Premier tour du monde en ULM

Patrice FRANCESCHI



29 juillet 85 : on m'a officiellement prévenu. Le Nicaragua me donne l'autorisation de traverser son territoire, mais à mes risques et périls selon la formule consacrée. Je n'en demande pas davantage.

Mais avant d'atteindre Managua, je dois franchir le « Guacamayo », zone réputée pour ses vents violents. Je décide de partir au lever du jour pour bénéficier de la clémence de la météo. Mais à l'instant même où je vais décoller, deux soldats se dressent devant l'ULM, l'arme à la main. Qu'est ce qui se passe encore ! Je ne tarde pas à l'apprendre. Le commandant Costa Ricien de la région s'avise soudain que le passage de la frontière présente un certain danger. Il veut une nouvelle confirmation de ses supérieurs à San José. Je trépigne de fureur deux heures durant. Quand la réponse arrive enfin, je sais que je vais avoir à souffrir dans les dernières heures du vol. L'air aura eu le temps de se réchauffer, le vent venant du lac de Managua, de se lever. Ça risque d'être dur...

Et ça va être dur ! Je passe la frontière en longeant la mer loin. De là au moins, on ne peut pas me tirer dessus. Puis, je pénètre à l'intérieur des terres. J'aurais aimé grimper le plus haut possible. Mais de lourds nuages m'en empêchent. Je dois voler à environ 1 000 m. Je garde confiance tout de même. Difficile à expliquer mais je ne me vois pas descendu en flamme aujourd'hui. C'est ainsi, j'ai la certitude que tout ira bien de ce côté.

Deux heures avant de parvenir à Managua, je me heurte à ce que je redoutais : d'incroyables zones de turbulences, accentuées par un vent violent et désordonné. Éprouvant. La machine vibre et craque de tous côtés. Je reçois de véritables coups de poings sous les ailes, qui me catapultent à des centaines de mètres, d'un bord à l'autre. Ce n'est pas la première épreuve de ce genre. Loin de là. Mais cela a rarement été aussi fort. J'en viens à craindre que tout ne casse. Et je n'ai même plus de parachute. La poignée électrique a rendu l'âme au Costa Rica et je n'en aurai pas d'autre avant le Mexique.

Peu avant Managua, apparaît une frange de collines basses. J'y ramasse de terribles battants qui me plaquent inexorablement vers le sol. J'ai l'impression qu'une main géante appuie sur mon ULM. Moteur poussé à fond, manche cabré pour grimper, rien n'y fait. Je descends. je descends. 500 m, 100 m, 50 m... A 20 m peut-être, ce phénomène archiconnu et redouté cesse enfin. Je me traîne jusqu'à la plaine. Sauvé. De l'autre côté je n'ai plus que les bour-

rasques de vent. Une plaisanterie à côté de ce que je viens de subir. Fichus tropiques...

Managua. Je prends l'axe de l'aéroport international où je dois impérativement me poser. De 15 à 20 nœuds de vent annonce la tour. J'en ai vu d'autre dans ce domaine. Atterrissage incroyable au-dessus des gros hélicoptères de combat soviétiques, les fameux MI 24. Je salue ironiquement les équipages en les survolants. Les roues touchent la piste. Ouf, un passage dangereux s'achève.

L'Ambassade de France a bien fait les choses, ici comme ailleurs pour minimiser mes problèmes. Pas un Nicaraguayen ne va venir m'ennuyer. Douce et agréable surprise.

Je repars le lendemain pour Chinandéga : « Passez au large de la ville de Léon m'a-t-on dit. On ne devrait pas vous tirer dessus ». Je passe au large de Léon, très très au large. Et tout se passe bien. Nuit sur place et à l'aube le moteur tourne. Il faut rejoindre le Salvador maintenant, à travers le golfe de Fonséca. Un endroit charmant, frontière naturelle entre le Nicaragua, le Salvador et le Honduras, avec au milieu les bases américaines. Un endroit de tout repos en somme.

En principe, toutes les autorités officielles ont été prévenues de mon arrivée. Mais un doute me prend brusquement juste avant le décollage. Je stoppe le moteur et avise un responsable nicaraguayen : « Pourriez-vous appeler le commandant du secteur et vérifier qu'on l'a bien averti de mon passage ? Coup de téléphone. Il ne vous attendait pas pour aujourd'hui, il fait immédiatement prévenir les batteries anti-aériennes de la côte »... Merci mon sixième sens.

Temps calme, vol facile. Le golfe approche. RAS, si ce n'est que les paysages sont de toute beauté. J'en ai une indigestion depuis Paris mais je serais bien mal venu de me plaindre. Survoler le monde entier comme un escargot des airs, quel privilège.

