ailes MAGAZINE

AVION ULM AUL ATL

EVALUATIONS:
KLIPO
PETREL

SENSATIONS :
SURFING EN ULM

AVENTURE :
LE PREMIER TOUR
DU MONDE ULM

N° 88-DECEMBRE 1991
M 1874 - 88 - 35,00 F

Le Premier Tour du Monde

Photos Patrice FRANCESCHI.



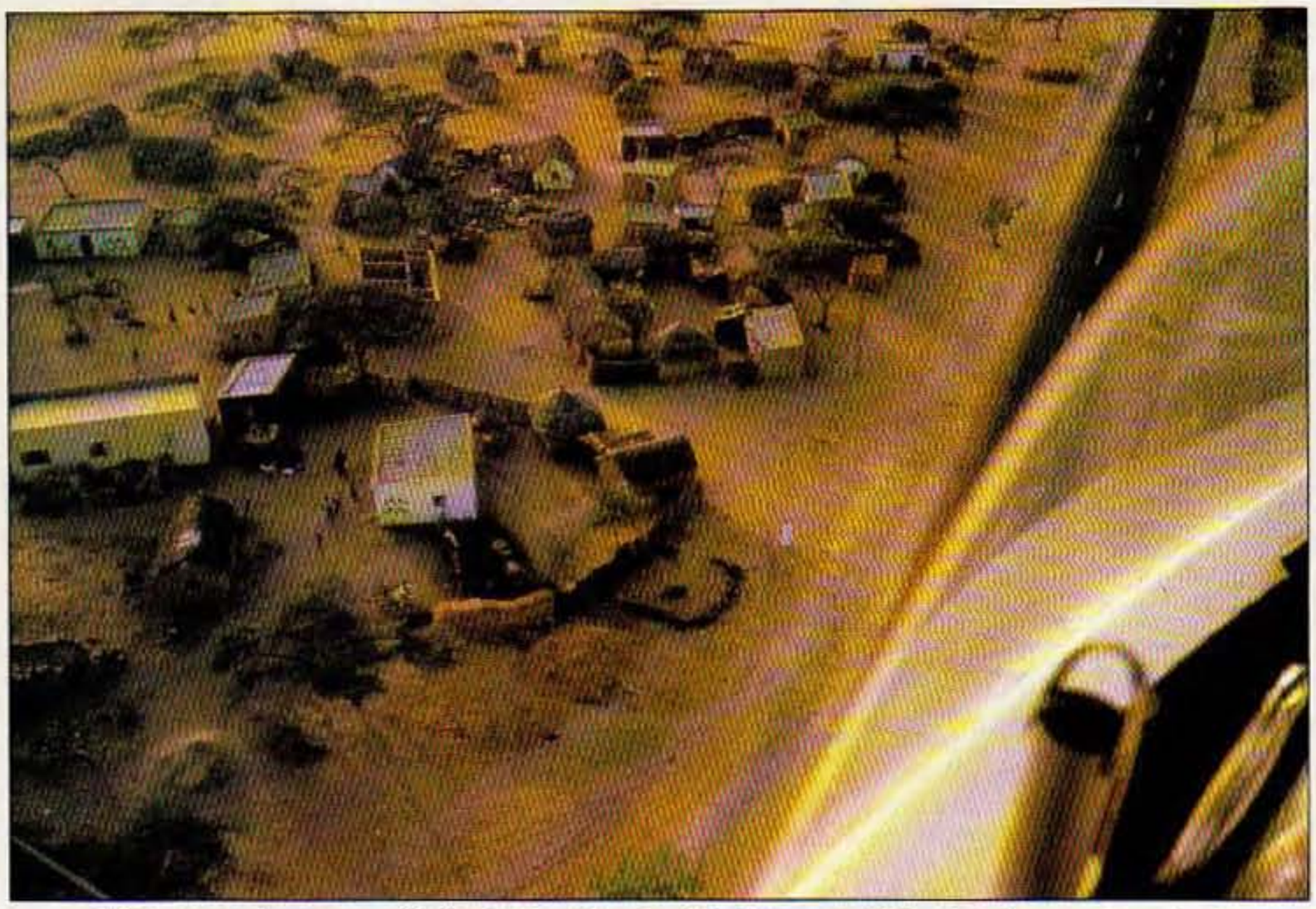
Quelques lignes librement inspirées de l'ouvrage de Patrice Franceschi publié aux Editions Filipacchi. Certes ses péripéties ne sont pas un exemple à suivre mais ses souvenirs riches en émotions et ses photos, superbes, valent le détour. Bon voyage !

