rapprochant de la grande route menant à Bénarès. Là au moins je pourrais dénicher du carburant. En moins de cinq minutes, je deviens la terreur de la contrée. Les vaches s'enfuient en meuglant, les paysans se jettent à terre, me voilà devenu l'Attila des airs. Mais je suis bien obligé de rester très bas si je veux repérer tous les pièges du sol, et je ne trouve aucun terrain potable pendant un bon moment. Ah si, là-bas peut-être, à 500 mètres de la route. On dirait qu'il y a de la bonne herbe et pas d'eau par en-dessous.

ces hommes la plus grande vitrine incommensurable. A New-Delhi, quelqu'un m'a suggéré d'attendre quelques années et de faire étudier par un ethnologue les résultats de mon intrusion involontaire : « Vous verrez m'a-t-il dit en riant, ils auront un nouveau dieu volant dans leur Panthéon. »

Durant ces trois jours, Pritam Singh se montre le plus charmant des compagnons et d'une efficacité technique sans reproche. A tel point que je finis par lui raconter mon accident pour qu'il puisse rédiger son rapport... C'est un garçon attachant, mais le plus extraordinaire, c'est que mon raid - malgré la brièveté de nos rapports - va devenir presque le sien. Au fur et mesure de l'avancement des travaux, je le vois s'inquiéter de mon sort futur. Parfois il considère ma machine en silence, l'air de penser : "Tout de même, un voyage pareil là-dedans ! pourvu qu'il ne lui arrive rien. Il a tant de chemin à faire ce Français." Chaque matin, la police nous emmène à l'ULM et nous reprend le soir pour nous ramener à notre bouge. Entretemps, nous avons progressé dans les réparations, refaçonnant la coque, remplaçant la bielle de profondeur et la fourche avant. Les soirées nous trouvent épuisés, souvent trempés, couverts de boue, et incapables d'autre chose que de nous jeter sur nos grabats pour y trouver un peu de repos.

Enfin le troisième jour dans l'après-midi, l'ULM est prêt. Reste à le faire décoller. Et ce ne sera pas une mince affaire. Le champ ne s'est pas allongé tout seul et un turfiste dirait que la terrain est un peu lourd... Bref, ça risque d'être acrobatique. Je commence par rassembler les paysans autour de moi et leur demande par l'intermédiaire de Pritam de m'aider à niveller le terrain sur dix mètres de largeur. Je distribue quelques billets et ces braves indiens se mettent à râtisser avec conscience, n'oubliant pas la moindre pierre, bouchant les trous les plus minuscules. Cela donne un spectacle digne d'une super-production hollywoodienne, toute en couleur et en mouvement... Cela fait, j'explique que le muret en face de moi pourrait bien provoquer un nouvel accident. Aussitôt, le propriétaire du champ, aidé de quelques acolytes, entreprend de l'abattre à coups de bêche, dans le prolongement exact de ma future trajectoire. La bonne volonté est générale et l'atmosphère à la joie. On a jamais tant ri par ici. Tous attendent avec une impatience non dissimulée le clou du spectacle : comment l'étranger bizarre va-t-il s'en aller d'ici ? Quand j'estime mon aéroport personnel apte à l'utilisation, je pousse la machine à l'une des extrémités, environné d'une nuée de gammins surexcités par ce qu'ils sentent venir.

Un allié de poids

- Pritam ! les roues avant vont mal accrocher et je risque de de ne pas avoir assez de place... Qu'est-ce qu'on peut faire ?

- Il y a une solution. Si vous tenez l'ULM de toutes vos forces pendant que je mets plein gaz et que vous le lâchez d'un coup, je peux gagner quelques mètres décisifs.

Le bon Pritam s'installe devant le nez de l'appareil et s'arqueboute tandis que je pousse les gaz graduellement. A 6.400 t/mn, je le vois grimacer. Il n'est pas bien gros Pritam Singh, et la machine en a dans le ventre. J'abaisse mon bras gauche et il plonge à terre ; libéré de toute entrave, l'ULM bondit en avant, accélère, cahote durement, roule de plus en plus vite. Je vois approcher le second champ creusé d'ornières, enfin, les commandes répondent et je tire le manche. En une seconde, je sens comme une liberté retrouvée dans le calme de l'air limpide. Quarante minutes plus tard, je me pose à Bénarès où l'on fait la fête. Mon atterrissage forcé a fait la une de tous les journaux, et l'on m'accueille comme une sorte de miraculé méritant tous les égards... Le soir, je convie Pritam à un repas indien digne de ce nom et l'invite à partager la chambre de l'hotel (un vrai) que je me suis découvert dans le centre. Il refuse avec des accents de honte :

- C'est moi qui devrais vous inviter à partager ma nourriture et un logement. Hélas, je n'en ai pas les moyens et je suis confus. Je connais quelqu'un ici, je vais dormir chez lui.