J'amorce la traversée du golfe. Bien large à mon goût. Tout à l'air paisible. On ne semble pas me prendre pour cible. Et puis soudain au beau milieux des eaux, une embardée et le moteur qui cafouille, vibre et cogne. Coup au cœur, sueurs froides. J'analyse à toute vitesse les possibilités. La plus grave d'abord, m'a-t-on tiré dessus ? Je me tords dans tous les sens pour examiner la machine. Rien de visible. Ouf, ce n'est pas ça. Alors ? La pompe à essence, le régime moteur, les températures, tout est OK. Ces vibrations tout de même... J'y suis, j'ai du perdre un blindage d'hélice sur une pale et celle-ci est complètement déséquilibrée. Je réduis les gaz autant que possible. Le mieux serait de se poser et de réparer au plus tôt. La côte du Salvador approche. Mais cette région est paraît-il en dissidence. Mieux vaut prendre le risque de continuer ainsi. Encore une heure à faible allure et j'atterris à San Salvador. Le plus dur est fait. Et cette fois encore, douce surprise, aucun policier ne s'amuse à me mettre son fusil sur le ventre.

La traversée du Guatémala est une partie de plaisir les jours suivants. Je me pose sur la base des parachutistes de Puerto San José où l'on est enfin aux petits soins pour moi. Même chose en arrivant au Mexique. Je touche au bonheur... Je longe la côte sans incident notable qu'une panne d'essence au-dessus de Salina Cruz. Impardonnable en vérité mais j'ai rencontré de forts vents de face et je n'avais pas grand chose pour me poser. Panne sans conséquences. J'atterris en vol plané et tout est dit. J'atteinds Acapulco quelques jours plus tard.

Halte prolongée pour une révision de la machine et aller à Mexico réceptionner mon matériel de maintenance qui arrive du Vénézuela où je l'avais laissé.

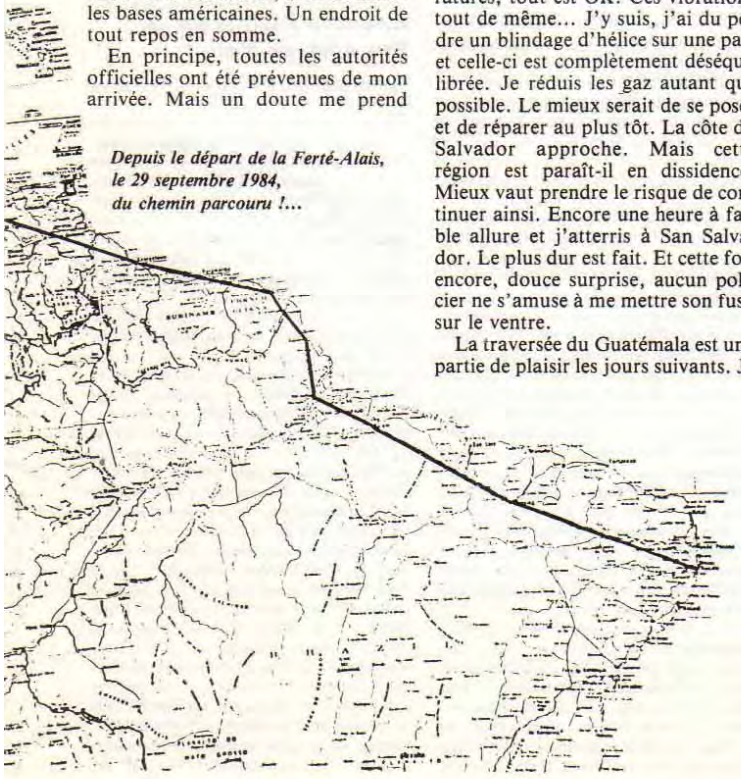
Et les problèmes recommencent. On me perd d'abord mon matériel à l'aéroport. Puis on en retrouve la plus grande partie — le reste doit actuellement faire le bonheur d'un Mexicain chanceux — Enfin, la douane me garde tout ça sous le coude un nombre de semaines que j'aime mieux ne pas me rappeler. L'attente et les formalités bureautiques reprennent. A devenir fou.

Octobre 85 : tout à une fin, même les pires choses. Je suis à nouveau prêt à voler. Traversée du Mexique. Le sort semble vouloir me récompenser de mes déboires avec la douane. Tout se conjugue pour favoriser mon vol : météo excellente, accueil chaleureux des autorités, appui de la presse, mécanique parfaite. En 10 jours, je franchis les 3 000 km qui me séparent des Etats-Unis. Le reste me paraît une formalité. Et pourtant, les derniers jours pour atteindre San Francisco seront parmi les plus durs. Après la clémence du Mexique, les montagnes de Californie, le vent et la brume me font payer cher les dernières centaines de kilomètres.

Je parviens à San Francisco le 6 novembre, bouclant mon 20 000e kilomètre, ma 300e heure de vol depuis Paris. J'arrive épuisé, amaigri, crevé de sommeil et heureux. Ce que j'ai déjà fait, personne ne l'avait encore réalisé en ULM.

Reste maintenant la dernière grande étape. Singapour-Paris. 20 000 km encore. Je me paye le luxe de redescendre en vol jusqu'à Los Angeles où doit être embarqué l'ULM pour Singapour.

22 novembre 85 : mon *Sirocco* doit voguer quelque part sur l'océan. Il sera à pied d'œuvre vers la mi-décembre. Jusque là, repos forcé et bienvenu en Nouvelle Calédonie. En attendant la suite des épreuves.



Depuis le départ de la Ferté-Alais, le 29 septembre 1984, du chemin parcouru !...