Par Michel RINGEISEN.

Sept ans après avoir passé son brevet avion, Patrice Franceschi entreprend ce qui n'avait encore jamais été tenté, ni réussi, le Tour du Monde en ULM. Le départ est donné le 29 septembre 1984 de l'aéroport de La Ferté Alais situé au Sud de Paris pour un périple long de 40 000 kilomètres.

L'ULM

Son appareil, un multi-axes Sirocco de série dispose d'une autonomie de 350 km. Quelques données techniques sur son "Marianne" (nom de baptême) autrement appelé sous le code 92 Papa Bravo : cellule en epoxy, ailes en Dacron, moteur deux temps de 366 cc, vitesse de croisière 75 km/h, 133 kg à vide. Entrepris à une époque où les ULM n'avaient pas encore acquis une certaine fiabilité, la durée de ce Tour dépendit sensiblement du nombre de pannes en vol et autres incidents mécaniques, sans parler des tracas administratifs rencontrés ici et là ! Durée du voyage deux ans et demi au lieu des douze mois initialement prévus.



Village en brousse sénégalaise. Les habitations préfabriquées contrastent avec les traditionnelles cases issues d'un autre temps, et de toujours.



Plûtot risqué de se poser au Surinam, non ?

SUR LES TRACES DE L'AÉROPOSTALE

Il est mis à mal par l'ouragan "Hortense" et pris dans les brouillards au-dessus des Pyrénées. Il atterrit en catastrophe sous des lignes à haute-tension en Espagne. Au Maroc, la guerre contre le Polisario l'oblige à se dérouter tandis que l'Algérie lui interdit son espace aérien. Direction la Mauritanie. Des vents cisaillants le clouent au sol au Sénégal, tout le monde le croit perdu... La Mauritanie et ses vents de sable opaque lui font goûter les affres du rase-mottes et l'hospitalité arabe sous la tente des nomades. Arrivée à Dakar le 1er mars 1985 et fin du premier tronçon.

Atterrissage d'urgence dans la forêt amazonienne au milieu des moustiques, piranhas et autres chercheurs d'or.







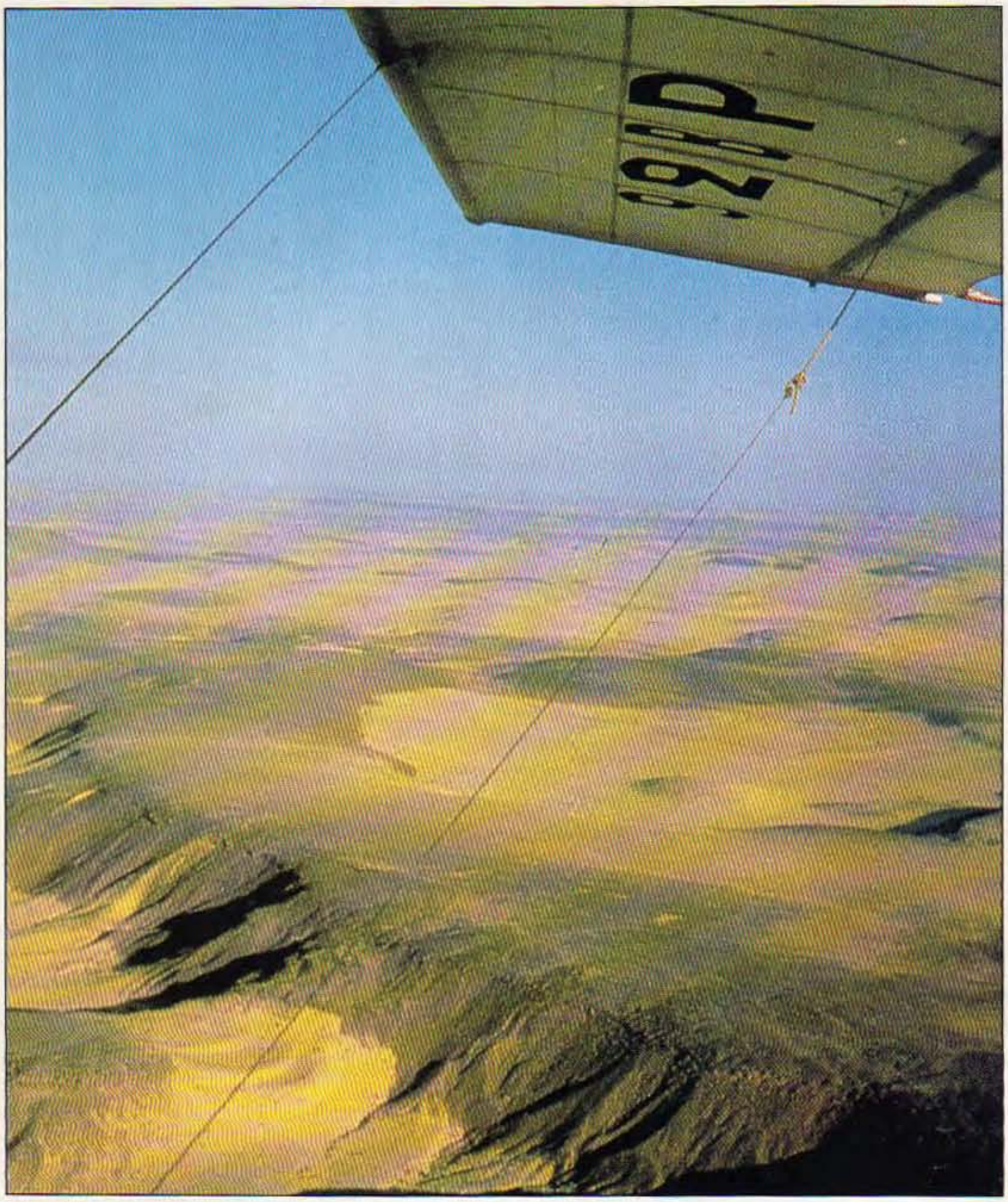
Une cité lacustre perdue dans l'"Enfer Vert" de l'Amazonie brésilienne.