- Mais enfin Pritam, ça ne m'a pas coûte grand chose et je n'ai pas d'autre moyens de vous remercier.

- Ca n'a pas d'importance. Mais venez avec moi demain à l'aube vous baigner dans le Gange sacré. J'en serai heureux et sûr ainsi qu'il ne vous arrivera rien durant le reste de votre long voyage. Pour moi aussi ce sera la première fois car je ne suis jamais venu dans la ville sainte.

C'est touchant et inattendu. J'accepte bien évidemment sans la moindre hésitation. Je m'endors comme un innocent et ce sont des coups discrets contre la porte qui me réveillent au petit matin, alors que le soleil se lève à peine. Pritam est là dans son pantalon et sa chemisette, bien coiffé, l'air sérieux. Nous quittons l'hotel en silence, par des rues presque désertes. Un ricksaw passe dans le chuintement de ses pneux. Nous le hélons et nous nous serrons sur la petite banquette, sans rien dire. Le ricksaw prend la direction du fleuve, louvoyant entre les premières charettes, les premiers passants. Atmosphère d'irréalité. J'ai peine à croire qu'un brave indien m'emmène pour un bain sacré dans le Gange, hors des meutes touristiques.



Nous arrivons bientôt près d'un débarcadère encombré d'une foule de pélerins que guide un but semblable au nôtre. A pas lents, Pritam m'entraîne parmi eux, nous frayant un passage dans la multitude. Partout, ce ne sont que des hommes à demi-nus, recueillis, graves, et que rien ne semble distraire de leurs prières ou de leur bain. Nous descendons les marches menant au fleuve, trouvons un espace libre et nous déshabillons lentement.

- Venez maintenant, dit Pritam.

Je le suis, entre l'eau boueuse et ensemble, nous prenons le bain sacré.

NORM' AERO SERVICES
LE SPECIALISTE NORMAND DE L'ULM
REVENDEUR AGREE ULTRALAIR
CADEAU DE RENTREE :
Un véritable Blouson Pilote en cuir pour tout achat d'un 2 ou 3 axes Europa I ou II ou Weedhopper monoplace Standard - Sport ou JC31 biplace (option Amphibie disponibles).
6, rue d'Après-Mannevillette, 76600LE HAVRE
téléphones 35 22 61 38 et 35 45 33 88

type collant comme la poix :

-Expliquez-moi donc qui vous êtes exactement, et on verra ensuite.

- Je suis technicien, envoyé par l'aviation civile. Je viens de Patna. Je suis chargé de m'assurer que votre ULM est bien en état de voler.

- Vous arrivez trop tôt mon vieux. Il faut d'abord que je le répare. Mais j'y pense, puisque vous êtes un spécialiste, vous allez pouvoir m'aider, non ? Je suis seul et on ne sera pas trop de deux. O-K ?"

Il se dandine d'une jambe sur l'autre. J'insiste, retors :

-Comme ça vous pourrez m'accompagner..."

- Et pour mon rapport ?

- Alors là je ne vous garantis rien. Je vous le répète, J'en ai déjà fait je ne sais trop combien. Vous n'avez qu'à vous les communiquer entre administrations, bon sang ! Mais venez avec moi et tout s'arrangera.

- Bon et comment on y va dans ce champ ?

- Une jeep de la police m'attend. Il est très bien le chef de la police, ici.

- Alors allons-y. Je m'appelle Pritam Singh.

- Vous auriez dû commencer par là mon vieux...

Trois jours de boulot épuisant. Sous le soleil, puis trempé par des pluie violentes qui s'abattent sans prévenir et me glacent jusqu'aux os, trois jours entouré par des policiers en armes, environné de paysans maintenus à distance. Des paysans que je retrouve chaque matin à la même place, aussi curieux et infatigables, Rien ne les décourage. Ils sont assis,accroupis, debout, protégés des mêmes parapluies noirs, d'une vague bâche pour la nuit et ils m'observent comme la bête la plus étrange qu'ils leur ait été donné de rencontrer. Pour rien au monde ils ne rateraient un de mes gestes. De temps à autre, j'interromps ma tâche et les regarde. Quel extraordinaire intérêt ils manifestent, mêlé d'une apathie toute aussi surprenante ! Dans leur existence immuable, faite d'une misère identique jour après jour, d'années qui s'écoulent sans jamais rien apporter que le néant, mon arrivée fracassante doit représenter pour



Patrice Franceschi

A 40 km de Bénarès, le crash ! Sans gros outillage, il faut réparer dans la boue et sous la pluie continuelle. Hygrométrie : dans les 90 %.

Je prends cette direction, passe au ras de ces champs : oui, ils ont l'air corrects, je n'aperçois pas le moindre trou et pas de bosse non plus. En revanche, ils sont aussi minuscules que les autres. 40 à 50 mètres pour chaque parcelle, chacune bordée de murets de terre. Faisable mais délicat avec ces turbulences. Virage serré et je reviens face au vent. Surtout, mettre mes roues juste derrière le muret du premier champ sinon je vais m'encastrer dans le muret suivant. Atterrissage chirurgical. Jamais je n'ai autant regretté l'absence de frein sur le train principal. Plus que vingt mètres. Je joue constamment du moteur pour contrer les secousses qui me dévient brutalement. Dix mètres. Maintenant, gaz tout réduits, j'arrondis, je vais me poser au bon endroit... La suite est si rapide que je n'ai pas le temps de comprendre. Est-ce une turbulence au dernier moment, le moteur qui a mal répondu, une erreur de ma part ? Impossible à dire... Toujours est-il que les roues, au lieu de toucher en arrière du muret de terre, frappent celui-ci de plein fouet. Et ça fait mal. Roulette avant effacée, je plonge du nez et me mets à labourer le champ. Un dernier choc violent sur le casque avec l'impression que tout dégringole sur ma tête, et que l'ULM s'immobilise. J'en pleurerai... Car je crois alors mon raid stupidement terminé et la machine détruite.

A des milliers de kms de chez moi, seul et sans secours

Je m'extrais de l'habitacle, partagé entre la fureur et le découragement. des dizaines d'indiens, torses nus, vêtu de pagnes courent vers moi, en hurlant d'excitation. Bon sang, ça va être comme à Calcutta et Bishnupur, un combat de tous les instants pour les empêcher de saccager l'appareil. Je lève les bras et commence à gueuler encore plus fort que les premiers parvenus à ma hauteur, cherchant à les contenir. Mais je suis submergé en quelques instants. Ils ne sont pas plus d'une centaine mais je crains le pire dans les minutes qui suivent... Aussi, avisant les mieux vêtus, je cherche parmi eux l'oiseau rare qui parlerait quelques mots d'anglais. Je finis par le découvrir en la personne d'un vieux monsieur barbu et à moitié nu mais à l'air affable. Il comprend à peu près ce que je dis et que je souhaite à toute force écarter cette foule. Le brave homme engage quelques gros bras à qui il semble expliquer les malheurs qui m'attendent si l'on tripote trop ma machine et tous ensembles ils tentent d'endiguer le flot humain qui ne cesse de grandir. Protégé par ces renforts, je reporte mon attention sur l'ULM. Une rapide inspection me convainc que rien n'est perdu, mais mes problèmes ne font que commencer. Les ailes sont intactes, tout comme le stabilisateur et le train principal. En revanche, il ne reste plus grand chose de la fourche avant, la roue gauche s'est arrachée et la coque est délaminée en une dizaine d'endroits . Je découvrirai plus tard que la bielle de profondeur est également tordue. Du travail en perspective, sans rien sous la main, éloigné de tout, dans un environnement peu favorable. Désolant, mais je sens mes forces revenir. Allons ce ne sera qu'un combat de plus.

L'heure suivante sera l'une des plus éprouvantes de ma vie. La foule ne cesse de grandir et je renonce à la dénombrer. C'est une multitude. Malgré l'aide de mes quelques indiens je dois me débattre comme un beau diable simplement pour ne pas être écrasé contre l'ULM. Dans ces conditions, il est hors de question de bouger d'un mètre. Il n'y a plus qu'à attendre la police qui ne va pas manquer de débouler. Effectivement, je vois d'abord apparaître un simple flic qui se taille un passage vers moi à coups de trique. Celui-là n'a pas à se gêner : suit derrière un sous-off à moustache-armée-des-Indes, et un peu plus tard un petit groupe d'officiers. A chacun, dans l'ordre hiérarchique, j'ai dû montrer mes papiers et mon autorisation de survol. Le simple flic s'est révélé abruti jusqu'à l'âme, le sergent suspiscieux à l'extrême, les officiers corrects et indécis. On a l'air de se concerter sur mon sort.