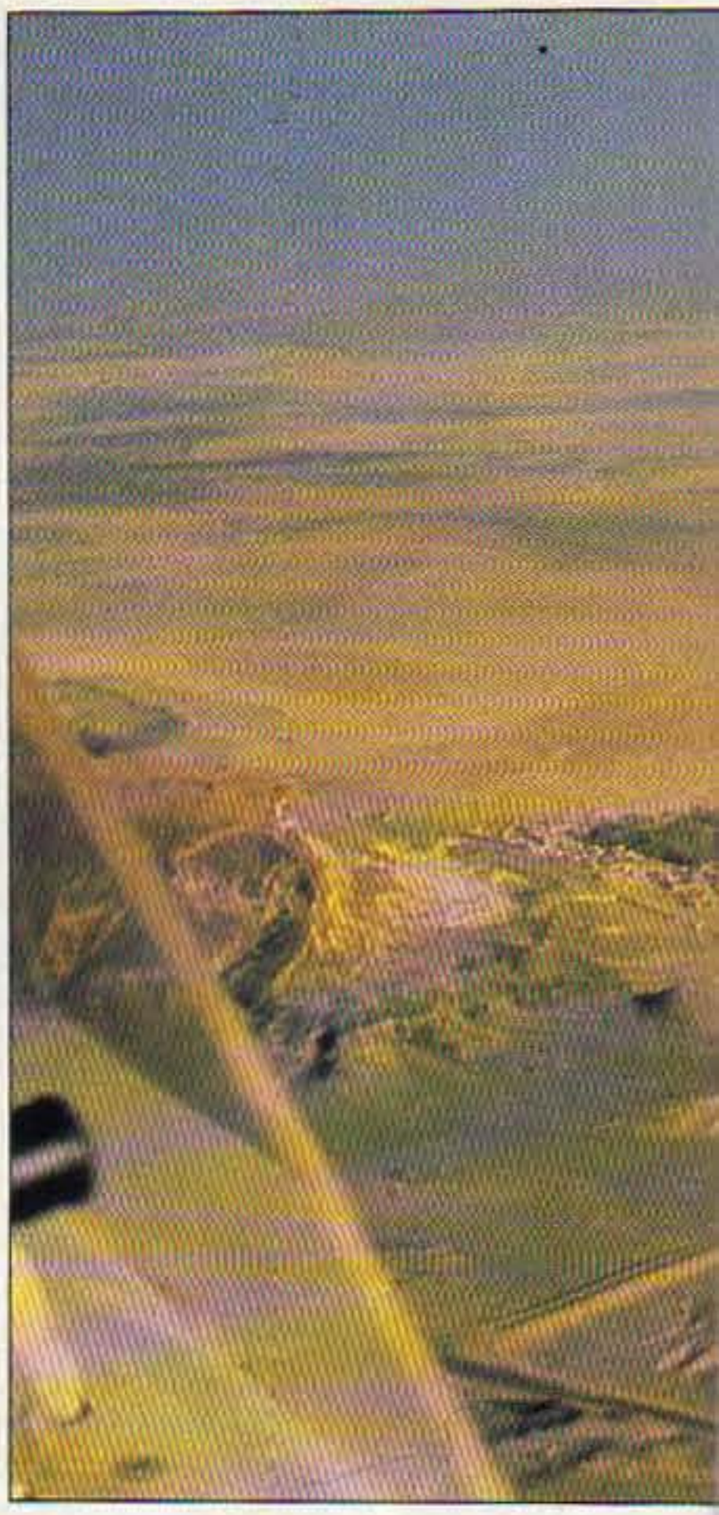
VIVA LA REVOLUCION !

Envol de Récife (Brésil) en avril de cette même année en route vers San Francisco (14 000 km). Survol tous risques de l'Amazone sur plus de trois fois la largeur de la France (3 000 km). Cayenne, — Guyanne française — : traversée de violentes zones orageuses plombées par l'évaporation qui monte de la jungle. La "nav" à vue au-dessus du fleuve est des plus aléatoires, le sentiment d'égarement toujours présent. Les polices du Surinam et du Guyana lui réservent un accueil des plus chauds. Il est soupçonné d'activité subversive et d'espionnage ?... ! Au-dessus du Vénézuela, il doit descendre en deça de la masse brumeuse pour trouver son chemin et se sortir de l'entrelacs des affluents amazoniens. Après avoir été inquiété pour trafic d'armes, il descend vers Caracas, contourne les Andes par la Colombie et louvoie entre les avions des trafiquants de drogue et les appareils des Forces Armées colombiennes qui tirent sans sommation. Arrivée au Guatemala après le survol de l'Amérique Centrale en guerre (Nicaragua, Salvador) qu'il regarde de haut évitant les lunettes des tireurs embusqués. Le Mexique et les "States" sont autant d'étapes sans encombres et il se pose à "Frisco" le 3 novembre 1985.

Au pays du soleil et des Aztèques — Mexique, octobre 1985 .







Une oasis en Jordanie.

Survol du désert d'Arabie. La splendeur des couleurs et la majesté du décor font oublier qu'en dessous il n'y a personne pour vous secourir en cas de panne.

Camaïeu de bleus et de verts des montagnes thaïlandaises.







Ce Maure aurait-il pu rêver un jour de ce cliché ?



Ces parachutistes guatémaltèques étaient davantage curieux que vindicatifs. C'est une chose assez rare dans la région...



La neige d'Istamboul n'est pas toujours celle qui vous fait décoller.

LE DERNIER SAUT DE PUCE

Janvier 1986, envol de Singapour (Malaisie) vers le détroit de Malacca, direction la Thaïlande. Les portes de l'Inde s'ouvrent à lui ainsi que les vannes de la Mousson d'été. Navigant entre brume et éclairs de l'enfer, la panne sèche survient et c'est l'atterrissage de fortune dans un champ détrempé. Bilan : fourche avant brisée. Les pannes se succèdent, et c'est un nouveau crash — sévère — dans une rizière aux abords de Bénarès, un des hauts lieux saints de l'Inde.

Aléas météos, pépins mécaniques et rencontres fâcheuses se succèdent quotidiennement le long de la Péninsule arabique. Un immense pipeline lui sert de guide dans le désert d'Arabie et le mène sans encombre en Jordanie. Survol de contrées riches en histoire passée, présente et toujours future... Il retrouve l'Europe par la Turquie et son hiver glacial, évite le massif de l'Anatolie, longe les côtes de la mer Egée et salue des ailes les beautés du Bosphore à Istamboul ex-Constantiople, ex-Byzance. La Grèce se profile à l'horizon. Les doigts gelés, il franchit l'Adriatique, traverse l'Italie et met un terme à son aventure un beau jour de mars 87, le 26 pour être exact. Hippodrome de Saint-Cloud, hélice calée, rideau. ■