Se présente alors, débarquant d'une jeep et de la boue jusqu'au mollets, le chef de la police de Bénarès en personne, escorté d'une nuée de collaborateurs et de magistrats, sans oublier une cohorte de journalistes et de photographes. Incroyable ! Mais le meilleur vient derrière, sirènes hurlantes : des camions de pompiers, la grande échelle, des ambulances et je ne sais quoi d'autres... J'en tomberais à la renverse. Tout cela pour moi ? Je commence par réfréner l'ardeur d'un jeune médecin en blouse blanche qui a l'air de chercher où sont les morts et les blessés "Je suis tous les morts et les blessés en même temps" lui dis-je en plaisantant. Il parait déçu et se gratte la tête comme si je cherchais à lui cacher la gravité de la situation... Quant au chef de la police ? Il m'explique que leur est parvenue la nouvelle qu'un avion s'était écrasé à quarante kilomètres de la ville, près de la route. Alors ils ont foncé. Et pas les mains vides. Comme pour eux un avion est forcément un Boeing, ils ont réuni tous leurs moyens disponibles. Je suis confus et inquiet. Ne vont-ils pas après me présenter la note ? Vaine méfiance pour une fois. On ne me demandera pas une roupie, le chef de la police se montrera cordial, coopératif, amical même et se mettra en quatre pour me tirer de ce mauvais pas. Je note également qu'en cas de vrai crash d'un gros porteur, ces gens se seraient montrés plutôt efficaces. Une image de l'Inde différente des clichés habituels.

Reste à réparer

Il me faut un minimum de matériel et pas question d'espérer le découvrir sur place. Unique solution, le demander à Paris et pour cela gagner d'abord New-Delhi. Là, je pourrai télexer, téléphoner et recevoir un colis d'Air France. « Un avion part de Bénarès ce soir, m'apprend le chef de la police, prenez-le ». Ce qui m'ennuie, c'est d'abandonner mon appareil ici tout seul.

« Ne vous en faites pas, sir, je vais faire dresser une tente à côté et mettre des sentinelles jour et nuit. Elles garderont votre avion et maintiendront la foule à distance. En attendant, mes hommes vont vous conduire à l'aéroport pour que vous ne manquiez pas votre vol. » Je l'embrasserais ce policier.

Le lendemain je prend contact avec Marianne et la valse Fréjus-Paris-New-Delhi commence. Trois jours plus tard, par l'intermédiaire de Jean-Jacques Touche, d'Yves Murzeau, et de l'équipage d'un 747 d'Air France je récupère ce dont j'avais besoin comme pièces détachées : résine, fibre de verre, nouvelle bielle de profondeur, tube de roue avant...etc. Rien n'a transité par la douane grâce à la complicité d'amis de l'aéroport. Sans quoi, j'y serais peut-être encore. Le 16 juillet, je suis de retour à Bénarès, les bras encombrés. Je décide d'installer ma base dans un hotel de dernière catégorie situé dans le village le plus proche de mon champ. Le soir de mon arrivée, un homme jeune et timide m'aborde :

-Bonjour, sir, me serait-il possible de vous accompagner demain jusqu'à votre ULM. On m'a envoyé pour le vérifier.

-Ce mot là me fait bondir et je l'envoie balader sans ménagement. De quoi se mêle t-il celui-là ?! Il frappe à ma porte une heure plus tard.

-J'aurai également besoin de connaître les caractéristiques de votre machine. J'aimerai bien aussi que vous me fassiez un rapport sur votre accident.

-Mais cessez donc de me poursuivre ! Des rapports, j'en ai fait à la police, aux magistrats, et à l'aéroport. Vous n'avez qu'à leur demander. Bonsoir.

Après une nuit pouilleuse sur un grabat je retrouve mon bonhomme qui m'attend dans la rue :

-Bonjour sir, je viens avec vous n'est-ce pas ?

Cette fois je décide d'éclaircir le mystère de ce

